



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 354 – 16 marzo 2026 -

ASEPA informa:

- FCC Medio Ambiente, nuevo Protector de ASEPA
- Marta Blázquez (Faconauto) “Necesitamos un gran acuerdo para la recuperación de la automoción”
- Una idea hecha realidad: Coches impulsados por energía solar
- La ‘Palabra del año en la automoción’
- La batería de estado sólido ya está más cerca: se carga en 5 minutos y dura 100.000 ciclos
- ¿Y si el futuro no es sólo eléctrico? Un motor de hidrógeno ya iguala a uno de gasolina
- El reciclaje de neumáticos en España evita 1,38 millones de toneladas de CO₂ al año
- La Comisión Europea quiere reducir a la mitad las muertes en carretera de aquí a 2030
- Muchos conductores no acuden a la ITV porque saben que su vehículo no pasará la inspección
- Señales de alerta en el empleo en automoción y movilidad
- Cierre de matriculaciones en España a final de febrero
- Una página de historia. Carreteras y lluvias
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

FCC Medio Ambiente, nuevo Protector de ASEPA

Tenemos el placer de dar la bienvenida como Protector de ASEPA a FCC Medio Ambiente, que se incorpora al elenco de empresas e instituciones que hacen posible el funcionamiento de ASEPA y que nos permiten poner en marcha diferentes iniciativas de formación, publicaciones y de relación entre todos los profesionales de la automoción.

FCC Medio Ambiente es la filial española de **FCC enviro**, entidad que vertebra las actividades de Servicios Medioambientales del Grupo FCC y se posiciona como uno de los principales referentes globales en soluciones medioambientales. La compañía presta servicios municipales y de gestión integral de residuos a más de 78 millones de personas en 5.650 municipios de todo el mundo.



Medio Ambiente

Entre sus principales líneas de actividad se encuentran la recogida, tratamiento, reciclaje, valorización energética y eliminación de residuos sólidos urbanos, comerciales e industriales; la limpieza viaria; el mantenimiento de redes de alcantarillado; la conservación de zonas verdes; la limpieza de playas; los servicios de eficiencia energética; la limpieza de edificios e instalaciones; y la recuperación de suelos contaminados.

Con 125 años de historia y con una plantilla de 55.000 personas, FCC enviro desempeña un papel fundamental en la transformación del sector de servicios medioambientales hacia una actividad centrada en la sostenibilidad y orientada a mejorar el bienestar de millones de ciudadanos y clientes privados.

Su flota en España es de 17.594 vehículos y fuera de España 6.277, es decir, en total 23.871 vehículos en el mundo. De este total, 2.259 son de gas natural, 2.134 eléctricos puros y 275 híbridos.

Marta Blázquez (Faconauto) “Necesitamos un gran acuerdo para la recuperación de la automoción”

Faconauto plantea que este acuerdo amplio y estable use como base el Plan Auto 2030 y pueda evolucionar, con consenso político, hacia un Pacto de Estado para la automoción. faconauto.com.

El Congreso Faconauto 2026, que ha reunido en Ifema Madrid a más de 2.000 profesionales del sector y 70 empresas patrocinadoras, ha confirmado el cambio de ciclo en la automoción española. Tras cinco años marcados por presión regulatoria, contracción de la demanda y profunda transformación tecnológica, la distribución oficial consolida su recuperación y sitúa en el centro del debate la necesidad de estabilidad institucional.



Con una red de 2.255 concesionarios en todo el territorio nacional y un papel clave en la cohesión económica y social—, Faconauto ha instado al Gobierno y a las principales fuerzas parlamentarias a abrir un proceso de diálogo estructurado que permita alcanzar un acuerdo amplio y estable que garantice seguridad jurídica, coherencia regulatoria y un marco previsible para afrontar las inversiones que exige la nueva movilidad.

Un punto de inflexión tras cinco años de tensión

En el arranque del Congreso, la presidenta de la patronal, Marta Blázquez, ha señalado 2025 como el año que marcó el giro de tendencia. *“Por fin empezamos a ver la luz al final del túnel gracias a las políticas de estímulo a la demanda”*, ha afirmado, recordando que la descarbonización del automóvil se ha impulsado sin acompañarse al mercado e ignorando su delicado estado de salud, ya que en los últimos cinco ejercicios nuestro país ha perdido 1,8 millones de matriculaciones, el equivalente a un año y medio de ventas.

Pese a ese entorno adverso, en estos años, el sector ha vivido un proceso de transformación interna: concentración empresarial, llegada de nuevas marcas y alianzas con socios financieros, energéticos, aseguradores y tecnológicos. El resultado es un tejido más robusto y con mayor capacidad para asumir las inversiones que exige la movilidad del futuro. *“Nadie pone en duda que la fórmula más eficaz, rentable y favorable para el comprador es a través de los concesionarios”*, ha subrayado Blázquez, reivindicando el valor de una red profesional y cercana en un momento en el que el cliente demanda certidumbre.

Los datos consolidan esa evolución estructural. En 2025, la red de concesionarios alcanzó los 2.255 puntos de venta, la cifra más alta de la última década. La facturación creció un 10,9%, hasta los 53.662 millones de euros, y el empleo directo aumentó en 2.500 personas, hasta situarse en 166.300 trabajadores. En el conjunto de los últimos cinco ejercicios, los concesionarios han generado 14.075 empleos netos. La rentabilidad media del sector se situó en el 1,47% sobre facturación, reflejando una mejora progresiva de los márgenes y confirmando su capacidad de resistencia y crecimiento incluso en un contexto adverso.

Activar la demanda y renovar un parque envejecido

Bajo el lema del Congreso, ‘Tú decides’, la presidenta ha defendido la neutralidad tecnológica y una transición hacia el vehículo eléctrico acompañada a la realidad económica de familias y pymes. La *(sigue)*

transformación, ha insistido, debe ser viable, inclusiva y compatible con la competitividad industrial del país.

En este sentido, recordó que la transición es más compleja sin un mercado robusto y destacó el papel que han jugado los planes de renovación del parque operativos en numerosas comunidades autónomas, que aportaron alrededor de 50.000 unidades adicionales al mercado en 2025. Faconauto anunció que próximamente más comunidades autónomas pondrán en marcha nuevos programas, reforzando la necesaria coordinación entre administraciones.

Un acuerdo transversal para asegurar inversión, competitividad y estabilidad

El eje central del Congreso ha sido la propuesta de avanzar hacia un gran acuerdo político para la automoción, concebido como un compromiso a largo plazo que trascienda los ciclos electorales y aporte estabilidad regulatoria. Blázquez advirtió de que las decisiones *“llegan demasiadas veces a trompicones y sin medidas a la altura de lo que está en juego. Sin el automóvil, España se para”*.

Para la patronal, este acuerdo es clave porque la transformación del sector exige inversiones plurianuales que solo son viables con estabilidad normativa. Un marco previsible reduciría la volatilidad regulatoria, reforzaría la confianza inversora y enviaría una señal clara en un contexto europeo en el que los principales países competidores están articulando estrategias industriales estables para atraer inversión y reforzar su autonomía tecnológica. España no puede quedarse al margen de esa dinámica si quiere preservar su peso industrial en la próxima década.

En este sentido, Faconauto plantea articular el acuerdo sobre la base del trabajo ya avanzado en el Plan Auto 2030, reforzándolo y complementándolo para consolidar un marco estratégico compartido que garantice continuidad, coordinación territorial y coherencia regulatoria, y que, si alcanza el respaldo político suficiente, pueda evolucionar hacia un auténtico Pacto de Estado para la automoción.



El acuerdo debería estructurarse en torno a ejes estratégicos claros:

- Política industrial y manufactura: acelerar el Plan Auto 2030 con foco en producción, I+D+i e innovación.
- Energía e infraestructuras: garantizar energía competitiva y acelerar el despliegue efectivo de puntos de recarga.
- Talento y empleo: reforzar la formación profesional y el relevo generacional.
- Competitividad de las pymes: simplificación administrativa y reducción de costes.
- Fiscalidad moderna: actualizar un marco impositivo desfasado y utilizarlo como palanca para renovar el parque.
- Impulsar la transformación del transporte pesado por carretera.
- Renovación estructural: activar plenamente el plan nacional de renovación del parque previsto en la Ley de Movilidad Sostenible.

“Es el momento de consolidar un marco estable que permita planificar inversiones, proteger el empleo y reforzar el peso industrial de España en Europa. La transformación no puede depender de ciclos políticos: necesitamos reglas claras, una hoja de ruta compartida y compromisos presupuestarios que aporten seguridad. Este acuerdo no es una demanda sectorial, sino una apuesta estratégica por la competitividad, la cohesión territorial y la autonomía industrial del país”, ha concluido Blázquez.

Una idea hecha realidad: Coches impulsados por energía solar

¿Y si tu coche pudiera cargarse simplemente conduciendo bajo el sol?

Para dos ingenieros de Nissan, Jorge Paganetto y Jagoba Estébanez, del equipo de Planificación Avanzada de Producto en Dubái y del equipo de Planificación de Trenes Motrices en Barcelona, esa pregunta no era ciencia ficción.



Fue el inicio de un proyecto que amplió los límites de lo que podría ser un futuro eléctrico, al tiempo que apoyaba el compromiso de Nissan con una tecnología de movilidad más limpia. Fueron lo suficientemente valientes para imaginar el concepto y lo bastante determinados para construirlo.

Hoy, su respuesta brilla con fuerza: un concepto *Ariya* alimentado por energía solar equipado con 3,8 m² de paneles solares personalizados en su capó (a base de polímero), techo y portón trasero (a base de cristal).

Los paneles solares integrados del vehículo utilizan células fotovoltaicas de alta eficiencia que convierten la luz solar directamente en energía eléctrica de corriente continua. Esta energía se gestiona mediante un controlador de energía optimizado, aumentando la disponibilidad energética general y reduciendo la dependencia de la carga externa. El techo realiza el trabajo pesado, captando la energía solar a lo largo de su gran superficie expuesta al sol.

El concepto supone un salto en la eficiencia de carga, generando en una ciudad como Barcelona una autonomía media de 17,6 km de energía solar al día, y reduciendo la frecuencia de carga entre un 35 y un 65%, dependiendo del perfil del usuario.

Las pruebas en el mundo real también demostraron que el concepto podría generar 0,5 kWh de energía solar durante un viaje de 2 horas y 80 km, ofreciendo hasta 3 km de autonomía sin coste adicional ni tiempo de carga.

En condiciones despejadas y soleadas, los paneles solares pueden generar suficiente energía limpia para alcanzar hasta 23 km de autonomía adicional. A lo largo de un año, esto podría suponer un alcance adicional promedio por día de 10,2 km en Londres, 18,9 km en Nueva Delhi y 21,2 km en Dubái.

La idea que desencadenó un movimiento

El viaje comenzó con una idea sencilla: el sol —la fuente de energía renovable más abundante del mundo— siendo aprovechado para apoyar la movilidad de los vehículos eléctricos.

Esa idea impulsó la exploración y colaboración con Lightyear, una empresa neerlandesa especializada en tecnología de carga solar para vehículos eléctricos. Ellos proporcionaron los paneles, mientras el concepto se acercaba poco a poco a la realidad.

Bonna Newman, CEO de Lightyear: *"Es increíble mirar atrás a nuestras conversaciones iniciales y ver lo lejos que hemos llegado. Lo que empezó como una idea se ha convertido en una realidad innovadora, gracias a la dedicación y el arduo trabajo de quienes participan. Trabajar con Nissan ha sido realmente emocionante, y es especialmente gratificante ver la tecnología Lightyear aplicada de una manera que demuestra alta estética, alto rendimiento y gran impacto"*. (sigue)

Innovación, impulsada por personas

Las primeras pruebas de conducción realizadas durante el verano en un trayecto de 1.550 km desde las oficinas de Lightyear en los Países Bajos hasta Barcelona, España, demostraron que el concepto era capaz de:

- Reducir las visitas anuales de carga de 23 a 8, para los coches que hacen aproximadamente 6.000 km al año,
- Permitiendo a los conductores experimentar —de media— un 50% más de tiempo entre cargas, para los coches que hacen aproximadamente 12.000 km al año.

Este resultado representa potencial para regiones con infraestructura de carga limitada, otorgando a los conductores más independencia, autonomía y confianza.



"Explorar tecnologías innovadoras es imprescindible en nuestro camino hacia la electrificación; una a la que Nissan se compromete", comentó Jagoba Estébanez de Powertrain Planning en Barcelona. "Trabajar con colegas afines en este proyecto, explorando cómo podemos avanzar hacia un futuro más limpio, me enorgullece trabajar para una empresa que valora combinar innovación con compromiso con la sostenibilidad".

Un paso hacia el futuro neutro en carbono

Este concepto es una declaración y una señal de lo que es posible cuando la creatividad se encuentra con el compromiso. *"A medida que el mundo cambia y la tecnología se desarrolla, es importante ver formas de energía como la solar como un posible cambio de paradigma, aportando una nueva capa de comodidad e innovación al proceso de conducción",* dijo Jorge Paganetto, de Product Planning en Dubái. *"Por eso este concepto empuja los límites en cuanto a lo que es posible en este mundo cambiante de la movilidad eléctrica, demostrando la posibilidad de construir vehículos eléctricos aún más eficientes."*

Refleja la ambición a largo plazo de Nissan por un planeta más limpio y su objetivo de neutralidad de carbono para 2050. ¿Quieres saber más sobre estos objetivos y cómo se está acercando Nissan a ellos? Haz clic [aquí](#). También un [video](#).

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 marzo’ 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: *autonomía*, *infoentretenimiento* y *powertrain* ha resultado elegida como ‘palabra del mes de marzo’:

autonomía: *Range*. Distancia que puede recorrer un vehículo —especialmente eléctrico— con una sola carga o depósito.

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’, clic [aquí](#).

La batería de estado sólido ya está más cerca: se carga en 5 minutos y dura 100.000 ciclos

La batería en estado sólido de Donut Labs tiene una densidad energética de 400 Wh/kg y promete una degradación interna prácticamente nula a lo largo de su vida útil. Artículo de hibridosyelectricos.com.

Llevamos años hablando de las baterías en estado sólido, una suerte de imposible hacia el que la industria de los vehículos eléctricos avanza, pero que parecía no terminar de alcanzar nunca. Hasta



ahora: Donut Lab ha presentado en el CES Las Vegas 2026 su primera batería de este tipo que, además, no es un proyecto a futuro, si no que estará instalada en modelos de Verge Motorcycles que empezarán a venderse durante el primer trimestre de este año.

El principal punto fuerte de la batería de estado sólido de la marca es que alcanza una densidad energética de 400 Wh/kg. Es una cifra mucho mayor de la que alcanzan las baterías convencionales y que tiene ventajas considerables: en el

mismo tamaño y volumen almacena mucha más energía, lo que permite alcanzar mayores autonomías mientras que se contiene el peso, lo que da lugar a estructuras más ligeras y a una mayor versatilidad a la hora de implantarlas en productos de todo tipo, no solo en vehículos.

100.000 ciclos de carga

La compañía asegura que puede cargarse al 100% en tan solo cinco minutos, sin necesidad de limitar la carga al 80%, que es algo que se recomienda en las convencionales para retrasar lo máximo su degradación, y también admite descargas completas sin que ello suponga un problema.

Ahí radica otro de sus puntos fuertes: a diferencia de las baterías de ion-litio estándar, la Donut Battery presenta una degradación de capacidad prácticamente nula a lo largo de su vida útil. La empresa anuncia que está diseñada para soportar hasta 100.000 ciclos de carga y descarga, ofreciendo una durabilidad real que supera ampliamente a las tecnologías actuales, y que a lo largo de todos ellos mantendrá prácticamente intacta su capacidad.

También es un concepto que destaca por su seguridad, ya que no utiliza electrolitos líquidos inflamables, no presenta riesgo de fuga térmica en cadena ni formación de dendritas metálicas. Esto, lo que significa, es que elimina las causas fundamentales de los incendios en baterías, haciendo que sea mucho más difícil que se produzcan, lo que serviría para llevar la tranquilidad a uno de los aspectos que más preocupación ha generado sobre los coches eléctricos a lo largo del año pasado.

Su composición química también le otorga una característica muy interesante a nivel de mercado: es más barata. Está fabricada íntegramente con materiales abundantes y asequibles, no depende de elementos escasos o sensibles, por lo que presenta un coste inferior al de las baterías de ion-litio tradicionales. Esto es relevante porque, hoy por hoy, sigue siendo el componente más caro de los vehículos de cero emisiones.

Marko Lehtimäki, director ejecutivo de Donut Lab, declaraba: “Si bien las ventajas son obvias, el futuro de las baterías de estado sólido ha sido un tema en constante evolución, constantemente postergado cuando se pregunta a las empresas que trabajan en electrificación cuándo se convertirán en realidad”.

Una batería versátil

La marca apunta a su versatilidad como otro factor clave, ya que puede producirse en tamaños, voltajes y geometrías totalmente personalizadas, permitiendo su integración en formatos no convencionales. Con esto se refiere a que, más allá de para alimentar vehículos, podría dársele la forma necesaria para, por ejemplo, ir integrada dentro del propio cuerpo de un dron. Gracias a ello, sus posibilidades de uso son muy amplias: desde la movilidad a infraestructuras de recarga, pasando por la defensa o la microelectrónica.

“En Donut Lab, nuestra respuesta sobre la disponibilidad de las baterías de estado sólido para su uso en vehículos de producción es ahora, hoy mismo, no más tarde”, sentencia Lehtimäki.

¿Y si el futuro no es sólo eléctrico? Un motor de hidrógeno ya iguala a uno de gasolina

Mientras Europa sentencia a la combustión, un motor de hidrógeno irrumpe con cifras de potencia que pocos esperaban ver. El motor de combustión de hidrógeno de AVL Racetech genera 410 CV de potencia. Santiago Casero en 20minutos.es.

En plena carrera contrarreloj hacia la descarbonización, cuando buena parte de la industria asume que el motor de combustión tiene fecha de caducidad, surgen cada vez más iniciativas que invitan a replantear el debate. Una de las más llamativas llega de la mano de AVL Racetech, que ha desarrollado un propulsor de combustión interna alimentado exclusivamente por hidrógeno capaz de igualar el rendimiento de los motores de gasolina de competición.



Lejos de apostar por la pila de combustible (la vía más asociada al hidrógeno y que, en la práctica, convierte al vehículo en un eléctrico con otra fuente de energía), la compañía ha explorado la combustión directa de este gas. Un camino que Fabricantes como Toyota llevan años investigando y que ahora suma un nuevo actor con resultados especialmente ambiciosos.

410 CV e inyección de agua en la admisión

El proyecto, desarrollado por el departamento de deportes de motor de AVL en colaboración con Humda Lab, se concreta en un bloque turbo de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada. Su carta de presentación no es menor: 410 CV (301,7 kW) a 6.500 rpm y un par máximo de 500 Nm disponible entre 3.000 y 4.000 rpm, cifras validadas en banco de pruebas y plenamente alineadas con los estándares actuales de competición.

Uno de los elementos técnicos que explica este rendimiento es la inyección de agua en la admisión. Aunque popularmente se le haya apodado 'motor de agua', lo cierto es que el combustible sigue siendo hidrógeno. El agua cumple una función distinta: reducir la temperatura en la cámara de combustión y evitar detonaciones prematuras. Este efecto refrigerante permite una combustión más estable y eficiente, sin recurrir a mezclas extremadamente pobres de aire y combustible, habituales en otros diseños H2-ICE y responsables de potencias más discretas.

La combinación de esta solución con un turbocompresor específico y una relación aire-combustible optimizada da como resultado una potencia específica de 205 CV por litro (150 kW/l). Un dato especialmente relevante si se tiene en cuenta que muchos motores de gasolina de alto rendimiento se mueven en cifras similares. En otras palabras, el hidrógeno no sólo reduce las emisiones directas de carbono, sino que puede hacerlo sin renunciar a prestaciones.

Paul Kapus, responsable de desarrollo de motores de encendido por chispa y líder del proyecto, recuerda que a finales de 2022 se fijaron como meta alcanzar 500 Nm y hasta 300 kW de potencia. "Nos enorgullece haber validado estos valores en el banco de pruebas", subraya.

El siguiente paso será trasladar el propulsor del laboratorio a la pista para comprobar su comportamiento en condiciones reales de carrera. Para Ellen Lohr, directora de Motorsport de la compañía, los resultados confirman que el hidrógeno puede ofrecer "un paquete extremadamente competitivo" y marcar el rumbo hacia un automovilismo más sostenible.

Más allá de los circuitos, el desarrollo de motores H2-ICE de altas prestaciones abre la puerta a aplicaciones en maquinaria pesada o generadores industriales, sectores donde la reducción de emisiones es igualmente prioritaria. La combustión, al menos en su versión más tradicional, quizá tenga los días contados; pero con el hidrógeno, todavía no ha dicho su última palabra.

El reciclaje de neumáticos en España evita 1,38 millones de toneladas de CO₂ al año

Con motivo del Día Mundial de la Reducción de las Emisiones de CO₂, TNU recalca el papel de los neumáticos al final de su vida útil como herramienta eficaz y ya disponible para reducir emisiones. Artículo de posventa.info.

En España se gestionan cada año más de 315.000 toneladas de neumáticos al final de su vida útil (NFVU), equivalentes a en torno a 25 millones de neumáticos, cuya correcta gestión evita la emisión aproximada de 1,38 millones de toneladas de CO₂ al año, además de importantes ahorros de energía, agua y materias primas. Estos ahorros se producen tanto en la fase industrial como en la cadena previa de obtención de materiales, contribuyendo a reducir la presión sobre los ecosistemas naturales y a preservar su capacidad para absorber CO₂.



Reutilización y recauchutado

Entre las distintas opciones de gestión de los NFVU, TNU destaca la reutilización y el recauchutado por su elevada eficiencia ambiental. Los estudios de eficiencia energética y ambiental elaborados por la Universidad Miguel Hernández ponen de manifiesto que el recauchutado evita entre un 50% y un 60% de las emisiones de CO₂ asociadas a la fabricación de un neumático de turismo, lo que supone un ahorro medio de entre 25 y 30 kg de CO₂ por neumático. A ello se suma un ahorro energético cercano al 70% y una reducción de hasta el 75% en el consumo de materias primas.

En el caso de los neumáticos utilizados en autobuses, el impacto ambiental positivo es aún mayor: el recauchutado permite evitar hasta un 75% de las emisiones de CO₂ asociadas a la fabricación de un neumático nuevo, lo que supone un ahorro aproximado de entre 120 y 150 kg de CO₂ por neumático, además de importantes reducciones en el consumo de energía, agua y materias primas.

Compra pública verde

La compra pública verde constituye un instrumento clave para acelerar estos beneficios ambientales. En España, las administraciones y empresas públicas gestionan más de 1,2 millones de vehículos, entre turismos, furgonetas y grandes flotas de transporte, con un peso especialmente relevante de los autobuses urbanos e interurbanos, que concentran un elevado consumo de neumáticos a lo largo del año.

Por ejemplo, la flota de autobuses urbanos de EMT València, compuesta por alrededor de 480 vehículos, muestra el potencial de estas medidas. El recauchutado de un juego de neumáticos por autobús evitaría hasta un 75% las emisiones de CO₂ asociadas a su fabricación, lo que se traduce en un ahorro aproximado de entre 360 y 450 toneladas de CO₂ en una sola renovación de neumáticos de esta flota urbana. Además de los beneficios ambientales, el recauchutado de neumáticos aporta un ahorro económico significativo entre el 30% y el 40% respecto a un neumático nuevo.

Integrar criterios de compra pública verde en la contratación de neumáticos permitiría reducir emisiones, disminuir el consumo de recursos y reforzar la coherencia entre las políticas de movilidad sostenible y los objetivos climáticos. Además, esta estrategia contribuiría, según TNU, a apoyar a las empresas nacionales de recauchutado, “un sector industrial estratégico que genera empleo local y especializado y que se encuentra sometido a una fuerte presión de importaciones”.

La Comisión Europea quiere reducir a la mitad las muertes en carretera de aquí a 2030

La Comisión Europea ha publicado su informe para hacer un seguimiento de los avances hacia el objetivo de la UE de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en las carreteras de aquí a 2030 y revela que, según los datos el ritmo actual es insuficiente.

En 2024 murieron 19.940 personas en las carreteras europeas. Esto representa una disminución del 12 % desde 2019, pero se sitúa muy por debajo de la reducción anual del 4,6% necesaria para cumplir los objetivos de 2030, fijados en el Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030. Los accidentes de tráfico siguen imponiendo enormes costes a la economía de la UE, estimados en aproximadamente el 2% del producto interior bruto, y cada año hasta cien mil personas sufren lesiones que alteran su vida.



La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre la UE y los Estados miembros. Aunque las autoridades nacionales y locales llevan a cabo la mayoría de las acciones cotidianas, la UE también desempeña un papel clave en el refuerzo de la seguridad vial en toda Europa. Entre las iniciativas recientes de la UE figuran la actualización de los requisitos para los permisos de conducción, una mayor garantía de cumplimiento transfronteriza de la legislación de tráfico y una revisión exhaustiva de las normas de la UE en materia de seguridad vial y matriculación de vehículos.

El informe de publicado presenta acciones más ambiciosas que requieren esfuerzos coordinados por parte de las instituciones de la UE, los Estados miembros y las autoridades locales. La Comisión adoptará medidas en cinco ámbitos prioritarios, entre ellos promover la seguridad de las infraestructuras y los sistemas de transporte inteligente; contribuir a una mayor garantía de cumplimiento de las normas de tráfico y a la disuasión del mal comportamiento vial; avanzar en la implantación de tecnologías de seguridad de los vehículos; abordar nuevas formas de movilidad; y dar prioridad a la investigación en materia de seguridad vial.

La Comisión colaborará estrechamente con los Estados miembros y prestará un mayor apoyo técnico y financiero en el contexto del próximo marco financiero plurianual. El seguimiento periódico a través de la base de datos CARE y el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial permitirá conocer los avances hacia los objetivos de 2030 y, en última instancia, de Visión Cero: la eliminación de las muertes en carretera de aquí a 2050.

En el caso de España, en 2024 obtuvo mejores resultados que la media de la UE (45), con 37 víctimas mortales por millón de habitantes. En comparación con la media de la UE, España muestra una proporción relativamente elevada de víctimas mortales de vehículos de motor de dos ruedas (27%) y de víctimas mortales en autopistas (19%).

En 2019, los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas y motociclistas) superaron por primera vez el 50% del total de víctimas mortales. Las causas más frecuentes de los accidentes fueron las distracciones del conductor y la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas.

Sobre la base de los últimos datos disponibles, España no está actualmente en vías de cumplir los objetivos de 2030. Una forma posible de abordar esta cuestión podría ser revisar el grado de aplicación de las acciones en el marco de la estrategia de seguridad vial y considerar la posibilidad de reforzar las medidas en consecuencia.

Muchos conductores no acuden a la ITV porque saben que su vehículo no pasará la inspección

AECA-ITV advierte que el retraso en la inspección se asocia directamente a un mayor número de defectos graves y muy graves. De acuerdo con datos oficiales, los vehículos que más retrasan la ITV son también los más antiguos y los que presentan mayor riesgo para la seguridad vial.

El retraso en acudir a la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) no es un simple olvido. Los datos demuestran que, en la mayoría de los casos, los conductores son conscientes de que su vehículo no se encuentra en condiciones adecuadas para circular y de que, por tanto, no superará la inspección. Así lo refleja el análisis realizado por la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV), a partir de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).



Las cifras evidencian una relación directa entre el tiempo de retraso en la ITV y el estado real del vehículo. Mientras que los vehículos que acuden puntualmente presentan un nivel de rechazo del 15%, este porcentaje asciende al 20% cuando el retraso es de hasta seis meses, al 22% cuando se sitúa entre seis y doce meses y alcanza el 25% cuando la inspección se demora más de un año.

Pero el dato más relevante no es solo el aumento del rechazo, sino la gravedad de los defectos detectados. Los vehículos que retrasan la ITV entre 0 y 6 meses presentan un 28% más de defectos graves o muy graves. En aquellos que acumulan entre 6 y 12 meses de retraso, este incremento asciende al 46%, y en los que superan los 12 meses, el porcentaje se eleva hasta un 62%.

“Estos datos confirman que, de forma general, el retraso en la inspección no es un simple despiste. Muchos conductores saben que su vehículo no cumple las condiciones mínimas de seguridad o de protección medioambiental y, por ello, evitan acudir a la ITV. Se trata de una situación muy peligrosa, pues estos vehículos tienen un mayor riesgo de sufrir o provocar un siniestro vial, poniendo en peligro la vida no solo de sus ocupantes sino también del resto de usuarios de las vías públicas”, señala Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV.

Si ya de por sí estos datos de los vehículos que terminan presentándose a inspección fuera de plazo son alarmantes, debe recordarse que el 32,7% de los vehículos que tenían que haber acudido a la inspección técnica, no lo hacen. Si se consideran solo los vehículos de menos de 25 años, el porcentaje sigue siendo elevado (18,1%). Se trata de un incumplimiento que no solo vulnera la normativa, sino que incrementa la probabilidad de sufrir un siniestro vial. “Cada día fallece una persona en España por no haber pasado la ITV”, ha recordado Magaz.

Los vehículos que más retrasan la ITV son los más antiguos

El análisis realizado por AECA-ITV muestra también que los vehículos que acuden puntualmente a la inspección tienen una antigüedad media de 15,1 años. En cambio, aquellos que acumulan más de 12 meses de retraso alcanzan una media de 18,7 años, es decir, 3,6 años más.

Este dato pone de manifiesto que el envejecimiento del parque móvil está directamente relacionado con el incumplimiento de los plazos de inspección. Los vehículos más antiguos, que son también los que concentran un mayor desgaste y probabilidad de fallos, son los que más tiempo están circulando sin ser inspeccionados.

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.

Señales de alerta en el empleo en automoción y movilidad

Crecen hasta un 31% las empresas que preveían recortes de empleo mientras persiste la búsqueda de nuevos perfiles, según Auto Mobility Trends. Toni Fuentes en cocheglobal.com.

La evolución del negocio en el sector de la automoción y la movilidad en 2025 mantuvo un tono moderadamente optimista, pero con señales de alerta en materia de empleo. Según los resultados del Barómetro Auto Mobility Trends 2025, un 25% de las empresas preveía acabar el año aumentando su plantilla, mientras que la mayoría, un 37%, esperaba mantenerla estable. Sin embargo, creció el peso de aquellas compañías que anticipaban recortes de empleo, hasta alcanzar el 31% del total.



Un año antes, el Barómetro mostraba que un 35,6% de las empresas habían ampliado sus plantillas, frente al 25% actual, lo que confirma una tendencia de contención tras años de recuperación acelerada. El sector parece priorizar la reorganización de recursos antes de afrontar nuevas expansiones de personal, en línea con la prudencia que también se observa en las decisiones de inversión.

Previsiones de empleo por tipo de empresas

Por tipo de empresa, el mayor dinamismo se da entre las *startups* de nueva movilidad, donde un 42,9% preveía aumentar plantilla en 2025. Les siguen los fabricantes de vehículos con un 28,6% de previsión de crecimiento, aunque un preocupante 35,7% de ellos también anticipaba recortes.

En el lado más conservador, los concesionarios y talleres mostraban una fuerte estabilidad: un 62,5% mantendría sus plantillas y solo un 12,5% reduciría personal. El caso más preocupante es el de los proveedores de componentes, donde el 47,4% de las empresas preveía recortes, frente a apenas un 21,1% que ampliaría plantilla.

Persiste la apuesta por nuevos perfiles profesionales

Pese al freno en el crecimiento de empleo global, el Barómetro confirma que la transformación del sector sigue empujando la demanda de nuevos perfiles profesionales relacionados con la electrificación, la digitalización y la movilidad como servicio. En 2025, un 38,5% de las empresas preveía incorporar nuevos perfiles, mientras que un 39,6% mantendría los actuales y un 16,7% no contemplaba cambios.

Entre las *startups*, el 71% planeaba contratar nuevos perfiles, mientras que entre los fabricantes la proporción baja al 28,6%. En concesionarios y talleres, un 25% impulsaría la incorporación de nuevos profesionales, y entre los proveedores, un 26,3% lo haría, aunque la mayoría optaba por mantener (44,7%) o reducir (18,4%) estos puestos.

Estos datos confirman un 2025 marcado por la estabilidad en las plantillas, con un crecimiento moderado impulsado principalmente por las y las nuevas actividades de movilidad, mientras el resto de empresas apuesta por la prudencia y la reorganización de recursos para reforzar su competitividad en un entorno cambiante.

Descarga en este enlace el [Barómetro Auto Mobility Trends 2025](#).

Cierre de matriculaciones en España a final de febrero

Las ventas de **turismos** siguen manteniendo un buen ritmo en este inicio de año. En el mes de febrero se registran 97.082 nuevas unidades, que supone un crecimiento del 7,5% respecto al mismo mes del año pasado. Un aumento que podría ser mayor alcanzando hasta un 13,5% más, si se descontasen las 4.800 unidades adicionales del año pasado propiciadas por el efecto DANA. En el total del año, ya se suman 170.186 unidades, que supone un 4,6% más durante estos dos primeros meses.

Matriculaciones España año 2026 Cierre al mes de febrero

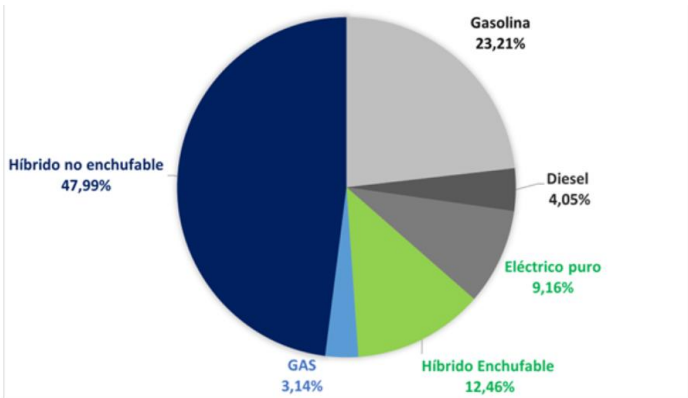
		mes	% / 2025	acumulado	% / 2025
Automóviles		97.082	7,5%	170.186	4,6%
Derivados, furgonetas y pick-up		8.419	13,1%	15.466	7,8%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t		7.335	12,2%	13.472	10,2%
V.I. Ligeros < 6 t		81	30,6%	139	14,9%
V.I. Medios 6-16 t		275	-11,0%	542	-9,1%
V.I. Pesados > 16 t		2.186	16,5%	4.585	12,0%
Autocares, Buses y Microbuses		349	5,4%	653	-7,9%
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	46.721	17,2%	82.371	13,3%
	Híbridos enchufables (PHEV + E-REV)	12.793	80,6%	22.051	76,1%
	Eléctricos (BEV)	10.181	48,0%	17.581	37,4%
	Gas (GLP)	3.095	-29,7%	5.628	-25,3%
	Gas (GNC+GNL)	51	-30,1%	136	-17,1%
	Hidrógeno (FCEV)	1	---	1	---

Fuente: ANFAC

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

Respecto a los **turismos electrificados** (BEV+PHEV), sigue siendo un segmento clave para el buen momento de las ventas. En el segundo mes se registra un aumento del 61,2% con un total de 20.981 unidades y el 21,6% de las ventas en febrero. En el acumulado del año, se alcanzan las 36.196 unidades, un 55,6% más que el mismo periodo del año anterior, y representando el 21,3% de las ventas, 7 p.p. más que en 2024.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en febrero se quedan en 102,5 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 7,1% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2025. En el conjunto del año, se acumulan un total de 102,8 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 7,5% menos que en el mismo periodo del año anterior.



Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) registran en febrero 22.974 unidades, un aumento del 64,5% respecto a febrero de 2025. La cuota de mercado de los vehículos electrificados este segundo mes se sitúa en 19,8%, 6 p.p por encima de febrero de 2025. En los dos primeros meses de año, los vehículos electrificados acumulan 39.632

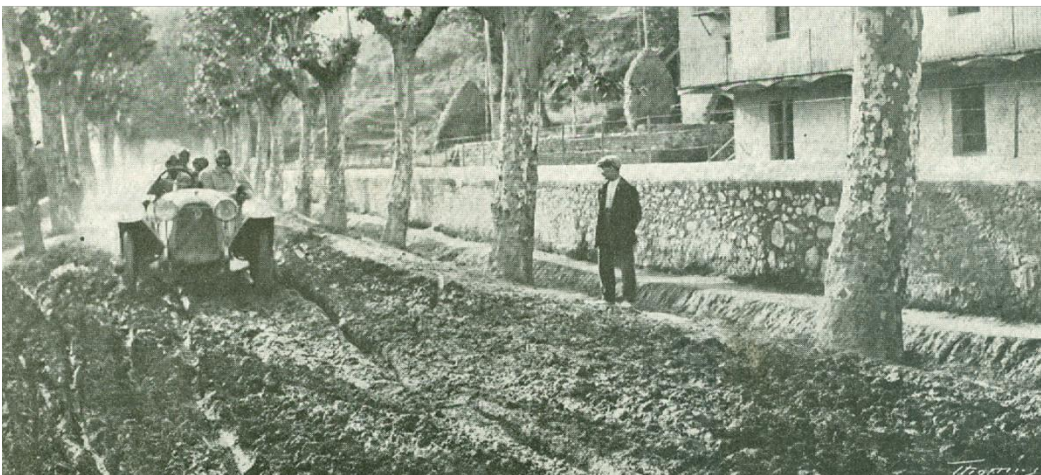
unidades vendidas, con el 19,3% del mercado.

En cuanto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), suben un 24,9% este febrero, con un total de 72.842 unidades y representando el 62,77% del mercado total. Por tecnología, los híbridos convencionales vuelven a situarse como la primera opción de los usuarios, con el 40% de las ventas este mes. Los vehículos alternativos suman los dos primeros meses de año 127.768 unidades vendidas.

Una página de historia

Carreteras y lluvias

A veces nos quejamos hoy del estado de algunas carreteras o de algunos de sus tramos, pero bueno será recordar cómo eran algunas de las que transitaban nuestros abuelos o bisabuelos, en especial cuando llovía y se habían formado roderas, y no era infrecuente que debido al agua de algunos vados fallara el encendido, recurriendo en esos casos a la tracción animal y, a veces a otros sistemas, como el de la moto con sidecar en que el “paquete” -que es como se denominaba el pasajero del sidecar- debía “equilibrar” la moto.



La primera imagen nos enseña un coche vadeando sobre el río Tordera. En la tercera imagen tenemos un coche en la misma carretera entre Campdevàl y Ripoll, con unas impresionantes roderas.

(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:



La carrocería compostelana Castrosua afronta este año con una cartera de pedidos de 51 millones de euros (*)



Electricista electrónico en automoción: descubre su perfil (*)



El futuro de los combustibles renovables se construye en Cidaut (*)



El programa internacional STEM Racing llega a España para acercar la ingeniería y el automovilismo a estudiantes (*)



Horse Powertrain y Repsol desarrollan conjuntamente un motor híbrido ultraeficiente que funciona con gasolina 100% renovable (*)



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 **16 de marzo** 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.

El pasado 28 de febrero ha finalizado el nuevo curso integral sobre **Homologación de Vehículos** habiendo logrado alcanzar todos los objetivos del curso.

El próximo 17 de marzo comenzará la 8ª edición del curso de **Automatización de Vehículos** en su modalidad *online*.

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. <https://www.faconauto.com/notas-de-prensa/faconauto-propone-avanzar-hacia-un-gran-acuerdo-politico-para-consolidar-la-recuperacion-de-la-automocion-y-asegurar-su-futuro-industrial/>
3. <https://europe.nissanstories.com/en/releases/driving-on-sunshine-the-people-who-turned-a-daring-idea-into-a-solar-powered-concept>
4. Asepa
5. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/bateria-estado-solido-ya-es-realidad-donut-lab-presenta-en-ces-2026-se-carga-en-5-minutos-dura-100000-ciclos_84506_102.html
6. https://www.20minutos.es/motor/actualidad/si-futuro-no-solo-electrico-motor-hidrogeno-ya-igual-potencia-gasolina_6938971_0.html
7. <https://www.posventa.info/texto-diario/mostrar/5748743/reciclaje-neumaticos-espana-evita-emision-138-millones-toneladas-co-ano>
8. <https://www.todotransporte.com/texto-diario/mostrar/5780125/comision-mantiene-compromiso-reducir-mitad-muertes-carretera-aqui-2030>
9. AECA-ITV
10. https://www.cocheglobal.com/auto-mobility-trends/senales-alerta-en-empleo-en-automocion-movilidad_811162_102.html
11. Anfac
12. Asepa
13. Nuestros Protectores
14. Revistas automoción
15. 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:

