



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 349 – 1 enero 2026 -

ASEPA informa:

- La ‘palabra del año 2025 en la automoción’
- AELEC y ASEPA sellan un acuerdo de colaboración
- Nuevo curso de ASEPA sobre homologación de vehículos
- Bruselas suaviza el veto al motor de combustión más allá de 2035
- Los coches que llegarán en 2026: Muchos híbridos y enchufables
- El hidrógeno se reactiva en Europa con BMW
- Los Premios Platts a Repsol por sus combustibles renovables Nexa 100%
- La ‘nueva estafa verde’ para Donald Trump
- Nuevo libro de Manuel Lage: José Barro y la Fábrica de Chavín
- Términos de automoción y su historia: Salpicadero, un término curioso
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

La ‘palabra del año 2025 en la automoción’

El año 2025 ha sido el cuarto año desde que pusimos en marcha esta nueva iniciativa de ASEPA con objeto de elegir la ‘palabra del año en la automoción’, siguiendo la idea de la Fundación del Español Urgente (Fundéu RAE), que elige todos los años la ‘palabra del año’ en español.

Recordamos que la palabra elegida del año 2022 fue ‘**electromovilidad**’, en el año 2023 ‘**descarbonización**’ y en el 2024 ‘**hidrogenera**’.

Desde febrero hasta diciembre del año 2025 y con la ayuda de este boletín, hemos estado eligiendo la ‘palabra de cada mes’, resultando las siguientes palabras:

Febrero:	‘bioetanol’
Marzo:	‘alcolock’
Abril:	‘sostenibilidad’
Mayo:	‘hidrometano’
Junio:	‘conducción autónoma’
Julio:	‘electrolinera’
Septiembre:	‘autogas’
Octubre:	‘ansiedad por autonomía’
Noviembre:	‘conducción automatizada’
Diciembre:	‘ADAS’



Diccionario Panhispánico del Automóvil ASEPA - FEIBIM

[VOTA AQUÍ](#)

Estas palabras han resultado de una primera selección de un total de 30 palabras y ahora hemos llegado al momento final para tener la oportunidad de elegir la ‘Palabra del año 2025 en Automoción’ entre las diez palabras del mes indicadas más arriba.

Por favor, participa con tu voto en la elección de tu palabra preferida entre ellas y vótala en el recuadro anterior. En el siguiente boletín del 16 de enero haremos pública la ‘**Palabra del año 2025 en la automoción**’.

AELEC y ASEPA sellan un acuerdo de colaboración

Ambas organizaciones compartirán conocimiento y promoverán proyectos conjuntos vinculados a la movilidad sostenible y la electrificación. El acuerdo establece un marco estable de colaboración entre el sector eléctrico y los profesionales de la automoción.

El pasado 17 de diciembre de 2025 la Asociación de Empresas de Energía Eléctrica (aelēc) y la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA) han suscrito en Madrid un acuerdo de colaboración orientado a compartir conocimiento y promover proyectos conjuntos en el ámbito de la movilidad sostenible, la electrificación y la transformación industrial asociada a la transición energética.



El convenio establece un marco de cooperación entre ambas entidades para identificar ámbitos de interés común y desarrollar iniciativas conjuntas que contribuyan al avance de la movilidad sostenible y a la integración eficiente del vehículo eléctrico en el sistema energético. La colaboración permitirá generar sinergias entre dos sectores estratégicos para el proceso de descarbonización de la economía española.

El acuerdo contempla la puesta en marcha de proyectos de colaboración, con especial atención a los retos tecnológicos, industriales y regulatorios que plantea la transición energética y la evolución del sector de la automoción hacia modelos más sostenibles.

Para articular esta cooperación, el convenio prevé la creación de una Comisión de Seguimiento, integrada por representantes de AELEC y ASEPA, que será la encargada de definir las líneas prioritarias de trabajo, el calendario de reuniones y las iniciativas conjuntas que se desarrollen en el marco de la alianza.

Impulso a la electrificación y a la transición ecológica

La presidenta de AELEC, Marina Serrano, ha señalado que “la movilidad sostenible es uno de los grandes vectores de la transición energética y requiere una coordinación estrecha entre el sistema eléctrico y el ecosistema industrial de la automoción. Este acuerdo con ASEPA refuerza nuestra voluntad de colaborar, compartir conocimiento y avanzar de forma conjunta hacia un modelo energético y de movilidad más sostenible”.

Por su parte, el presidente de ASEPA, José María López Martínez, ha destacado que “la automoción vive un proceso profundo de transformación, marcado por la electrificación, la innovación tecnológica y los objetivos climáticos. La colaboración con AELEC nos permitirá abordar estos retos desde una visión integral, conectando el desarrollo del vehículo sostenible con el sistema energético y con las necesidades industriales y profesionales del sector”.

Ambas organizaciones coinciden en que esta alianza abre nuevas oportunidades de colaboración entre el sector eléctrico y los profesionales de la automoción, contribuyendo a una transición energética más eficiente, innovadora y alineada con los retos industriales, tecnológicos y medioambientales de España.

Nuevo curso de ASEPA sobre homologación de vehículos

Nos complace anunciar el próximo comienzo del nuevo ‘**Curso Integral de Homologación de Vehículos**’, con una duración de **48 horas**, en formato presencial (Madrid), desde el **23 de enero al 28 de febrero** de 2026, con clases los viernes de 16:00 a 20:15 h y sábados de 09:30 a 13:45 h.



Se trata de una formación técnica de alto nivel diseñada para abordar de forma rigurosa, actualizada y práctica uno de los ámbitos más estratégicos de la automoción, porque la Homologación no es solo un requisito legal: Es una herramienta clave para garantizar la seguridad, la sostenibilidad y la competitividad de la industria.

El entorno regulatorio de la industria automotriz se encuentra en constante evolución. Aumenta continuamente el nivel de complejidad de cada materia, y el alcance de las mismas. Complementariamente estas áreas de certificación también aumentan en cantidad.

En esta situación, contar con profesionales capacitados en esta materia se ha convertido en una auténtica necesidad para el sector, por lo que el curso está dirigido a profesionales del sector que deseen actualizar o ampliar sus conocimientos normativos y técnicos, fabricantes de vehículos de 1ª y 2ª fase, carroceros y transformadores, consultores, ingenierías, laboratorios, ITV y organismos de control, así como estudiantes de últimos cursos de ingeniería con interés en este campo.

Como formación previa, es recomendable el conocimiento del sector del automóvil, cadena de suministro y metodologías de desarrollo de producto básicas.

La estructura del curso se divide en tres módulos temáticos:

- **Reglamentación:** La elaboración normativa y sus foros.
- **Certificación:** La aplicación de normativas y visión según la tipología de vehículos.
- **Conformidad de la producción,** vigilancia del mercado, ITV, matriculación y final de vida: Parte clave donde se ponen a prueba y se controlan las soluciones desarrolladas, junto con el cierre del ciclo y aportación a la circularidad del sector.

Toda la información del curso, programa en detalle, precios e inscripciones en este [enlace](#).

Bruselas suaviza el veto al motor de combustión más allá de 2035

La UE rebaja a un 90% el objetivo de reducción de emisiones de CO₂ en 10 años y concede a Alemania y a los principales fabricantes una moratoria para poder vender vehículos híbridos enchufables y de autonomía extendida después de 2035. Xavier Pérez y Beatriz Ríos en elperiodico.com.

La Comisión Europea ha confirmado este martes su propuesta de rebajar el objetivo de reducción de emisiones a partir de 2035 a un 90% para los coches, que deberán compensar el 10% mediante el uso de acero con bajas emisiones de carbono fabricado en la Unión Europea, o mediante electrocombustibles y biocombustibles.



Bruselas ha escuchado las plegarias de la industria automovilística y ha rebajado sus ambiciones climáticas. Con esta propuesta, el Ejecutivo comunitario da marcha atrás en una de las medidas más polémicas, pero también más importantes de su plan para alcanzar la neutralidad climática en 2050. Fuentes comunitarias alegan que el objetivo se mantiene y la compensación a través de créditos permitirá lograrlo.

"En la práctica, esto significa que el 90% de los vehículos serán eléctricos, respetando el principio de neutralidad tecnológica", ha explicado el comisario de Clima, Wopke Hoekstra, durante una rueda de prensa en Estrasburgo. "Para el 10% restante, permitimos flexibilidad. Pero esta flexibilidad se compensará con combustibles renovables sostenibles o acero limpio fabricado en Europa", ha añadido. "En nuestra opinión, esto es claramente beneficioso para todos. Se ofrece mayor flexibilidad a los fabricantes de automóviles, a la vez que se crea un mercado líder para el acero limpio y se cumplen nuestras ambiciones climáticas", ha añadido el holandés.

La Comisión dará, además, más flexibilidad a los fabricantes para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones intermedias y ampliará el tipo de energías que considera neutrales. El Ejecutivo defiende que esto permitirá que los híbridos enchufables, los extensores de autonomía, los híbridos suaves y los vehículos con motor de combustión interna "sigan teniendo un papel importante después de 2035, además de los vehículos totalmente eléctricos y de hidrógeno". En este sentido, Bruselas ha anunciado que los fabricantes de coches eléctricos pequeños en el bloque podrán beneficiarse de "supercreditos".

Al mismo tiempo, con el objetivo de promover la demanda, la Comisión ha propuesto introducir objetivos nacionales para impulsar el uso de vehículos de cero o bajas emisiones en las flotas corporativas. "La presencia de más vehículos de cero emisiones y de bajas emisiones en el mercado, tanto de primera como de segunda mano, beneficiará a todos los clientes", alega el Ejecutivo. Aunque para beneficiarse de ayudas públicas, esos vehículos tendrán que ser *'Made in the EU'*.

Rechazo al plan de España

Unos días atrás Pedro Sánchez envió una carta a la Comisión pidiendo que no cediera en su empeño de prohibir la venta de vehículos de combustión a partir de 2035. Una petición que chocaba con la que días antes había hecho el canciller alemán Friedrich Merz, quien en otra carta oficial dirigida a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, solicitaba que no llevara adelante esa *(sigue)*

prohibición. Al final parece que a España, tras presentar un ambicioso Plan Auto España 2030, se le ha gripado el motor.

En la misiva enviada por Alemania se proponía que la revisión prevista para diciembre contemplase un "espectro tecnológico más amplio" que no limitara el futuro de la movilidad únicamente a los vehículos eléctricos y de hidrógeno. Dos ideas distintas para un mismo rumbo. En un principio, la Comisión Europea tenía que haberse pronunciado el pasado 10 de diciembre, pero finalmente pospuso su comentario una semana más.

Al final, tras siete días extra de reflexión, la idea alemana es la que ha prevalecido, apoyada también por los fabricantes de coches, que han arrancado un compromiso de la Comisión Europea para suavizar



la normativa de emisiones, prevista para 2035, ofreciendo una ampliación de la moratoria que permita la venta de vehículos de combustión híbridos enchufables (PHEV) y de autonomía extendida (con un motor de combustión que dota de energía a otro eléctrico) más allá del umbral de 2035.

El pasado 11 de diciembre, Manfred Weber, jefe del Partido Popular Europeo, afirmó ya que la prohibición de los motores de combustión había

sido revocada y que el objetivo de 2035 de una reducción del 100% del CO₂ se había reducido a solo el 90%. Frenazo y marcha atrás.

Propuesta estudiada

Con ello se confirma la teoría de hace cinco años cuando un alto responsable de Nissan Europa confirmó a EL PERIÓDICO que podríamos vernos en un escenario con moratorias y adaptaciones de la norma restrictiva prevista para 2035, incluso por países. Así, la Unión Europea transitará hacia la electrificación total (a la que no se renuncia) pero con un calendario adaptado a la realidad social y tecnológica, introduciendo también los nuevos combustibles sintéticos como parte de la solución.

Paralelamente, y siguiendo la intención manifestada por la Comisión el pasado septiembre, se apostará por el impulso de la creación de una gama de vehículos eléctricos pequeños. Los fabricantes que produzcan estos coches pequeños obtendrán un coeficiente de 1,3 en el cálculo del objetivo de emisiones, lo que supone que si un fabricante de automóviles vendiera 10 de estos vehículos eléctricos pequeños, obtendría el crédito de emisiones por el valor de 13 coches.

Compra de créditos

Además, se permitirá que una marca que no alcance el objetivo del 90% de emisiones en 2035 pueda seguir comprando créditos de CO₂ a un fabricante de automóviles que ofrezca menos emisiones (un lucrativo negocio para marcas como Tesla).

Hace un par de meses, los Länder alemanes solicitaron mantener abierta la propuesta del motor de combustión, defendiendo que tecnologías más limpias como los combustibles sintéticos, los híbridos enchufables y los motores de rango extendido pudiesen ser parte esencial de la transición energética más allá del año previsto para la prohibición de los propulsores de combustión interna.

Ha sido un pulso intenso, pero al final parece que se ha impuesto el sentido común. Ahora, la medida se presentará ante el Parlamento Europeo y ante los principales gobiernos de la UE, para su posterior aprobación definitiva. En el trasfondo de todo ello parece haber jugado un papel clave la situación de guerra comercial con Estados Unidos y la presión de los fabricantes chinos, más adaptables a los cambios y con mayor capacidad de reacción.

Una cuestión geopolítica

La competencia en el sector es feroz. La Comisión reconoce que buena parte de sus medidas hay que verlas en el contexto económico y geopolítico actual. "Nos encontramos en medio de una enorme transición, una transformación, por así decirlo. Y en medio de esta fluctuación, China compite agresivamente en tecnología, mientras que Estados Unidos continúa superándonos en productividad e innovación en al menos varios sectores", ha dicho el comisario de clima, Wopke Hoekstra.

"Nuestro enfoque seguirá siendo asegurar que la combinación de clima, competitividad e independencia sea la ganadora. Esto también reconoce que no todo es fácil", ha añadido el holandés. Hoekstra ha defendido que la propuesta de este martes permite intensificar los "esfuerzos para garantizar un futuro limpio y exitoso para esta industria". El paquete, ha dicho, "es ambicioso, equilibrado y pragmático" y aborda las preocupaciones de la industria, "a la vez que mantiene la previsibilidad de la inversión en el sector eléctrico, y nuestro clima probablemente se deteriorará".

Los coches que llegarán en 2026: muchos híbridos y enchufables

Fuerte apuesta por la electrificación total. Los fabricantes europeos preparan una ofensiva de modelos electrificados ante el avance de las marcas asiáticas en el mercado automovilístico. Plan de ayudas a la compra de coches eléctricos, hasta 9.000 euros de descuento. Patxi Fernández en abc.es.

El año 2026 se perfila como un periodo decisivo para que los fabricantes europeos contrarresten la amenaza de precio y tecnología asiática, principalmente desde China. Los vehículos procedentes de ese país y las numerosas marcas que han aterrizado este último año en Europa y en España han sido sin duda las grandes protagonistas de la automoción en los últimos 12 meses.



La llegada del ‘coche chino’ y especialmente el ‘coche chino eléctrico’ ha provocado la respuesta de muchos de los fabricantes europeos, que han puesto a trabajar a sus ingenieros y diseñadores para preparar un 2026 en el que se van a revivir modelos icónicos que combinen un diseño atractivo, electrificación inteligente y un precio de adquisición competitivo.

En el total de 2025, el mercado automovilístico español va a superar el millón de turismos. Sin embargo, las cifras todavía se encuentran por debajo de los mismos registros en 2019. El buen ritmo acumulado hasta noviembre permite situar la previsión de cierre de año por encima del 1,1 millón de ventas de turismos para 2025.

Según Marta Blázquez, Presidenta de Faconauto, el ritmo de matriculaciones responde a una combinación muy definida de factores. “El primero ha sido el impulso de la electrificación, que ha avanzado con fuerza, hasta rozar el 25% de penetración”. El segundo factor ha sido la reposición derivada de la DANA, canalizada a través del Plan Reinicia Auto+ “que movilizó a miles de familias en un corto periodo de tiempo, que pudieron recuperar su movilidad gracias a estas ayudas”. Según Faconauto, sin el efecto combinado de estas medidas el mercado habría perdido en torno a 120.000 operaciones y habría cerrado el ejercicio en niveles muy similares a los de 2024.

La organización que agrupa a los concesionarios españoles considera que 2026 debe ser el año de la consolidación, con dos escenarios posibles: un crecimiento moderado —que situaría el mercado en torno a 1.250.000 matriculaciones— y un escenario de avance sólido que permitiría alcanzar las 1.300.000 unidades. Faconauto señala que este avance es coherente con la evolución del contexto: 2026 contará con incentivos suficientes para sostener la demanda —tanto estatales como autonómicos, que volverán a activarse o ampliarse— y, además, el consumidor llega al nuevo ejercicio con mayor confianza, más renta disponible, una inflación moderada y tipos de interés más bajos. *(sigue)*

Europa reacciona frente a China

Respecto a las ventas de turismos electrificados (BEV+PHEV), se acumulan más de 201.751 unidades vendidas, duplicando las ventas respecto a 2024. En este 2025 ya representan el 19,3% del mercado, 8 puntos porcentuales más que en 2024.

Los fabricantes chinos han sido en gran medida responsables de este proceso de hibridación, y preparan gran cantidad de novedades para el próximo ejercicio.

La tendencia marca para 2026 la preferencia entre los potenciales compradores de los modelos híbridos e híbridos enchufables. Su gran ventaja es que son más baratos que los eléctricos puros, por lo que se convierten en muchas ocasiones, en un primer paso en la electrificación. Además, ofrecen algunas de las ventajas de la movilidad eléctrica y evitan inconvenientes como la autonomía o el coste de instalar una infraestructura de recarga en casa.

Esta tecnología híbrida ofrece el atractivo de obtener ventajas como la etiqueta ECO de la DGT (CERO en el caso de la mayoría de los híbridos enchufables) y un menor consumo de combustible respecto a los coches de combustión no hibridados. Así que no resulta extraño que Toyota, pionera desde 1997 en coches híbridos con el Prius, se haya colocado en lo más alto de la lista de ventas nacional, y sus modelos Corolla y C-HR, entre los más populares. Junto a Toyota, se ha destacado en primera posición en la lista de ventas el Dacia Sandero, que con su precio atractivo y con la alternativa de motores bifuel (gasolina+GLP) también consigue el distintivo ECO de la DGT para circular por las Zonas de Bajas Emisiones.



De la apuesta híbrida también se están beneficiando otras marcas como, por ejemplo, Renault. La firma ha electrificado su gama y más de la mitad de sus ventas (55%) son de coches híbridos y, además, fabricados en España. En Valladolid produce modelos híbridos como el Captur o Symbioz y, en su planta de Palencia, los modelos Austral, Espace y Rafale.

El coche del segmento SUV parece imparable y mantiene su hegemonía tanto en el mercado europeo, en general, como en el español, en particular.

Más coches usados que nuevos

Solo un 9% de los españoles considera las ayudas como un motivo para el cambio de su vehículo, por lo que las soluciones híbridas, como los coches híbridos convencionales, 'mild hybrid', híbridos enchufables o bifuel (con gasolina y GLP o GNC) son la principal opción de compra para el 40% de los españoles.

En un contexto marcado por el reciente anuncio del Gobierno sobre el Plan Auto 2030, que destinará 400 millones de euros en ayudas directas centralizadas para impulsar la adopción del vehículo eléctrico, un nuevo estudio del Foro de Movilidad de Alphabet revela una significativa desconexión entre estos incentivos y la decisión real de compra.

Pese al auge de las ventas de vehículos electrificados, el parque automovilístico español sigue entre los más envejecidos de Europa, una tendencia que sigue además en crecimiento, y la tendencia del mercado indica que la curva no va a cambiar de trayectoria.

El mercado de turismos de ocasión roza los dos millones de unidades vendidas hasta noviembre (1.999.900 unidades), lo que supone un crecimiento de en torno al 4,4%, según los datos de MSI para Ganvam (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios).

De este modo, en el acumulado anual, la relación es de 2,1 vehículos de segunda mano vendidos por cada coche nuevo vendido. Las ventas de usados de hasta cinco años crecen a un ritmo del 6%, concentrando casi el 26% del mercado. Analizando las ventas por antigüedad, los datos muestran cómo las ventas de usados de entre ocho y diez años acumulan una subida del 13,7%, hasta alcanzar las 119.078 unidades; mientras que los modelos de más de una década de antigüedad -aunque representan el 57,2% del total del mercado- crecen a un ritmo del 4%.

El peso de los modelos más antiguos en el mercado de segunda mano explica según Ganvam que la antigüedad media del vehículo usado vendido en España se sitúe en los 11 años, superando los 15 en el caso de las ventas entre particulares y poniendo de manifiesto las dificultades que tiene gran parte de la población para acceder a soluciones de movilidad eficientes.

El hidrógeno se reactiva en Europa con BMW

La apuesta por el hidrógeno sigue adelante en Alemania con el proyecto HyPowerDrive como palabra clave para el futuro del transporte limpio. Belén Valdehita en hidrogeno-verde.es.

Durante los últimos años, la discusión sobre el papel del hidrógeno en la movilidad europea parecía estancada. Sin embargo, Alemania ha decidido dar un paso adelante con una apuesta financiera y política que pretende colocar este vector energético de nuevo en la conversación. La gran protagonista



del movimiento es BMW, que ha recibido una cantidad cercana a los 273 millones de euros para avanzar en el HyPowerDrive, su programa destinado a dar vida a un tren motriz eléctrico basado en pila de combustible para turismos.

El plan refuerza la estrategia del fabricante bávaro, además de marcar una posición clara del Gobierno federal y del ejecutivo de Baviera en plena discusión continental sobre el futuro de los motores térmicos. Con esta operación, ambas administraciones buscan

asegurar que la industria alemana mantenga capacidad tecnológica, diversidad de opciones y un papel fundamental en la transición hacia energías más limpias.

Alemania apuesta por el hidrógeno con HyPowerDrive

Berlín y Múnich han decidido repartir esfuerzos económicos para cubrir los 273 millones que darán un impulso notable al proyecto. El Ministerio Federal de Transportes aporta unos 191 millones, mientras que Baviera coloca alrededor de 82 millones adicionales. Con este apoyo, BMW podrá dar forma a un tren motriz que pueda integrarse en plataformas ya existentes y que, según los planes, estrenará su primera aplicación comercial en 2028 con el BMW iX5 Hydrogen.

El SUV llegará como una derivación del próximo X5 y estrenará la tercera generación del sistema de pila de combustible que BMW desarrolla junto a Toyota. La meta es lograr un conjunto más compacto, con mayor capacidad energética y capaz de ofrecer unas cifras de autonomía y rendimiento similares a las de un eléctrico de batería, pero con un proceso de carga de hidrógeno que sólo requiere unos minutos.

El respaldo institucional es también un mensaje político. El ministro Patrick Schnieder ha defendido la presencia del hidrógeno como pieza esencial dentro del transporte y ha sostenido que esta tecnología ayuda a mantener distintas vías de movilidad. Markus Söder, ministro presidente de Baviera, ha remarcado que su hoja de ruta pasa por “promover la investigación en nuevas tecnologías en lugar de subvencionar industrias obsoletas”, y recuerda la importancia de la llamada apertura tecnológica.

HyPowerDrive: un proyecto con ambición industrial

HyPowerDrive no ha surgido de la nada. La iniciativa ya fue seleccionada en 2021 dentro del marco IPCEI Hydrogen a nivel europeo, y la Comisión Europea aprobó las ayudas públicas en mayo de 2024. El Grupo BMW comenzó los trabajos en 2023 y desde entonces sus equipos técnicos desarrollan componentes, prueban prototipos y avanzan en la integración del sistema en arquitecturas de producción. Los centros del grupo repartidos por Múnich y otras localizaciones están ya inmersos en esta fase.

La estrategia se enmarca en un momento en el que se discute el final de las ventas de coches de combustión en 2035. Söder ha mostrado desacuerdo con una prohibición estricta de los motores térmicos en esa fecha y reclama margen para ofrecer distintas fórmulas de propulsión según cada mercado. Su idea es que el hidrógeno funcione como acompañante del vehículo eléctrico de batería y no como su rival directo.

Para BMW, esta vía encaja en la amplitud de alternativas que quiere ofrecer en el próximo X5, donde estarán disponibles motores de gasolina y diésel modernos, un híbrido enchufable, un eléctrico y la variante de pila de combustible. Joachim Post, directivo del grupo BMW, ha insistido en que “sólo la innovación, y no las prohibiciones”, permitirá encarar los desafíos venideros.

Los Premios Platts a Repsol por sus combustibles renovables Nexa 100%

Repsol ha sido galardonada en los Platts Global Energy Award, en la categoría Excelencia en Energía-Downstream, por el despliegue de los combustibles Nexa de origen 100% renovables en la Península Ibérica. S. de la Cruz en larazon.es.

Los Premios Platts, entregados en una gala celebrada en Nueva York, son considerados los galardones más prestigiosos del sector energético a nivel global, reconociendo la excelencia en innovación, liderazgo y sostenibilidad.



Según informó la compañía, el jurado otorgó este premio a Repsol por "superar el doble reto de suministrar energía asequible y fiable, mientras impulsa la descarbonización en sus operaciones y productos".

Además, la energética señaló que destacó frente al resto de compañías "gracias a la producción a gran escala de combustibles renovables y su eficaz implementación, logrando significativos avances en su compromiso de alcanzar cero emisiones netas para 2050".

Un total de 211 empresas y particulares de 37 países habían sido seleccionados como finalistas en las 21 categorías de los Platts Global Energy Awards, que celebraban este año su vigésimo séptima edición como el principal evento de reconocimiento del sector.

Comercialización ya en casi 1.500 estaciones de servicio

Repsol actualmente comercializa su diésel Nexa en casi 1.500 estaciones de servicio en España y Portugal, lo que la convierte en una de las mayores redes de distribución de combustibles 100% renovables de Europa.

La compañía cuenta ya en Cartagena con la primera planta de la Península Ibérica que produce combustibles 100% renovables a gran escala, con capacidad para producir anualmente 250.000 toneladas de diésel renovable y combustible sostenible para aviación (SAF, por sus siglas en inglés).

En 2026, el grupo sumará una segunda planta en Puertollano con capacidad anual de unas 200.000 toneladas de diésel renovable para movilidad por carretera y marítima.

Asimismo, Repsol logró recientemente un hito tecnológico al producir gasolina de origen 100% renovable a escala industrial en su complejo de Tarragona.

La gasolina 95 Nexa de Repsol ya está disponible en más de 20 estaciones de servicio en España, con previsión de alcanzar 30 puntos de venta antes de fin de año.

Los combustibles Nexa de origen 100% renovable de Repsol, tanto el diésel como la gasolina, tienen formulaciones similares a los combustibles premium convencionales para aprovechar al máximo el rendimiento del motor y mantenerlo en condiciones óptimas y proporcionan las mismas prestaciones, ofreciendo mayor protección, limpieza y optimización del rendimiento y siendo compatibles con los vehículos actuales sin necesidad de modificaciones.

La ‘nueva estafa verde’ para Donald Trump

El Presidente de los Estados Unidos ha tirado por tierra las exigencias de la normativa de emisiones marcadas por su predecesor. Jordi Gil en hibridosyelectricos.com.

Donald Trump, Presidente de los Estados Unidos, ha hecho oficial la reestructuración de los márgenes impuestos por su predecesor, Joe Biden, sobre la normativa CAFE (Corporate Average Fuel Economy). El ya ex presidente endureció los límites máximos de emisiones medias que puede tener la flota de cada marca de coches en el país subiéndolos en un 8% en 2024 y 2025 y en un 10% en 2026. Trump ha dado al traste con ello y durante el anuncio de la medida ha dejado declaraciones llamativas, como es habitual en él.



Desde el gobierno calculaban que, con los márgenes establecidos por el equipo anterior, el precio medio de un coche nuevo en Estados Unidos iba a aumentar de media en 1.000 dólares. Rebajando los estándares con la modificación de Trump se considera que habrá un ahorro para las familias estadounidenses de 109.000 millones de dólares. Por esto, el presidente ha tildado directamente de estafa lo que quería hacer su predecesor.

La mayor estafa, según Trump

“Estamos eliminando oficialmente las ridículamente onerosas, horribles, en realidad, normas CAFE de Joe Biden, que impusieron costosas restricciones y todo tipo de problemas a los fabricantes de automóviles”, declaró Trump, según recoge Fox News.

“Y no solo hablamos de fuera de nuestro país, porque nadie podía hacerlo. Nadie quería hacerlo. Y era ridículo, muy caro. Ejerció una enorme presión al alza sobre los precios de los automóviles, sumado al descabellado mandato de vehículos eléctricos. Las onerosas regulaciones de Biden han provocado que el precio de los automóviles se dispare más del 25%, y en un caso, subió un 18% en un año”, añadía el presidente.

“Hoy damos un paso más para acabar con la estafa de la ‘Nueva Verde’, probablemente parte de la mayor estafa. La mayor estafa en la historia de Estados Unidos, la ‘Nueva Estafa Verde’. Y es un intento de acabar con los coches de gasolina. Eso es lo que querían hacer, aunque tenemos más gasolina que cualquier otro país, con diferencia. Y la gente quiere el coche de gasolina. Lo quiere todo. Quiere un coche eléctrico. Quiere tener muchas alternativas. Pero sí quieren el coche de gasolina. Ahora mismo, lleva una gran ventaja”, exponía.

‘One Big Beautiful Bill Act’

Este movimiento solo es otro más dentro de las políticas de Trump que afectan a la industria de la automoción. Dentro de la ‘One Big Beautiful Bill Act’ aprobada en julio, un enorme compendio de normativas y leyes, ya se estableció un paso previo reduciendo a cero dólares las penalizaciones a los fabricantes por no cumplir con la normativa CAFE.

Un mes antes Trump firmó una resolución conjunta que puso fin al plan de California de terminar con la venta de vehículos solo de gasolina para 2035. De hecho, incluso eliminó una norma creada en la era Biden que exigía que al menos el 80 % de los vehículos fueran eléctricos en California para esa misma fecha.

Trump no se ha mordido la lengua, como es habitual en él: “Les lavaron el cerebro a las personas. Esto es una ‘nueva estafa verde’. Y la gente pagaba demasiado por un coche que no funcionaba tan bien. Y ahora tendrán un coche excelente, ecológico, pero que les costará mucho menos y funcionará de maravilla. Están eliminando toda esa tontería de los coches”.

Nuevo libro de Manuel Lage: José Barro y la Fábrica de Chavín

José Barro González, con solo 23 años, ya era copropietario de una fábrica de géneros de punto movida por una turbina hidráulica, en el municipio lucense de Chavín, cerca de Viveiro. Su visión de futuro le llevó a instalar una pequeña central eléctrica que suministrase energía a la fábrica y también comercializarla para la iluminación de Viveiro.

En los primeros años del siglo XX se interesó en los nuevos ómnibus de gasolina que estaban remplazando a las diligencias. Sus talleres de Chavín eran la referencia para la reparación de los ómnibus, muchos de la marca francesa De Dion Bouton. Con esa reconocida experiencia pronto conseguiría la representación de la marca para Galicia y Asturias.



El cierre de fronteras sobrevenido con la primera guerra mundial supuso una gran oportunidad para sus talleres, que fabricaron recambios para los coches y autobuses DDB no solo de su zona, sino también a la casa central de Madrid, al tiempo que desarrollaba la nueva actividad de construcción de carrocerías. En 1928 José Barro fue declarado fabricante nacional y llegó a construir turismos DDB prácticamente completos. En 1930 se registran varios autobuses matriculados con marca BARRO.

Tras la guerra civil y la imposibilidad de importación de recambios, los talleres de mecanización experimentaron un gran crecimiento con la fabricación de piezas de todo tipo, garantizando la continuidad en servicio del maltrecho parque automovilístico nacional. Las carrocerías de autobuses con la marca Barro-Chavín fue sin duda la actividad más visible, con modelos que todavía en los años 60 y 70 se distinguían en todo el territorio nacional por sus diseños vanguardistas y de lujo, con los amplios cromados de moda en la época.

Una aportación original de este trabajo es el estudio detallado de las formas y el estilo de los autobuses a lo largo del siglo XX y de cómo la carrocería se convirtió en el elemento diferenciador en el transporte de viajeros.

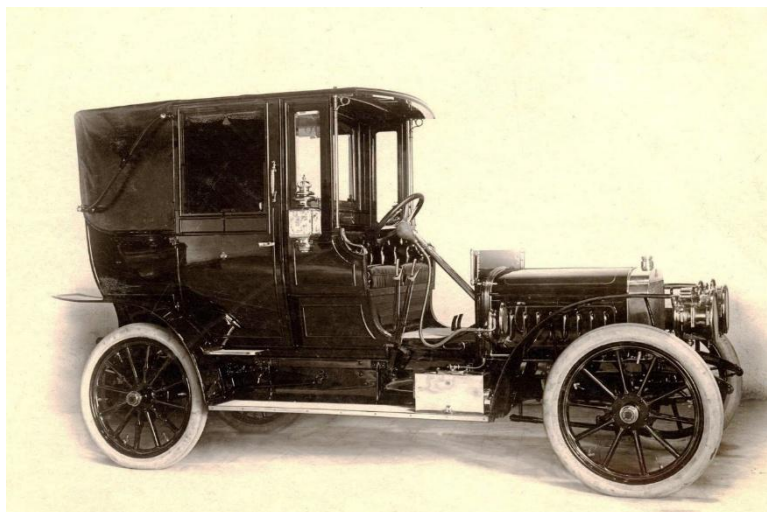
El libro está editado en formato grande con 208 páginas y 400 fotos, de las que 183 corresponden a autobuses desde los años 1910 a 1970. Los pedidos deben efectuarse a la dirección de correo electrónico:

manuel.lage.marco@gmail.com.

Términos de automoción y su historia

Salpicadero, un término curioso

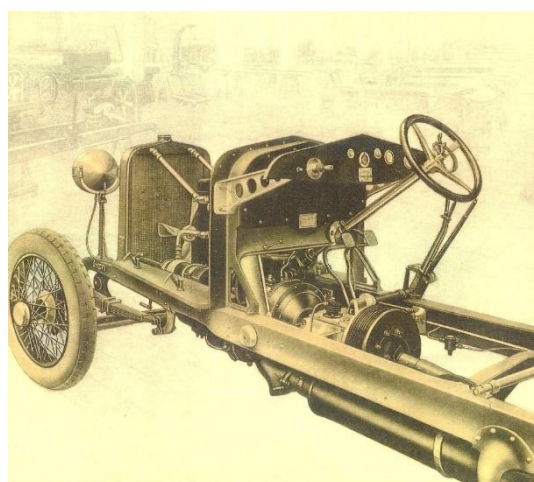
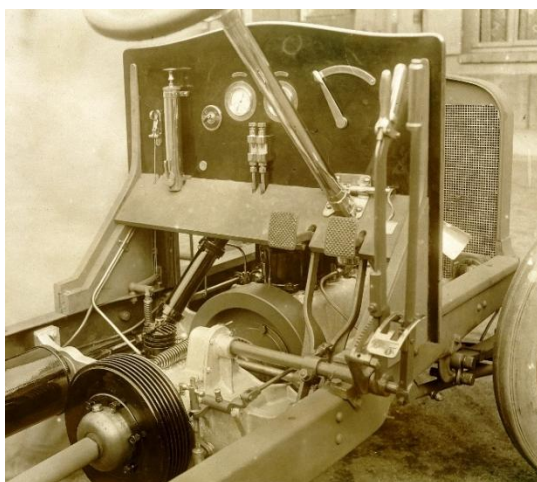
Parecería que es algo destinado a evitar las salpicaduras de las ruedas delanteras, pero en realidad trataba de proteger al conductor de los distintos fluidos que podían soltar aquellos primeros motores. Muchos tenían los empujadores de válvulas a la vista, que el conductor/mecánico tenía que engrasar a mano con la aceitera y la estanqueidad de los manguitos de agua estaba lejos de ser perfecta. Por otra parte, había salpicaduras de barro y agua de la carretera que saltaban entre el motor y el chasis.



HS de 1906. El salpicadero/cortafuegos cerraba el compartimento motor por detrás

En francés e inglés se denominó cortafuegos (*firewall, coupe-feu*), una importante función que también desempeñaba el primitivo salpicadero, por el común peligro de incendio del carburador, muchas veces cercano al escape y con una deficiente estanqueidad de los tubos de alimentación.

Además de todo eso también era el panel de instrumentos donde se montaban los primeros indicadores, las llaves de paso de la gasolina y otros elementos del engrase.



*Izda. Chasis HS de 1912, según salía de fábrica para ir al carroceros
Dcha. Panel de instrumentos "a la americana" en un Hispano Suiza de 1923*

En los años 20 tuvo lugar una importante mejora desplazando el panel de instrumentos desde el salpicadero hasta una posición más cercana y accesible para el conductor, con dos soportes desde la placa cortafuegos. Se le denominó panel de instrumentos 'a la americana' por su origen.

En la nueva configuración se separaban las dos funciones: el salpicadero o cortafuegos, que seguía en su sitio, y el tablero de instrumentos, ahora próximo al conductor y cada vez más equipado.

En el lenguaje actual hablamos indistintamente de salpicadero o de tablero de instrumentos, aunque como acabamos de ver el tablero de instrumentos es un elemento separado del salpicadero.

Pronto tendremos que referirnos a la pantalla de control y navegación.

© Copyright: Manuel Lage (presidente C.T. ASEPA 'Observatorio de Términos de Automoción')

Nuestros Protectores

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



Castrosua se alía con Cojali para digitalizar el bus del futuro (*)



Electricista electrónico en automoción: descubre su perfil (*)



E-combustibles: otra alternativa a los combustibles fósiles (*)



La planta sevillana de Horse, proveedora de Renault, se impone a Valladolid en la producción híbrida del grupo (*)



El talento es vital para la industria de automoción madrileña (*)



Máster Universitario en Ingeniería Industrial (*)

¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?

Te ofrecemos la posibilidad de leer o descargar **gratuitamente** las siguientes revistas, simplemente clicando sobre la portada de cada una de ellas.



La vida de ASEPA

A la fecha del **1 de enero** contamos con 31 Protectores, 1.884 Socios, 12.777 Simpatizantes y 958 Varios. En LinkedIn tenemos 39.905 contactos y los tres Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con 1.761 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 14 Acuerdos de Colaboración. Por último en cuanto a cifras, indicar que este Boletín se distribuye ya a más de 15.000 profesionales de la automoción.

El pasado día 17 hemos participado en el Acto de Entrega de diplomas a la Promoción 24/25 del Máster en Ingeniería de Automoción de la UPM con el premio de 1.000 euros al Mejor trabajo de Fin de Máster.

El pasado día 18 de diciembre hemos celebrado con una comida de Navidad de la **Comisión Permanente (G9)** los resultados satisfactorios de la Asociación en 2025.

Estamos ultimando los preparativos de los dos cursos con que empezaremos el 2026, el de **Híbridos y Eléctricos** para el 9 de enero y el de **Homologación de Vehículos** para el día 23 de enero

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 'Acceso área de 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. <https://www.elperiodico.com/es/motor/20251216/comision-europea-prohibicion-coches-combustion-2035-124823167>
5. https://www.abc.es/motor/reportajes/hibridos-enchufables-ganan-terreno-estrategia-fabricantes-2026-20251217161302-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fmotor%2Freportajes%2Fhibridos-enchufables-ganan-terreno-estrategia-fabricantes-2026-20251217161302-nt.html#goog_rewarded
6. <https://hidrogeno-verde.es/hypowerdrive-alemania-apuesta-hidrogeno-bmw/>
7. https://www.larazon.es/economia/repso-galardonada-premios-platts-despliegue-combustibles-nexa-100-renovables-espana-portugal_20251212693be973af09df501084a306.html
8. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/donald-trump-sobre-coche-electrico-les-lavaron-cerebro-personas-esto-es-nueva-estafa-verde_83865_102.html?utm_source=taboola&utm_medium=personalized-push
9. Asepa
10. Asepa
11. Nuestros Protectores
12. Revistas automoción
13. Asepa

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



Para hacerte socio de ASEPA:

Profesionales de la automoción...

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

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

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

Las cuotas anuales son:

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

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

Protectores Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



Acuerdos de colaboración con:



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)
Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 7 – 28031 MADRID
tfnº: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es