



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 352 – 16 febrero 2026 -

ASEPA informa:

- WEBINAR ASEPA 54: Ciudades en movimiento
- Curso de especialización: 'Automatización de vehículos'
- Los Premios Nacionales del Transporte 2026
- Cinco tendencias que definirán la venta de vehículos en 2026
- China vuelve a revolucionar los coches eléctricos con una nueva tecnología: Naxtra
- Un estudio científico confirma emisiones cero de CO2 en su uso de los combustibles renovables
- China toma la delantera también en coches autónomos
- El año 2025 ha tenido la cifra más alta de fallecidos en moto de la última década
- Por qué España no puede retrasar la renovación del parque automovilístico
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Reunión anual de presidentes de Comisiones Técnicas de ASEPA 2026
- Las matriculaciones en España al cierre de enero
- Una página de historia. APTA: un proyecto fallido y Ricart-España
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

WEBINAR ASEPA 54: Ciudades en movimiento: Innovación y políticas para una movilidad urbana sostenible

Te invitamos a participar en este webinar dedicado al transporte urbano sostenible, un espacio para descubrir, debatir y repensar cómo nos movemos por nuestras ciudades. Será el jueves 19 de febrero a las 17:00 horas de Madrid.

Desde una visión generalista, abordaremos los grandes retos de la movilidad urbana actual y las oportunidades que existen para avanzar hacia modelos de transporte más eficientes, limpios y centrados en las personas. Además, reflexionaremos sobre la movilidad sostenible, justa e inclusiva, destacando el papel clave de las políticas públicas para garantizar que todas las personas puedan desplazarse libremente, con independencia de su situación económica o física.



El encuentro pondrá especial atención en el caso de la ciudad de Madrid, analizando sus desafíos en materia de movilidad, así como sus soluciones innovadoras hacia una ciudad más accesible, saludable y sostenible.

Este webinar se inscribe en la necesidad de transformar un modelo de transporte todavía muy dependiente del coche y

altamente contaminante, y de la oportunidad de construir entre todos un futuro urbano más eficiente, equitativo y habitable.

Los ponentes serán **Vicente Díaz López**, catedrático Universidad Carlos III de Madrid y presidente de la Comisión Técnica 5 de ASEPA, **José Manuel Vassallo Magro**, catedrático Universidad Politécnica de Madrid y director del Centro de Investigación del Transporte TRANSyT-UPM y **María José Aparicio Sanchiz**, coordinadora de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Como moderadora actuará **Blanca Arenas Ramírez**, presidenta de la Comisión Técnica 10 'Movilidad de ASEPA'.

La inscripción gratuita puede hacerse en este [enlace](#). Todos los inscritos recibirán la grabación completa del webinar.

Curso de especialización: ‘Automatización de vehículos’

Desde ASEPA queremos invitarte a participar en el Curso de Especialización en ‘Automatización de Vehículos’, una formación orientada a profundizar en las tecnologías que están impulsando la evolución del sector de la automoción y la movilidad. El curso **empezará el 17 de marzo y finalizará el 21 de mayo** con **51 horas lectivas**, en la modalidad *on line*.

El Curso de Especialización en Automatización de Vehículos ofrece una visión integral y actualizada sobre las tecnologías que están transformando el sector del transporte a través de la conducción automatizada y conectada. A lo largo de sus tres módulos, el curso aborda tanto los fundamentos técnicos —hardware, software, percepción, control y comunicaciones— como el impacto real de estas tecnologías en la seguridad vial, el marco regulatorio, los modelos de negocio y las oportunidades de aplicación en entornos reales.



Con un enfoque teórico-práctico y el respaldo académico del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid, el programa permite comprender el estado actual y la evolución futura de los vehículos automatizados desde una perspectiva técnica, normativa y estratégica.

Objetivos

- Comprender los principios técnicos fundamentales de la automatización de vehículos.
- Analizar los distintos niveles de automatización.
- Evaluar el impacto de la conducción automatizada y conectada en la seguridad vial, la movilidad y el transporte por carretera.
- Conocer el marco normativo, los procesos de homologación y los retos regulatorios, éticos y legales vinculados a los vehículos automatizados.
- Identificar aplicaciones reales, experiencias industriales y oportunidades de innovación e I+D en el ámbito del transporte automatizado.
- Facilitar una visión práctica y aplicada mediante el análisis de casos reales y una sesión práctica en instalaciones especializadas.

Dirigido a

Profesionales del sector de la automoción y la energía: ingenieros, científicos, profesores, técnicos, estudiantes y medios de comunicación. También a cualquier persona interesada en adquirir una formación técnica de alto nivel.

Programa

Módulo 1 Tecnología de automatización de vehículos

Este módulo pretende analizar los diferentes aspectos que se tienen en cuenta en el proceso de automatización de la conducción.

Módulo 2 Impacto de las tecnologías de automatización en la seguridad vial. Marco regulatorio

Se plantean los diferentes impactos del vehículos automatizado y conectado, así como los retos técnicos y no técnicos a los que debe enfrentarse para su implantación.

Módulo 3 Aplicaciones, experiencias y oportunidades

Se abordan ejemplos de aplicación desde el punto de vista de fabricantes de vehículos, gestores de infraestructuras, empresas de servicios de transporte, integradores de tecnologías y centros tecnológicos.

Equipo docente

El profesorado incluye a 22 expertos de la Universidad y de las empresas más avanzadas en este campo, con la dirección y coordinación de Felipe Jiménez Alonso (catedrático de la UPM-INSIA).

Si deseas ampliar información o formalizar tu inscripción, puedes hacerlo a través de este [enlace](#).

Los Premios Nacionales del Transporte 2026

El 4 de febrero de 2026 tuvo lugar en Madrid, organizada por las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editec), la entrega de los premios a los mejores vehículos industriales del año.



Alrededor de 550 personas asistieron a la gala de entrega de trofeos de los Premios Nacionales del Transporte 2026. La entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AETRAM, ANETRA, ASFARES, ASTIC, ATUC, CETM, CETM Cisternas, CONFEBUS y UNO así como el organismo IDAE.

En esta ocasión, el jurado ha estado compuesto por 886 miembros, todos profesionales del transporte por carretera. Han participado como candidatas 42 empresas con 74 modelos.

A continuación, informamos de los ganadores en la edición de este año, con el enlace a una presentación de cada uno de ellos:

[“Autocar del Año 2026 en España”](#) *Lion’s Coach 14 E de MAN*

[“Autobús del Año 2026 en España”](#) *ie bus Efficient de Irizar e-mobility*

[“Bus Ecológico del Año 2026 en España”](#) *Hero de Castrosua*

[“Midibús del Año 2026 en España”](#) *Grand Toro XL de Isuzu Bus*

[“Microbús del Año 2026 en España”](#) *TGE Next Level Burillo de MAN*

[“Camión del Año 2026 en España”](#) *TGX D30 PowerLion de MAN*

[“Camión Ecológico del Año 2026 en España”](#) *XF Electric de DAF*

[“Vehículo Industrial Ligero del Año 2026 en España”](#) *Proace VAN de Toyota*

[“Semirremolque del Año 2026 en España”](#) *Evolution Air Cargo de Lecitrailer*

[“Cisterna del Año 2026 en España”](#) *360° de FARCINOX*

Luis Gómez-Llorente: “Ha sido un año que marca un punto de inflexión”. Así lo afirmó el director general de EDITEC y las revistas Transporte 3 y Viajeros durante su discurso de apertura de los Premios Nacionales del Transporte 2026.



En su discurso de introducción a la entrega de los Premios Nacionales del Transporte, el director de las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editec), Luis Gómez-Llorente, quiso recordar que ambas publicaciones han alcanzado las simbólicas cifras de 300 y 500 números, respectivamente.

Destacó que desde la pasada edición se han producido importantes novedades, como la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible, que supondrá un cambio estructural del sector o la modificación de los pesos y dimensiones en el segmento de mercancías. Ha sido, sin duda, un año que marca un punto de inflexión.

Cinco tendencias que definirán la venta de vehículos en 2026

Nextlane estima que aumentará la confianza en la nube, el uso de ecosistemas que reduzcan el número de software en una digitalización integral, mientras que la IA pasará a formar parte de la simplificación de tareas. Artículo de posventa.info.



Los concesionarios europeos están atravesando un periodo de presión sostenida, donde tienen que descubrir dónde simplificar, dónde invertir y cómo proteger la rentabilidad en un entorno con poco margen de error. Hartmut Wagner, director ejecutivo de Nextlane, señala cuáles son las tendencias que marcarán el comercio minorista automovilístico europeo en 2026, sector que vivirá un cambio estructural con la búsqueda de la simplicidad, la ejecución y la rentabilidad.

Vehículos usados, mejor margen de ganancias

El mercado de vehículos de ocasión crecerá en 2026. Los concesionarios están ajustando sus modelos de negocio en consecuencia, y los vehículos usados se perfilan como la fuente de rentabilidad más controlable y resiliente. “El rendimiento de los vehículos usados se considerará una disciplina estratégica, respaldada por datos, automatización y plataformas integradas que brinden visibilidad y control en tiempo real”, explica Wagner.

Digitalización y sistemas conectados en posventa

En 2026, la digitalización integral se convertirá en el estándar operativo por defecto, lo que permitirá a los concesionarios actuar con mayor rapidez, reducir los errores y mantener el control financiero en toda la cadena de valor. Por su parte, los ecosistemas digitales como Nextlane Platform cada vez están más demandados y este año continuará esta tendencia. Las dificultades de integración entre los sistemas OEM, DMS, CRM, herramientas de posventa y soluciones de socios llevan a los negocios de posventa a buscar plataformas abiertas que permitan la interconexión entre diversas aplicaciones, facilitando el trabajo.

Crece la confianza en la nube

Otra tendencia será la migración a la nube. Los sistemas tecnológicos tradicionales de almacenamiento de datos se están quedando obsoletos y cada vez son más las empresas que no quieren depender de infraestructuras físicas ni gestión de terceras partes. Además, ventajas como la seguridad y la adaptación continua a los cambios en las normativas de protección de datos hacen que los concesionarios confíen cada vez más en la nube.

Integración de la IA

Hoy en día, la Inteligencia Artificial ya no se considera una fuerza disruptiva. En 2026, la IA más eficaz será la menos perceptible: estará integrada en los flujos de trabajo de CRM, DMS, precios, inventario y posventa, respaldando la productividad y el rendimiento sin agregar complejidad. Según Luca Liberali, nuevo vicepresidente de Nextlane para la región Iberia, “los concesionarios valoran la IA cuando automatiza tareas rutinarias, reduce errores operativos, acelera la toma de decisiones y protege el margen. La visibilidad importa mucho menos que los resultados”.

China vuelve a revolucionar los coches eléctricos con una nueva tecnología: Naxtra

CATL ha implementado las primeras baterías de iones de sodio del mundo en turismos: Naxtra, más estable y resistente al frío que las baterías de iones de litio. Jesús Díaz en elconfidencial.com.

El mayor problema del coche eléctrico es la química básica de las baterías. Hemos construido una industria entera sobre el litio, un material escaso, caro y que, cuando llega el invierno, decide echarse a dormir. Pero esta semana, la dictadura de este metal escaso ha empezado a resquebrajarse: CATL, el gigante chino que controla el mercado mundial de baterías, ha comenzado a instalar sus nuevas celdas Naxtra de ion-sodio en coches de producción para una 'prueba de hielo' en la región de Mongolia Interior. El objetivo es demostrar que una batería hecha con el mismo ingrediente que la sal de mesa puede sustituir a la tecnología que usan la mayoría de vehículos eléctricos en la actualidad.



La obsesión de la industria por el litio siempre ha sido un mal diseño. Es un error de 'contables' que priorizan la densidad energética sobre la realidad operativa. Según el diario hongkonés South China Morning Post y datos del fabricante de baterías, Naxtra no solo es más barata, sino que destruye el mito de que los eléctricos no son efectivos en climas fríos. Mientras que las baterías convencionales de ion-litio sufren una gran caída de

rendimiento a temperaturas bajo cero, la alternativa de sodio de CATL mantiene una salida de energía estable a temperaturas de -50 grados Celsius.

El fabricante estatal Changan Automobile va a equipar su sedán de lujo, el Avatr 12, con estas baterías y llevarlo a la Antártida. Durante los próximos 18 meses, este coche será el primer sedán eléctrico en rodar por el continente helado, sometiendo a esta nueva tecnología a una tortura real en la estación de investigación china del Polo Sur. Es una maniobra de marketing, pero la realidad es que los chinos están diseñando coches para literalmente operar en el fin del mundo.

Una nueva química

Según los datos facilitados por CATL en pruebas preliminares, Naxtra logró una autonomía de 400 kilómetros y casi tres veces la potencia de descarga que una batería de litio a una temperatura de -30 grados Celsius. Según Gao Huan, director de tecnología del fabricante de baterías chino, "los avances en la tecnología de ion-sodio traen una mayor resiliencia, un rango de temperatura operativa más amplio y un crecimiento más sostenible para la electrificación".

La seguridad también mejora drásticamente. Las baterías de sodio son inherentemente menos inflamables que las de litio, un factor crítico tras la oleada de incendios de vehículos eléctricos que ha generado docenas de trágicas muertes. Al eliminar el litio de la ecuación, se elimina gran parte del riesgo térmico, devolviendo al usuario la tranquilidad de que su coche no arderá espontáneamente de forma violenta.

El factor económico

El otro gran factor a favor de Naxtra es el ahorro de costes. El precio del carbonato de litio es una montaña rusa financiera, habiendo pasado de 86.500 dólares por tonelada en 2022 a menos de 14.500 dólares este año, para volver a subir recientemente. Esa volatilidad hace imposible planificar coches económicos. Al contrario que el litio, el sodio abunda en las rocas y el mar. Al usar materiales baratos y accesibles, CATL puede forzar una 'democratización' real del vehículo eléctrico. A pesar de que analistas como Ethan Zhang de Nomura advierten que el sodio aún está en una etapa temprana de comercialización frente a la inmensa economía de escala del litio, la apuesta de CATL es enorme: ha invertido 1.400 millones de dólares y una década de desarrollo desde 2015 para llegar a este punto.

Naxtra no es un experimento, aseguran, es una estrategia industrial a largo plazo para eliminar la dependencia del litio. La tecnología no se quedará en prototipos antárticos, sino que llegará a las calles de forma masiva. El acuerdo entre CATL y Changan apunta que estas baterías llegarán a toda la gama de la marca. Si tiene éxito, las empezaremos a ver en toda la industria en pocos años.

Un estudio científico confirma emisiones cero de CO₂ en su uso de los combustibles renovables

Un estudio del I3A confirma que biocombustibles y *e-fuels* logran emisiones netas cero de CO₂ en uso y refuerzan su papel clave en la descarbonización del transporte. Artículo de democrata.es.



Los combustibles renovables, entre ellos los biocombustibles y los *e-fuels*, alcanzan emisiones netas cero de dióxido de carbono (CO₂) durante su fase de utilización, según concluye un estudio del Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (I3A) de la Universidad de Zaragoza, presentado por la Asociación de Combustibles Renovables y Economía Circular en España para una Movilidad Sostenible (Crecemos).

La investigación corrobora el principio de ciclo cerrado del carbono, ampliamente aceptado por la comunidad científica y recogido en la normativa europea vigente.

El trabajo examina en detalle las diferentes familias de combustibles renovables y constata que el CO₂ emitido en su combustión ha sido capturado con anterioridad: en el caso de los biocombustibles, por la biomasa de origen, y en el de los *e-fuels*, directamente del aire mediante tecnología de captura directa (DAC).

Opciones sostenibles y viables para la descarbonización

“Esto significa que, a diferencia de los combustibles fósiles, su uso no añade carbono adicional a la atmósfera, configurando un ciclo de carbono cerrado”, explica el análisis, que añade que en el caso de los biocombustibles estos se producen a partir de materia orgánica renovable que fija el CO₂ durante la fotosíntesis, con lo que al utilizarse liberan el mismo carbono que capturaron, resultando en emisiones netas cero.

En cuanto a los combustibles sintéticos, el informe detalla que se generan a partir de hidrógeno producido con energía renovable y CO₂ capturado del aire. Así, el carbono que se libera al quemarlos se corresponde con el que fue previamente extraído, configurando un ciclo cerrado equiparable al de los biocombustibles.

En ambos supuestos, el CO₂ emitido en la combustión coincide con el CO₂ capturado de antemano, lo que respalda su consideración como “opciones sostenibles y viables para la descarbonización del transporte”. El estudio subraya el contraste con los combustibles fósiles, que liberan carbono almacenado durante millones de años y contribuyen al incremento de la concentración de CO₂ en la atmósfera.

La directora general de Crecemos, Mónica de la Cruz, ha señalado que los hallazgos del informe respaldan “los criterios establecidos por la Directiva (UE) 2018/2001 (RED II), que reconoce a los combustibles renovables como emisiones cero en uso y como una herramienta esencial para la descarbonización del transporte”.

“Este informe del I3A subraya que los combustibles renovables son opciones sostenibles y disponibles para descarbonizar todos los segmentos del transporte y especialmente relevantes en sectores difíciles de electrificar, como la aviación, el transporte marítimo y el transporte pesado por carretera”, ha concluido, remarcando que esta validación científica aporta “claridad y rigor sobre su papel en la transición energética”.

China toma la delantera también en coches autónomos

Las empresas chinas de conducción autónoma preparan una expansión tras sumar flotas de más de 1.000 vehículos cada una con una fuerte reducción de costes. Helena Martín en cocheglobal.com.

China ya no solo compite en la carrera del coche eléctrico. Ahora pisa el acelerador —sin conductor— en la conducción autónoma. Mientras California sigue siendo el escaparate del robotaxi de EEUU, el gigante asiático empieza a jugar otra liga: la de la escala, los costes y la rentabilidad en el despegue del coche autónomo.



Las principales empresas chinas del sector han cruzado un umbral simbólico y operativo. Pony.ai y WeRide han superado cada una las 1.000 unidades en sus flotas de robotaxis, con 1.159 y 1.023 vehículos respectivamente, según publicó China Daily. Para los analistas, estas cifras marcan el paso decisivo desde la fase experimental a un servicio de rutina, donde la tecnología deja de probarse y empieza a explotarse comercialmente.

Pony.ai opera ya en Pekín, Shanghái, Cantón y Shenzhen, las cuatro grandes metrópolis del país. A finales de 2025, la compañía logró un hito clave: su flota en Cantón alcanzó la rentabilidad por vehículo, un objetivo que durante años ha sido el talón de Aquiles del sector. La empresa planea ahora escalar con rapidez y apunta a superar los 3.000 robotaxis en 2026. “La siguiente etapa consiste en aumentar el volumen y acelerar las implementaciones”, resume su director financiero, Wang Haojun, convencido de que el negocio depende, en última instancia, de los efectos relacionados con la escala.

Coche autónomo y rentable

WeRide sigue una estrategia similar, aunque con una ambición más global. Está presente en más de 30 ciudades y ha dado el salto fuera de China con operaciones comerciales de robotaxis totalmente autónomos en Abu Dabi. Allí, cada vehículo recibe entre 15 y 20 solicitudes diarias, y la compañía confía en que la rentabilidad llegue cuando la flota alcance las 200 unidades.

A esta ofensiva se suma Apollo Go, el servicio de conducción autónoma de Baidu, que ya opera en unas 20 ciudades chinas y también ha iniciado servicios comerciales en la capital de Emiratos Árabes Unidos junto a AutoGo. Con estos movimientos China demuestra que no quiere limitar su liderazgo al mercado doméstico, como ya pasó con el impulso al vehículo eléctrico.

El contraste con Estados Unidos es evidente. En California, empresas como Waymo, Uber o Tesla operan flotas de cientos de robotaxis. En China, las cifras ya se cuentan por miles. Y no es solo una cuestión de volumen, sino de costes. Pony.ai ha reducido casi un 70% el coste de materiales de su kit de conducción autónoma de séptima generación. WeRide, por su parte, asegura haber recortado un 50% el coste de su sistema y hasta un 84% el gasto total a lo largo de su ciclo de vida.

Impulso político

Detrás de esta aceleración hay también un empuje político decidido. El Ministerio de Industria y Tecnología de la Información ha pedido agilizar las normas sobre conducción autónoma, desde los escenarios de uso hasta las pruebas de simulación, y avanzar hacia estándares nacionales de seguridad obligatorios. A nivel local, ciudades como Shenzhen ya han establecido marcos legales sobre responsabilidad civil y protección de datos, mientras que Shanghái se ha fijado como objetivo para 2027 superar los seis millones de viajes con vehículos de Nivel 4 y habilitar miles de kilómetros de carreteras para estas aplicaciones.

En total, China ha abierto más de 35.000 kilómetros de vías de prueba y ha seleccionado unas 20 ciudades para proyectos piloto de integración entre vehículo, carretera y nube. Es una infraestructura regulatoria y tecnológica que explica por qué el país avanza más rápido que nadie.

El año 2025 ha tenido la cifra más alta de fallecidos en moto de la última década

En el último año 2025 murieron 304 motoristas, el valor más alto de los últimos 10 años, siendo las motocicletas los vehículos con más defectos graves detectados en ITV. AeCA-ITV.

El balance provisional de seguridad vial 2025 cerró con un total de 304 motoristas fallecidos en las carreteras españolas, la cifra más elevada registrada en los últimos diez años. Un balance que vuelve a poner el foco en la seguridad vial de los usuarios de motocicletas, uno de los colectivos más vulnerables en la carretera.



Atendiendo al tipo de vía, 72 motoristas perdieron la vida en autopistas y autovías, mientras que la mayor parte de las víctimas, 232 fallecidos, se concentraron en vías interurbanas, donde las condiciones de circulación y el entorno viario incrementan el riesgo de siniestro vial.

Por su parte, los datos entregados recientemente por el Ministerio de Interior muestran que, en lo que respecta a los usuarios de motocicletas, el número de personas heridas hospitalizadas también aumentó, incluso en mayor medida que el de fallecidas, por lo que la siniestralidad global de las motos se incrementó en el último año.

Las motos, las que más defectos graves tienen en la ITV

Desde la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) señalan que estas cifras evidencian la estrecha relación existente entre la siniestralidad de un tipo de vehículo y su estado técnico. En este sentido, la entidad recuerda que, durante el último año del que se tienen datos (2024), las motocicletas fueron el tipo de vehículo que presentó un mayor número de defectos graves detectados en las inspecciones técnicas, en relación con el conjunto del parque automovilístico.

Las cifras del Ministerio de Industria y Turismo correspondientes a las inspecciones del 2024, muestran que el 59% de los defectos detectados en las motocicletas en las estaciones de ITV corresponden a defectos graves, una cifra muy superior al resto del parque automotor. De hecho, a las motocicletas le siguen las ambulancias y taxis, con un 38% de defectos graves; y los remolques y semirremolques, con un 32% de defectos graves.

“La motocicleta es un vehículo especialmente sensible a cualquier deficiencia técnica. Un defecto en neumáticos, frenos, suspensión o alumbrado tiene un impacto directo y mucho más severo en la seguridad del conductor que el de otro tipo de vehículo. De ahí la necesidad de que este tenga la ITV al día y, por lo tanto, cumpla con las condiciones de seguridad y protección del medio ambiente”, señala Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV.

AECA-ITV subraya la importancia de mantener la ITV en vigor y realizar un mantenimiento preventivo adecuado, especialmente en el caso de las motocicletas, como una medida clave para reducir los siniestros viales y la gravedad de los mismos.

Desde la Asociación recomiendan pasar la ITV hasta un mes antes de su fecha de caducidad ya que permite planificar la cita con antelación y no modifica el periodo máximo de validez de la próxima inspección. Tener la ITV al día es clave para mejorar la seguridad vial y la protección del medio ambiente. Adicionalmente, se evita estar expuesto a una sanción de 200€ o 500€.

Por qué España no puede retrasar la renovación del parque automovilístico

Retirar los vehículos más antiguos es lo más eficiente para reducir emisiones. Está en juego la oportunidad de transformar la movilidad de un país entero. Marta Blázquez en eleconomista.es.

España se acerca a un punto determinante en materia de movilidad. En apenas tres meses, la entrada en vigor de la Ley de Movilidad Sostenible debería activar, por fin, un Plan Nacional de Renovación del Parque que permita modernizar un parque automovilístico que hoy es uno de los más envejecidos de Europa. La ley fija el marco, el siguiente reto es ejecutarlo.

Existe consenso técnico en que retirar de la circulación los vehículos más antiguos es la medida más eficaz y rápida para reducir emisiones, mejorar la seguridad vial y avanzar hacia una movilidad más eficiente. Pese a ello, España encadena años retrasando una política que todo el sector reconoce como estratégica. Muchos de esos coches —más de 13 millones superan ya los 15 años— seguirán circulando en 2026 si no se actúa con urgencia.



La Ley de Movilidad Sostenible supone un avance relevante, pero su impacto real dependerá de su desarrollo efectivo. El Plan de Renovación del Parque no puede quedarse en una declaración de intenciones. Como venimos señalando desde Faconauto, es imprescindible convertir el marco legal en un instrumento real, operativo y accesible, tanto para los ciudadanos como para las pymes del sector.

El riesgo es claro: que el Plan quede en el papel y la imprescindible renovación del parque vuelva a posponerse *sine die*. España no puede permitirse ese escenario. La experiencia demuestra que cuando los programas están bien diseñados y cuentan con una gestión sencilla, la respuesta del mercado es inmediata.

Iniciativas autonómicas como Reinicia Auto+ han demostrado que es posible articular ayudas eficaces cuando la gestión se realiza desde el propio concesionario y el ciudadano obtiene certidumbre en el momento de la compra. Navarra, Cantabria o Galicia son ejemplos claros de cómo la capilaridad y cercanía de la red de concesionarios garantizan agilidad, rigor y transparencia.

La implantación del Plan se asocia en nuestro país a un debate estéril: la contraposición entre ‘renovación’ y ‘electrificación’. Los avances tecnológicos y la misma normativa actual demuestran que no son estrategias rivales, sino opciones complementarias con beneficios mutuos.

Retirar los vehículos más antiguos genera un impacto inmediato en emisiones y seguridad, al tiempo que facilita que miles de conductores den un primer paso hacia tecnologías más eficientes, incluidas las electrificadas, según sus necesidades y capacidad económica.

En paralelo, el mercado electrificado empieza a mostrar señales sólidas de madurez. En noviembre, las ventas de turismos electrificados crecieron un 88,3%, con una cuota de mercado que ya supera el 20%. Pero este impulso se encuentra amenazado por el agotamiento de los fondos del Plan Moves en la mayoría de las comunidades. Miles de familias y empresas tienen operaciones abiertas sin saber si podrán acceder finalmente a la ayuda. *(sigue)*

El horizonte temporal es estrecho: España dispone de menos de tres meses para diseñar, financiar y activar un Plan de Renovación del Parque que aporte certidumbre a hogares y empresas. Países de nuestro entorno, como Francia o Italia, han optado por esquemas permanentes o plurianuales porque saben que la intermitencia en las ayudas desincentiva la demanda más que la propia coyuntura económica.



El plan debe cumplir varios criterios esenciales: Dotación adecuada, ajustada a la demanda real. Gestión directa desde el punto de venta, evitando trámites innecesarios. Priorización de la retirada de los vehículos más antiguos, independientemente de la tecnología elegida para sustituirlos. Protección a las pymes, que constituyen la mayor parte del tejido empresarial del sector. Coherencia con la estrategia europea de descarbonización.

Los concesionarios ya han demostrado su capacidad para implementar programas eficaces. Su red capilar, extendida por toda España, permite hacer llegar las ayudas a cualquier municipio y garantizar un control riguroso del proceso.

Europa avanza hacia una movilidad más limpia apoyando a los ciudadanos, no penalizándolos. España debe seguir esa línea. La renovación del parque es una medida socialmente justa, porque beneficia antes a quienes más lo necesitan: los conductores que no pueden acceder a un vehículo nuevo sin apoyo económico.

Además, es una medida económicamente sensata. Modernizar el parque incentiva la actividad de miles de pymes, impulsa la industria y genera retornos fiscales que mitigan el coste presupuestario inicial.

Retrasar de nuevo la puesta en marcha de un Plan de Renovación sería perder otro año decisivo para la descarbonización, la seguridad vial y la competitividad de la automoción. España no puede permitírselo.

Las decisiones que tomemos en los próximos tres meses marcarán el rumbo del sector en los próximos diez años. Por ello, no está únicamente en juego el desarrollo de un plan, sino la oportunidad de transformar la movilidad de un país entero.

La ‘Palabra del año en la automoción’

Por quinto año consecutivo vamos a continuar en este 2026 con la iniciativa de elegir la ‘**Palabra del año en automoción**’. Recordamos a nuestros lectores que, las palabras de los años 2022, 2023, 2024 y 2025 han sido: ‘**electromovilidad**’, ‘**descarbonización**’, ‘**hidrogenera**’ y ‘**electrolinera**’, respectivamente.



Para este año 2026, hemos comenzado en el boletín anterior proponiendo tres palabras como candidatas primero a elegir la ‘Palabra del mes de febrero’ y a final de año elegiremos la ‘Palabra del año’ entre las mejor clasificadas en cada mes.

De las tres palabras propuestas para este mes: *Physical AI*, *estado sólido* y *SDV* ha resultado elegida como ‘palabra del mes de febrero’:

estado sólido: Se refiere a las baterías de estado sólido. En 2026 han pasado de ser una promesa a una realidad comercial, ofreciendo autonomías de hasta 1.000 km y cargas en menos de 10 minutos.

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](#).

Reunión anual de presidentes de Comisiones Técnicas de ASEPA 2026

Como todos los años, acabamos de celebrar la reunión anual de presidentes de las Comisiones Técnicas de ASEPA, donde hemos revisado los resultados de cada Comisión Técnica y las actividades conjuntas realizadas durante el año 2025.

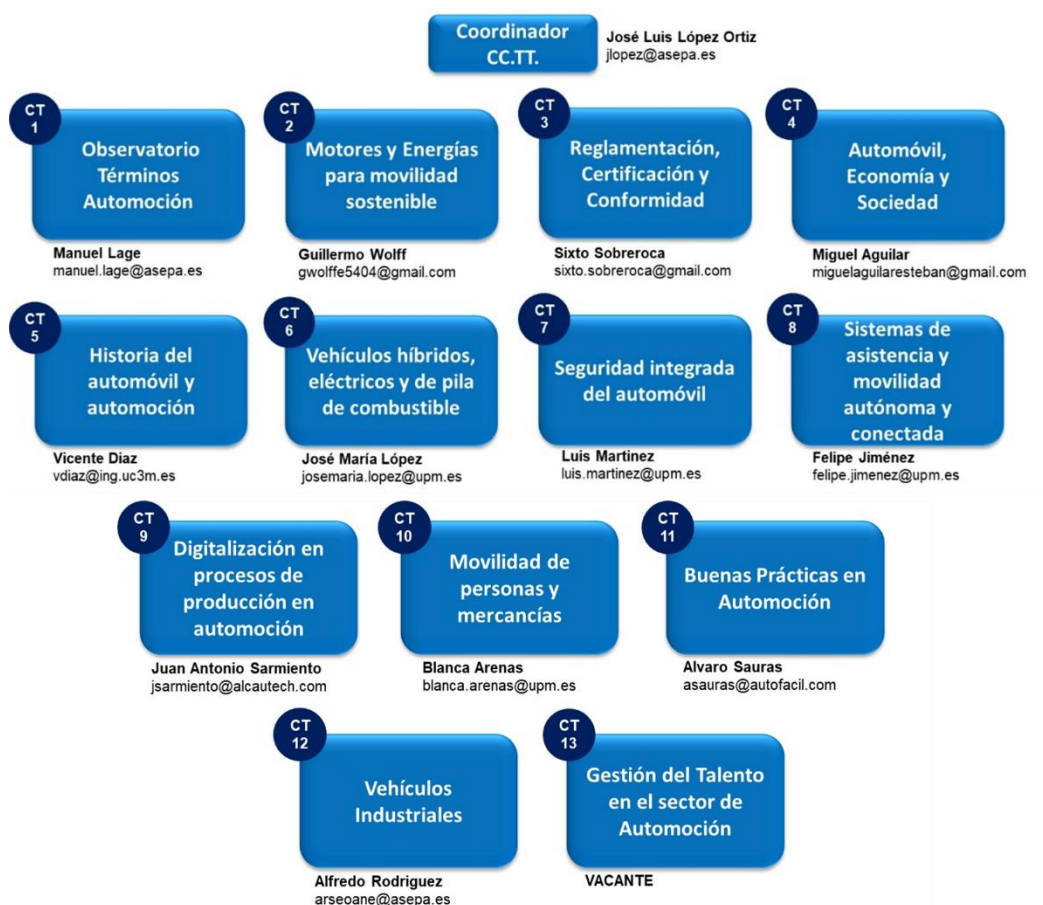
La reunión celebrada en la sede del INSIA de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) ha estado presidida por José María López, presidente de ASEPA y ha sido muy productiva en la revisión de actividades realizadas en 2025 por las Comisiones Técnicas y presentadas por José Luis López Ortiz, Coordinador de las Comisiones Técnicas.

Por otra parte, cada presidente de Comisión Técnica ha expuesto su Plan de Actividades 2026, mostrando un alto nivel de motivación no solo por la cantidad, sino por la calidad de las actividades propuestas.

“Las Comisiones Técnicas son el motor de ASEPA” (Fco. Aparicio, expresidente de ASEPA)

El Coordinador de Comisiones Técnicas, López Ortiz, ha expuesto también su plan de actuación para 2026 donde, entre otras nuevas iniciativas, destaca la propuesta de revisión de la estructura actual de las Comisiones Técnicas con la creación nuevas Comisiones Técnicas que presentará próximamente a la Junta Directiva para su aprobación si procede.

Estructura actual CC.TT. 2026:



Si quieres pertenecer a alguna Comisión Técnica solo tienes que ser socio de ASEPA y acceder a este [enlace](#).

Para cualquier duda o aclaración puedes ponerte en contacto con José Luis López Ortiz, Coordinador de las Comisiones Técnicas en el correo electrónico: jlopez@asepa.es

Las matriculaciones en España al cierre de enero

Las ventas de **turismos** abren el año con 73.103 unidades, un 1,1% más que en enero de 2025. El cierre casi plano es un buen dato si tenemos en cuenta que, en el mismo mes de 2025, se sumaron 3.995 unidades extraordinarias como consecuencia de la DANA con las ayudas del Plan Reinicia Auto.

Respecto a los turismos electrificados (BEV+PHEV), 2026 inicia con cifras positivas, ya que registran un aumento del 48,3% con un total de 15.212 unidades. La cuota de mercado alcanza un 20,8% en este periodo, superando con 6 puntos porcentuales el 14,8% del mercado que supusieron los vehículos electrificados en enero de 2025.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en enero se quedan en 103,1 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 8,1% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2025.

Matriculaciones España año 2026 Cierre al mes de enero

		mes	%/2025	acumulado	%/2025
Automóviles		73.103	1,1%	73.103	1,1%
Derivados, furgonetas y pick-up		7.048	2,0%	7.048	2,0%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t		6.137	7,8%	6.137	7,8%
V.I. Ligeros < 6 t		58	-1,7%	58	-1,7%
V.I. Medios 6-16 t		267	-7,0%	267	-7,0%
V.I. Pesados > 16 t		2.399	8,2%	2.399	8,2%
Autocares, Buses y Microbuses		304	-19,6%	304	-19,6%
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	35.651	8,6%	35.651	8,6%
	Híbridos enchufables (PHEV + E-REV)	9.256	70,2%	9.256	70,2%
	Eléctricos (BEV)	7.398	25,0%	7.398	25,0%
	Gas (GLP)	2.533	-19,2%	2.533	-19,2%
	Gas (GNC+GNL)	85	-6,6%	85	-6,6%
	Hidrógeno (FCEV)	0	0,0%	0	0,0%

Fuente: ANFAC

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

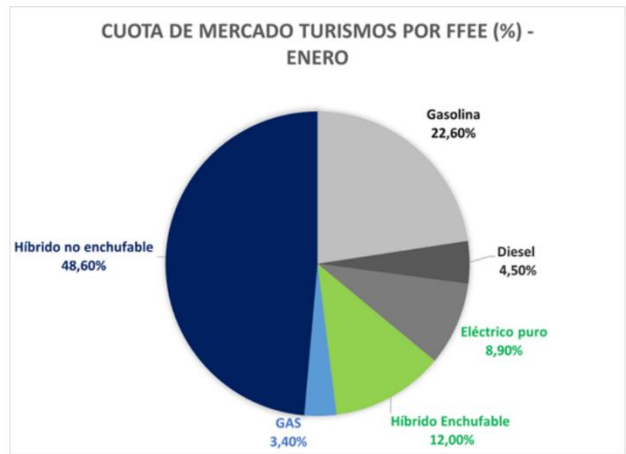
Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) abren 2026 con 16.654 unidades

vendidas, un aumento del 46,7% respecto a enero de 2025. La cuota de mercado de los vehículos electrificados este inicio de año se sitúa en 18,59%, 6 puntos porcentuales por encima de enero de 2025.

En cuanto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), crecen un 15,82% este enero, con 54.923 unidades vendidas y representando el 61,3% del mercado total. Por tecnología, los híbridos convencionales vuelven a situarse como la opción predilecta por los usuarios, con cerca del 40% de las ventas.

Félix García, director de comunicación y marketing de ANFAC,

explicó “enero comienza en positivo a pesar de las incertidumbres. Si descontamos el efecto DANA el ritmo de crecimiento no sería del 1% si no del 7%. Ciertamente es que ha habido compras de rent-a-car que han sido claves, pero también los particulares se mantienen fuertes. Desde el sector insistimos en que ahora mismo no existe ningún tipo de ayuda a los vehículos electrificados. Ni se ha publicado el Plan Auto + ni está en vigor la prórroga de la deducción del 15% en el IRPF por la compra de un vehículo eléctrico. Es necesario dar certidumbre al mercado y consolidar la transformación a la electromovilidad. Es una tendencia imparable como se puede ver en que el diésel está por debajo del 5%”.

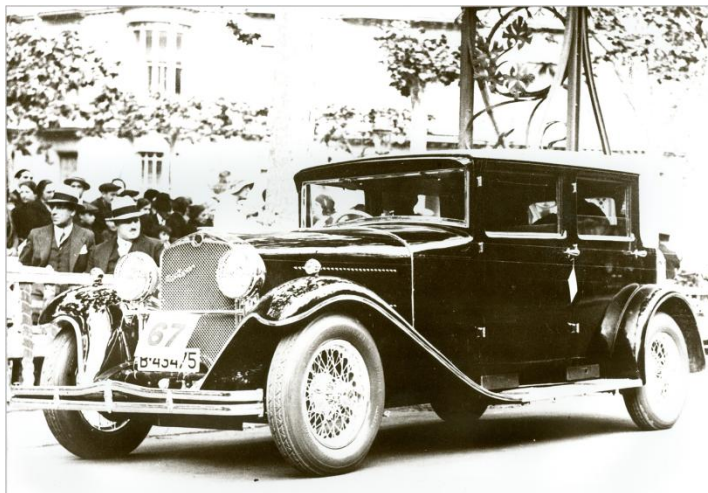


Una página de historia

APTA: un proyecto fallido y Ricart-España

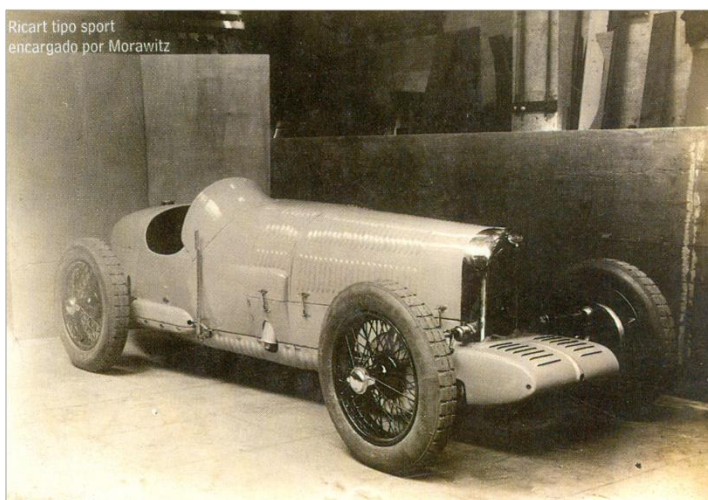
Cuando en España se habla de la progresiva desaparición de las marcas nacionales de automóviles en los años veinte del pasado siglo, es muy frecuente que se ignore un aspecto tan importante como es el de la práctica inexistencia de las cadenas de montaje tal y como ya había ocurrido en Estados Unidos con Ford, y como se hizo en nuestro continente tras la II Guerra Mundial, principalmente por Citroën y Renault, además de Ford en UK, y a ellas las siguieron los otros constructores... o desaparecieron.

En definitiva, en España estaba más que probada la capacidad para diseñar buenos automóviles, pero nadie parecía preocuparse por incorporar la tecnología de la fabricación en gran serie, algo necesario para ofrecer precios competitivos, por lo que no es casualidad que desde mediados los años veinte sólo siguiera Hispano Suiza, cuya exclusividad sí permitía una fabricación rentable, aunque esta fuera artesanal en gran medida.



Entre las firmas nacionales existentes entrados los años veinte teníamos, entre otras, a Elizalde, España, y Ricart. Elizalde sí tenía una fábrica digna de ese nombre, y mirando algunas fotos de la misma se pueden ver bastantes coches en fabricación, pero no una cadena de montaje propiamente dicha.

Otra marca era España, que carecía de tecnología propia en numerosos aspectos, recurriendo además a motores franceses de la firma Altos. Sus coches estaban dirigidos a un mercado de tipo medio-alto; y por último estaba la marca Ricart, creada por el ingeniero Wifredo Ricart, que producía unos modelos técnicamente muy brillantes y de concepción propia, pero cuya fábrica venía a ser un taller grande, por lo que su producción era limitadísima y los costos elevados.



Ricart tipo sport
encargado por Morawitz

*En las fotos vemos un Ricart-España de turismo
y otro de competición*

Y así las cosas, en la segunda mitad de los años veinte, se estudió por estos tres fabricantes la posibilidad de asociarse para dar nacimiento a la sociedad APTA (Asociación Productora y Técnica del Automóvil), pero Ricart acababa de cerrar sus puertas y lo único que podía aportar era su indudable talento. La sociedad España tenía poco que ofertar, por lo que era Elizalde la que

debía aportar todo o casi todo... y para eso no hace falta asociarse, decidiendo no seguir con ese proyecto, cesando la producción de automóviles para centrarse en los motores de aviación, cesando así el proyecto APTA, si bien Ricart y España decidieron continuar, creándose la marca Ricart-España que produjo unos pocos automóviles antes de desaparecer, siendo algunos de ellos francamente atractivos tanto técnica como estéticamente, y es que la "mano" de Wifredo Ricart siempre se dejaba notar en cualquier proyecto en el que interviniera.

Nota del Autor.- Hubo unos pocos coches matriculados como APTA debido a que con dicho nombre se había ganado un concurso de la Administración para la compra de varios automóviles oficiales, y no era cosa de perder ventas, siendo realmente esos APTA unos Ricart-España.

(Artículo de Pablo Gimeno, Comisión Técnica de Historia del Automóvil y de la Automoción de ASEPA)

Nuestros Protectores

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



Ajusa revoluciona su logística con uno de los almacenes robotizados más grandes de Europa (*)



Historias de éxito (*)



Nueva instalación en Vicolozano para el desmontaje de vehículos eléctricos (*)



UPV y Moeve se alían para acelerar el salto hacia la energía limpia en España (*)



MOTORTEC acoge los Premios Compromiso con la Sostenibilidad en la Posventa (*)



La Universidad Europea celebra el I Reto Anual de Innovación en Sostenibilidad (*)

¿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.



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)
Las fuentes de información e imágenes están indicadas al final de este Boletín

www.asepa.es

La vida de ASEPA

A la fecha del **16 de febrero** contamos con 31 Protectores, 1.889 Socios, 12.815 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.

Desde el pasado 23 de enero estamos desarrollando el nuevo curso integral sobre **Homologación de Vehículos** y que terminará el próximo 28 de febrero en versión presencial.

El pasado 2 de febrero la **Comisión de Premios** de ASEPA ha mantenido una reunión para concretar las convocatorias de los premios que vamos a promover en este año 2026.

El pasado 13 de febrero hemos celebrado la primera reunión de este año de la **Comisión Permanente** de ASEPA con especial dedicación a los proyectos de las Comisiones Técnicas para 2026.

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. Editec
4. <https://www.posventa.info/texto-diario/mostrar/5744616/cinco-tendencias-definiran-venta-vehiculos-2026>
5. https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2026-02-06/catl-bateria-sal-revolucionaria_4297908/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=news_ec&utm_content=textlink&utm_term=sections
6. <https://www.democrata.es/economia/un-estudio-cientifico-confirma-que-los-combustibles-renovables-logran-emisiones-netas-cero-de-co2-en-su-uso/>
7. https://www.coheglobal.com/tendencias/china-toma-delantera-tambien-en-coches-autonomos_811219_102.html#google_vignette
8. Aeca-ITV
9. <https://www.eleconomista.es/opinion/noticias/13764874/02/26/por-que-espana-no-puede-retrasar-la-renovacion-del-parque-automovilistico.html2026>
10. Asepa
11. Asepa
12. Anfac
13. Asepa
14. Nuestros Protectores
15. Revistas automoción
16. Asepa

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



Para hacerte socio de ASEPA:

Profesionales de la automoción...

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

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

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

Las cuotas anuales son:

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

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

Protectores Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



Acuerdos de colaboración con:



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

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