



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 357 – 16 abril 2026 -

ASEPA informa:

- Webinar ASEPA 56: Retos de la nueva Euro 7. Emisiones de partículas en frenos y neumáticos
- Benjamín Kriger (CLEPA): "El panorama del automóvil está cambiando y Europa debe decidir cuál será su lugar"
- Defensa, una oportunidad de diversificación para la industria del automóvil
- El litio-metal se perfila como el material de las baterías del futuro
- El 6 de mayo llega el XI Innovauto 2026
- El papel estratégico del biogás y el biometano como complemento de la electrificación
- Finlandia acelera en la carrera del hidrógeno
- Presente y futuro del transporte colectivo automatizado
- ASEPA impulsa sus Comisiones Técnicas con nuevos presidentes y planes de acción ya definidos
- Gala de talleres de CESVIMAP
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Las matriculaciones de vehículos en España a marzo
- Una página de historia. Fórmula 1430
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Webinar ASEPA 56: Retos de la nueva Euro 7 Emisiones de partículas en frenos y neumáticos

En abril de 2024 la Unión Europea publicó el nuevo reglamento de emisiones para vehículos de carretera, denominado Euro 7. En él, además de tratar cuestiones sobre emisiones de escape, medidas de potencia y de autonomía, se incluye por primera vez la propuesta de establecer límites a las



emisiones de partículas de desgaste de frenos y de neumáticos, lo que afecta también a los vehículos eléctricos.

Aunque entrará en vigor a finales de noviembre de 2026 para vehículos ligeros y a finales de mayo de 2028 para los pesados, los procedimientos de ensayo y los límites aún deben establecerse. Para tratar de clarificar algunas cuestiones sobre lo que la Euro 7 establece en relación con las emisiones no de escape, se ha programado este webinar, que contará con la empresa Michelin que explicará lo que se refiere al desgaste de neumáticos, el centro

de investigación CIEMAT, que explicará los ensayos que están llevando a cabo para terminar de precisar los procedimientos de ensayo y los límites, así como con la empresa TCA que ilustrará sobre los equipos de medida necesarios.

Te invitamos a seguir gratuitamente este webinar que realizaremos en el **próximo 22 de abril**, de 17 a 19 horas (hora de Madrid). Más información [aquí](#). Las inscripciones se pueden hacer en este [enlace](#).

Benjamin Krieger (CLEPA): “El panorama del automóvil está cambiando y Europa debe decidir cuál será su lugar”

La presión económica extrema y las tensiones geopolíticas no dejan de aumentar, y todo el mundo espera el próximo paso de Europa, que no se quede en meras ambiciones abstractas o hojas de ruta. Benjamin Krieger en auto-revista.com.

Los proveedores ya han perdido 104.000 puestos de trabajo desde 2024 debido a la inacción política. La autonomía estratégica es el único camino a seguir para garantizar el futuro de nuestro sector automovilístico, y no podemos esperar más. Así comienza el último editorial de Benjamin Krieger,



secretario general de la Asociación Europea de Proveedores de Automoción (CLEPA), que a continuación reproducimos:

Creemos en Europa. Como proveedores del sector del automóvil, nuestro compromiso con el futuro industrial y medioambiental de este continente es inquebrantable. Sin embargo, en estos momentos, la industria europea adolece de un déficit flagrante de liderazgo político.

Las últimas cifras del «Pulse Check» de CLEPA son aleccionadoras. La rentabilidad está cayendo a niveles que ya no permiten una inversión sostenida. Tres cuartas partes de los proveedores esperan márgenes inferiores al 5% este año, y casi uno de cada

cuatro prevé pérdidas. Es una realidad incómoda: una industria que no puede generar rendimientos sostenibles, no puede financiar la transformación tecnológica que Europa exige.

Una Europa fuerte no se puede construir únicamente sobre la base de ambiciosos documentos políticos; se forja en nuestras fábricas. Debemos respaldar a nuestros ingenieros con la misma firmeza con la que respaldamos nuestros objetivos climáticos. En cambio, estamos viendo el coste real de la indecisión.

El cambio global

Estamos siendo testigos de un cambio global crucial. Hoy en día, China genera casi el doble de valor añadido que la UE en la industria de suministro automovilístico, mientras que la producción europea ha disminuido.

Ante estas presiones, las empresas no se quedan de brazos cruzados. Existe un enfoque preciso en las tecnologías clave, un reorientamiento hacia la electrificación y las soluciones basadas en software, y una eliminación estratégica de las actividades de menor margen. Al mismo tiempo, el 40% de los proveedores se está diversificando más allá del sector de la automoción para mantener la capacidad industrial y proteger a su plantilla.

Esta agilidad pone de manifiesto la solidez de la ingeniería europea. Sin embargo, aunque la diversificación puede reforzar la resiliencia a corto plazo, corre el riesgo de vaciar de forma permanente la base industrial automovilística de Europa si se convierte en una tendencia estructural.

La realidad ejerce presión sobre las políticas

Las políticas deben ponerse al día con la realidad de una vez por todas. Las empresas están tomando decisiones de inversión en este momento, y no podemos permitir que la transición hacia una movilidad climáticamente neutra se convierta en una entrega geopolítica de la prosperidad europea.

Hay buenas noticias en el horizonte. Iniciativas como la recientemente presentada Ley de Aceleración Industrial proporcionan una base para incentivar la producción local, pero la rapidez y la claridad son esenciales. Existe el riesgo de socavar la eficacia de las medidas diseñadas para incentivar la producción europea. El Parlamento Europeo y el Consejo deben evaluar ahora objetivamente a los socios comerciales para evitar eludir las normas.

La descarbonización a costa de la desindustrialización es una falsa victoria. Este debate no puede separarse de los objetivos climáticos de Europa. Acelerar la electrificación para cumplir los objetivos de reducción de CO₂ es el objetivo correcto, pero sin un marco industrial coherente que lo respalde, simplemente estamos trasladando la creación de valor y las cadenas de suministro fuera de Europa. Una transición creíble y exitosa requiere alinear los objetivos climáticos con la competitividad industrial. Una Europa genuinamente fuerte demuestra que la tecnología verde y la prosperidad económica funcionan con el mismo motor.

Defensa, una oportunidad de diversificación para la industria del automóvil

General Dynamics propone compartir con el Gobierno “la experiencia de la reconversión de una antigua planta de Opel alemana”, que en unos meses comenzará la producción de blindados. Manu Granda en cincodias.elpais.com.

Los lazos entre la industria del automóvil y la militar se estrechan cada vez más. A las negociaciones entre Seat e Indra para la fabricación de vehículos militares ligeros, información adelantada por este medio, se suma ahora Santa Bárbara, que “tiende la mano al Gobierno para impulsar sinergias” entre la defensa y el motor. En un comunicado remitido este martes, la filial española de la estadounidense General Dynamics propone compartir con el Ejecutivo “la experiencia de la reconversión de una antigua planta de Opel en Alemania, que en solo un año fabrica ya vehículos militares para contribuir a cubrir la alta demanda del Gobierno alemán y de los países de la OTAN”.



Santa Bárbara ha asegurado que la reconversión de las plantas automovilísticas nacionales “precisa ir de la mano de una empresa que disponga de producto maduro y probado y larga experiencia en producción y gestión de programas de vehículos de combate”. La compañía busca así acercarse al Gobierno de Pedro Sánchez después de haber quedado fuera de buena parte de los millonarios contratos que se adjudicaron

el año pasado al sector, entre los que destacó la nueva artillería sobre ruedas y cadenas, que ha recaído en Indra y Escribano Mechanical & Engineering (EM&E), por valor de 7.240 millones de euros. Santa Bárbara, que aspiraba a ellos, está tratando de parar estos contratos tanto por la vía legal, con un recurso ante el Supremo, como por la vía civil, mediante un recurso de alzada.

En el caso de esta antigua fábrica de Opel en Kaiserslautern (Renania-Palatinado, Alemania) se ha centrado en la fabricación de puentes militares como el M3 o el IRB, productos utilizados por países del entorno OTAN. Esta planta ha sido reconvertida en menos de un año con el fin de acelerar la producción y cubrir la demanda creciente de este tipo de productos por parte del Gobierno alemán. De hecho, “esta misma instalación empezará en unos meses la producción de vehículos blindados”, ha ahondado la compañía.

Cabe recordar que España es el segundo mayor fabricante de coches europeo, solo por detrás de Alemania, y el noveno del mundo, con más de 2,27 millones de coches ensamblados en 2025. Además, es el cuarto productor de piezas. El sector en su conjunto aporta cerca del 10% del Producto Interior Bruto (PIB) nacional, con fábricas del calibre de Stellantis Vigo o Seat Martorell, las dos más grandes del país con un millón de vehículos fabricados anualmente entre ambas. Sin embargo, hay plantas infrautilizadas, como la de Ford en Valencia, que atraviesa un pésimo momento con la producción de un único modelo, el Kuga. Para General Dynamics existe un “gran potencial” en el sector nacional y es “una cuestión absolutamente estratégica para mantener e incrementar el empleo y garantizar el desarrollo industrial”.

“Como empresa tractora, tenemos el compromiso y el encargo de las propias autoridades para extender nuestra experiencia y nuestra capacidad tractora al conjunto del tejido industrial del automóvil y sus auxiliares: empresas con infraestructura, competencias en fabricación de precisión, soldadura robotizada, ensamblaje de sistemas complejos y gestión de cadenas de suministro que son directamente transferibles a la producción de defensa terrestre. No es necesario construir desde cero. No es necesario esperar años. El modelo existe, funciona y está documentado”, ha afirmado el director general de Santa Bárbara, Alejandro Page, que ha añadido que la compañía ya ha mantenido contactos, tanto con fabricantes de coches como con empresas auxiliares.

El Ministerio de Industria lleva desde el año pasado intentando facilitar las sinergias entre defensa y automoción. En junio de 2025, de hecho, el ministro Jordi Hereu mantuvo una reunión con compañías de ambos sectores, entre las que estuvieron empresas como los fabricantes de componentes Antolin o Cie Automotive, según indican fuentes conocedoras. Otras compañías como Ficos, que participa de las conversaciones entre Indra y Seat, también firmó un memorando de entendimiento con Indra en octubre.

El litio-metal se perfila como el material de las baterías del futuro

Un estudio conjunto realizado por los investigadores del KAIST y LG Energy Solution presentan una nueva batería de metal-litio con un rendimiento excepcional que evita la formación de dendritas. Gonzalo García en hibridosyelectricos.com

Técnicamente, la diferencia de las baterías de litio-metal con las baterías comerciales actuales radica en sustituir el ánodo de grafito por litio metálico, lo que aumenta sustancialmente la energía específica. El problema fundamental de esta solución es el crecimiento no uniforme de depósitos de litio que forma dendritas y provoca cortocircuitos.



En esta nueva investigación, según explica techxplora.com, este problema se ha abordado con un electrolito ‘cohesión-inhibidor’ que reduce la desuniformidad interfacial y, por tanto, la nucleación de estructuras perjudiciales durante la carga rápida. El resultado es una celda que combina alta densidad energética y muy buena tolerancia a cargas aceleradas en condiciones controladas de laboratorio.

Adiós a las dendritas

La investigación para el desarrollo de nuevos materiales y tecnologías para baterías avanza a pasos agigantados. Un equipo de investigadores del Korea Advanced Institute of Science and Technology (KAIST), en colaboración con LG Energy Solution, han publicado en Nature Energy un trabajo que describe una química de electrolito capaz de suprimir la formación de dendritas en ánodos de litio metálico, el principal escollo técnico que impedía cargas muy rápidas y densidades energéticas mayores.

En pruebas de laboratorio, las celdas desarrolladas alcanzaron velocidades de carga que permiten pasar de un estado de carga bajo a niveles útiles en minutos. El estudio anuncia entre un 5 y un 70 % en 12 minutos en ciclos repetidos y diseños de mayor energía con densidades proyectadas de hasta 386 Wh/kg. Los autores, además, indican durabilidades potenciales equivalentes a cientos de miles de kilómetros.

En términos prácticos, una batería con esas características podría convertir al vehículo eléctrico en una opción aún más atractiva para usuarios que hoy valoran la rapidez de repostaje de los térmicos: 800 km de autonomía por una carga de apenas unos minutos reduciría la frecuencia y el tiempo que los conductores dedican a recargar.

Además, coches con mayor autonomía facilitan la gestión de flotas eléctricas y reducen la necesidad de cargadores ultrarrápidos masivos en trayectos largos. Sin embargo, hay que matizar: los resultados comunicados corresponden a prototipos de laboratorio y a condiciones de ensayo específicas; la extrapolación a packs completos, módulos de un vehículo y a las duraciones operativas reales exige pruebas industriales y certificaciones.

La industria ya ha reaccionado con prudencia. LG Energy Solution, socio del equipo investigador, ha destacado el valor de la colaboración academia-empresa y la promesa tecnológica, pero la compañía y analistas señalan que convertir un avance en célula en una solución comercial implica adaptar procesos de manufactura, garantizar seguridad térmica en packs de gran tamaño y resolver cuellos de botella en la cadena de suministro de materiales específicos. En otras palabras: el calendario comercial puede seguir siendo de varios años, pese al optimismo científico. *(sigue)*

Desde la perspectiva del usuario de vehículo eléctrico, además de la rapidez de recarga y la autonomía, pesan otros factores: ciclo de vida (número de km útiles sin degradación significativa), coste por kWh del pack y seguridad intrínseca. En las pruebas reproducidas por los equipos coreanos se reportan cifras de vida útil equivalentes a varios centenares de miles de kilómetros y buena retención de capacidad tras varios cientos de ciclos en condiciones de carga rápida; son datos prometedores, pero deberán confirmarse en programas de durabilidad a escala automoción.

Buscando un cambio clave en el coche eléctrico

Una batería con densidad y carga así de elevada obligaría a rediseñar estrategias: desde la arquitectura eléctrica del vehículo (gestión térmica y BMS más avanzados) hasta la infraestructura de carga (cargadores con potencias mucho más altas y protocolos que gestionen picos puntuales).

También replantearía la logística de la movilidad: menos paradas en rutas largas, nueva configuración de estaciones de servicio y cambios en el modelo de propiedad y uso de flotas. Pero la aparición de una celda viable y barata a gran escala es todavía la condición necesaria para que este escenario deje de ser especulativo.

La transición de la celda de laboratorio al módulo industrial, y de ahí al vehículo y a la red de recarga, requerirá inversión, validación normativa y tiempo. Para los conductores y los fabricantes, la promesa es clara: menos ansiedad por la autonomía y recargas más cortas. La pregunta ahora es cuándo la verán en la calle.

El 6 de mayo llega el XI Innovauto 2026

La **XI Jornada sobre Innovación y Retos en Automoción** se dedicará este año al tema: *'Baterías para vehículos eléctricos. Tecnologías, retos y tendencias'* y se celebrará el día **6 de mayo** de 2026, en el Salón de Actos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid. El evento empezará a las 12:30 horas y está previsto que termine a las 15:00 horas.



El evento estará protagonizado por alumnos del Máster en Ingeniería Industrial (MII) y es el acto central de la asignatura "Organización, desarrollo y participación en eventos de difusión científica" orientada a la adquisición de competencias propuesto por los profesores de la Unidad Docente de Ingeniería de Transportes del Departamento de Ingeniería Mecánica (DIMEC) de la ETSII y del Grupo de Investigación en Seguridad e Impacto Medioambiental de Vehículos y Transportes (GIVET).

El programa ha sido diseñado para ofrecer una visión estratégica y técnica de uno de los pilares clave de la transformación del sector: las baterías para vehículos eléctricos.

Este programa de formación fomenta el contacto directo entre el entorno académico y el tejido profesional de la automoción española, generando un espacio de intercambio de conocimiento, talento e ideas entre expertos del sector y futuros ingenieros llamados a liderar la transformación de la movilidad. Este contacto entre la universidad y el ecosistema de profesionales de la automoción enriquecerá de forma significativa el proceso formativo.

Al evento asistirán, principalmente, alumnos del Máster en Ingeniería Industrial de la ETSII, además de alumnos de otros Másteres y Grados, profesores y público en general.

El papel estratégico del biogás y el biometano como complemento de la electrificación

Expertos energéticos han destacado el papel estratégico del biogás y el biometano para complementar el proceso de electrificación masiva en ámbitos específicos donde aportan mayor valor y usos más estratégicos. mundopetroleo.com.

En una jornada organizada por Fundación Naturgy y la Agencia Internacional de Energías Renovables (Irena), James Walker, líder de Gases Renovables del Centro de Innovación y Tecnología de Irena, apuntó que es "esencial comprender que el biometano es una herramienta adicional o complementaria, especialmente si pensamos en la seguridad de suministro".



Asimismo, Walker incidió en que, para impulsar el desarrollo del biometano, es fundamental establecer objetivos claros, apoyar el crecimiento del sector y contar con el respaldo de los gobiernos.

"La sostenibilidad es un desafío enorme para el sector, pero debemos trabajar juntos para superarlo, porque la colaboración entre países y el apoyo público, ya sea a través de marcos, regulaciones, mandatos u objetivos que den confianza al sector, son fundamentales para que el productor pueda garantizar el producto y entonces podamos hablar de un mercado real", añadió al respecto.

Economía circular

Por su parte, el presidente de Fundación Naturgy, Rafael Villaseca, aseguró que el biometano "está llamado a ocupar un lugar destacado dentro del mix energético global por su carácter de recurso autóctono, su capacidad de almacenamiento y gestión".

Además, consideró que no se debe olvidar "su contribución en un ámbito clave como es la gestión de residuos, uno de los grandes retos de la sostenibilidad", asegurando que está así "vinculado a los principios de la economía circular, otro de los pilares fundamentales de la transición sostenible", según informó la fundación.

En esta misma línea, Karina Navarro, analista de Políticas e ingeniera ambiental de la World Biogas Association, advirtió de que la economía circular y las energías renovables "no son algo opcional, son parte fundamental de los esfuerzos de descarbonización".

"El biometano es atractivo en sectores donde la electrificación directa puede ser difícil o cara, como el acero, el aluminio o el transporte pesado y el biometano actúa como complemento a la electrificación", manifestó.

Mientras, Francesco La Camera, director general de Irena, valoró propiciar "una conversación equilibrada sobre el papel esencial del biometano en la transición energética y su aplicación en diferentes sectores" y estimó que el biogás y el biometano "son soluciones que durante mucho tiempo han recibido menos atención que otras renovables pese a su enorme potencial".

Por ello, señaló que de cara a 2050, se prevé que más de la mitad de la demanda energética esté cubierta por electricidad, con una participación aproximada del 91% de fuentes renovables, por lo que para alcanzar estos objetivos, habrá que "analizar las alternativas económicas disponibles y considerar también otros elementos críticos del sistema".

"Nuestros análisis muestran que la bioenergía, incluida la biomasa, desempeña un papel muy relevante para cubrir las necesidades de distintos sectores", dijo.

Finlandia acelera en la carrera del hidrógeno

Finlandia acelera en la carrera del hidrógeno y la ciudad de Oulu emerge como hub europeo que, situada en la costa norte del golfo de Botnia (Finlandia), se está posicionando como uno de los polos industriales más relevantes de Europa para el desarrollo del hidrógeno renovable y los combustibles sintéticos (*e-fuels*). Javier Monforte en energetica21.com.

El crecimiento de Oulu en todo lo relativo al hidrógeno renovable se articula en torno al clúster BotH2 nia, una iniciativa internacional que busca impulsar una gran economía del hidrógeno alrededor del golfo de Botnia y el mar Báltico. En este contexto, la ciudad está desarrollando alrededor de 60 proyectos que podrían entrar en operación en los próximos 2-3 años, con iniciativas distribuidas en varios puntos estratégicos de su territorio.



Más allá del recurso energético, Oulu destaca por su potente ecosistema de innovación industrial. La Universidad de Oulu es una de los centros técnicos más relevantes del país, y la ciudad alberga importantes empresas tecnológicas, como Nokia, con más de 2.800 empleados locales. Con una edad media de 40 años y un tercio de la población con estudios universitarios, Oulu combina talento joven, industria y visión tecnológica.

Esta ciudad del norte del país escandinavo (la quinta del país en población con casi 220.000 personas) también está apostando por la proyección internacional de su ecosistema del hidrógeno organizando eventos como la Nordic Hydrogen Week y el Northern Power Forum, y participando activamente en redes internacionales de hidrógeno. Todo ello, unido a políticas públicas favorables, colaboración público-privada y agilidad administrativa, posiciona ya a la ciudad como un referente global en innovación energética.

Como colofón a este espíritu innovador, Oulu ha sido elegida Capital Europea de la Cultura 2026, una distinción que refuerza su atractivo como ciudad tecnológica, industrial y cultural.

Grandes proyectos en desarrollo

El despliegue industrial en Oulu se estructura en varios nodos estratégicos dentro del municipio y su entorno, con acceso a infraestructura eléctrica, logística portuaria y suelo industrial.

Puerto de Oulu (Oritkari–Vihreäsaari)

El puerto constituye el núcleo logístico para exportación de hidrógeno y derivados (amoníaco, metanol o SAF). Entre los proyectos confirmados destacan los de:

- Verso Energy: planta PtX de 350 MW de electrólisis, integrada con producción de combustibles sintéticos. El proyecto incluye una refinería de hidrógeno con una inversión estimada de 1.400 millones de euros y capacidad para producir 80.000 toneladas/año de combustible sostenible de aviación (SAF).
- HY2GEN: proyecto de 200 MW de electrólisis renovable orientado a e-fuels y derivados químicos.
- Nueva subestación eléctrica para conexión de grandes cargas industriales al sistema de transmisión nacional (Fingrid), clave para absorber la demanda eléctrica de las plantas PtX. (*sigue*)

Polígono industrial de Laanila

Zona industrial que en la actualidad alberga plantas de cogeneración y generación con biomasa, donde se está desarrollando:

- Oulun Energia & P2X Solutions Oy: proyecto de 100 MW de electrólisis con integración en la red térmica e industrial local, orientado a suministro de hidrógeno a procesos industriales y potencial producción de derivados.

Zona norte de Oulu (Pyryväinen)

Área destinada a proyectos de gran escala, con disponibilidad de suelo y cercanía a parques eólicos:

- ABO Energy Suomi Oy: proyecto de 600 MW de electrólisis.
- Energiequelle: proyecto de 500 MW de electrólisis renovable.
- P2X Solutions Oy: proyecto adicional de 400 MW.
- En conjunto, estos desarrollos posicionan a Oulu como uno de los mayores clústeres PtX en planificación del norte de Europa, con una concentración de capacidad comparable a proyectos en Países Bajos, Alemania o España.

¿Por qué en Finlandia?

¿Por qué está tomando impulso aquí el hidrógeno verde? Finlandia y la propia región donde se sitúa Oulu disponen de excelentes condiciones para su desarrollo: el país cuenta con un 96% de la



electricidad libre de combustibles fósiles, basada en nuclear, eólica, hidroeléctrica y biomasa. En concreto, la eólica supone el 25% del mix actual, con el objetivo de duplicar capacidad antes de 2030. Además, el país registra un importante crecimiento de solar fotovoltaica, aunque con menor peso relativo por latitud. En la región de Oulu, la eólica ya alcanza el 40% del mix eléctrico regional.

De este modo, Finlandia podría convertirse en exportador neto de electricidad limpia, y cuenta

con el potencial para suministrar entre el 10% y el 15% de la electricidad europea si aumenta la capacidad de interconexión con otros países del norte de Europa. Este factor es crítico para la competitividad del hidrógeno verde, dado que el coste eléctrico representa entre el 60% y el 80% del coste de la producción de hidrógeno verde.

Power-to-X y combustibles sintéticos

La estrategia finlandesa no se limita a la producción de hidrógeno molecular, sino a su conversión en derivados con mayor densidad energética y facilidad de transporte, entre ellos, combustibles sintéticos (*e-fuels*) para aviación y transporte marítimo, amoníaco verde para fertilizantes, transporte marítimo y almacenamiento energético o metanol verde para la industria química. Además, Finlandia dispone de fuentes de CO₂ biogénico (industria forestal y papelera) y potencial de captura de carbono (CCS/CCU), lo que facilita la producción de *e-fuels* neutros en carbono.

Ecosistema tecnológico y exportación de soluciones H₂

De este modo, Finlandia aspira a convertirse no solo en productor de hidrógeno, sino también en exportador de tecnología. Entre las empresas industriales más potentes destacan Wärtsilä y Andritz, especializadas en tecnologías para combustibles sintéticos y procesos PtX; ABB, Hitachi, Danfoss y VEO, fabricantes en los sectores de electrificación, automatización y electrónica de potencia para electrólisis; o Hycamite, desarrollador de tecnología emergente para producción de hidrógeno sin emisiones a partir de gas natural -pirólisis de metano-.

Después de varios días en Oulu -a temperaturas inferiores a -22º-, desde la revista Energética hemos podido comprobar cómo una ciudad de tamaño medio, con fuerte base industrial, acceso a renovables y una activa zona portuaria, puede convertirse en un hub Power-to-X de relevancia internacional.

Si los proyectos planificados alcanzan su fase operativa, Finlandia podría consolidarse como productor estratégico de hidrógeno, *e-fuels* y electricidad limpia para Europa, con Oulu como uno de los nodos industriales más avanzados del norte del continente.

Presente y futuro del transporte colectivo automatizado

El pasado 8 de abril el Webinar ASEPA 55 tuvo una asistencia extraordinaria de asistentes probablemente al tratar un tema con gran interés por conocer los desarrollos y retos existentes en fabricantes y clientes para su adopción.

El Profesor **Felipe Jiménez** describió con precisión y rigor el panorama general del desarrollo tecnológico de los vehículos autónomos, con especial atención a los destinados al transporte colectivo de personas, así como los principales retos, tecnológicos, regulatorios, de desarrollo de infraestructuras, aceptación de los usuarios y otros, que han de superarse para lograr un desarrollo amplio de estos vehículos. Destacó las diferencias de requisitos entre la opción: autobuses urbanos, preferida en los países europeos y robotáxis, más extendida en Estados Unidos y concluyó que el nivel 4 de automatización es viable en el corto plazo y que España no se está quedando atrás en este proceso de desarrollo.



Diego Bernárdez centró su exposición en presentar el desarrollo del Shuttle de última milla de CETAG; sus características, tecnologías que incorpora y numerosas pruebas que ya han realizado, tanto en entornos controlados como en otros más abiertos. De su exposición se desprende que CETAG ha alcanzado con esta realización un elevado nivel de desarrollo en el ámbito de los vehículos autónomos y que el vehículo presentado está en disposición de ser incorporado a servicios de transporte en condiciones reales y ámbitos con características especiales.

Cesar Omar Chacón, describió de manera bastante detallada la amplia y cualificada trayectoria de la EMT en el tema que nos ocupa, a través de la participación en un gran número de proyectos de diferentes ámbitos; europeos, nacionales y otros: tanto en operaciones automatizadas dentro de sus cocheras y otras instalaciones, como en otros contextos más cercanos al tráfico real.

De su exposición se desprende que la empresa ha alcanzado un grado de madurez en la operación con vehículos autónomos, y la capacita para dar el salto a la explotación de estos vehículos en servicios controlados, en el corto plazo. Destacó, así mismo que las recientes ordenanzas municipales permiten considerar a la ciudad de Madrid como un potencial laboratorio para vehículos autónomos.

Por último, **Alex Gerodimos** informó de un interesantísimo desarrollo de la empresa SIEMENS en relación con la evaluación de riesgos de los vehículos autónomos y la asignación de responsabilidades, considerando las diferentes capas tecnológicas que integran estos vehículos o los factores de explotación ajenos a ellos. Se trata de un tema que viene desde el inicio considerándose un reto que habría de superar la explotación de este tipo de vehículos y la aportación que pudimos conocer, mediante un modelo de cuatro pasos, en fase muy avanzada de desarrollo, supone un paso adelante de gran interés.

COMISIONES TECNICAS

ASEPA impulsa sus Comisiones Técnicas con nuevos presidentes y planes de acción ya definidos

En ASEPA hemos cerrado una ronda de trabajo con los nuevos responsables de varias Comisiones Técnicas, junto a nuestro presidente José María López Martínez y al coordinador de CCTT, José Luis López Ortiz. El objetivo era claro: reactivar e impulsar el motor técnico de la asociación con equipos renovados y proyectos concretos.

El resultado ha sido una puesta en común muy productiva. Por primera vez, varios presidentes de CT se han presentado de forma conjunta, lo que ha permitido identificar sinergias y establecer un marco de colaboración entre comisiones desde el primer momento.

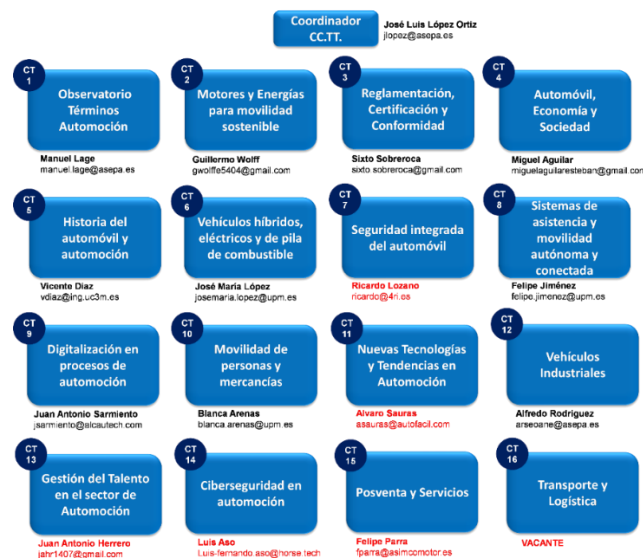
CT7 · Seguridad integrada del automóvil — **Ricardo Lozano** (Automotive Consultant) asume una visión ampliada de la seguridad: activa, pasiva y post-accidente, integradas en un mismo marco. El foco estará en ADAS, conducción automatizada y protección de usuarios vulnerables, con webinars y visitas técnicas como formatos principales.

CT11 · Nuevas Tecnologías y Tendencias — **Álvaro Sauras** (Director de Autofácil y vicepresidente de AUGE) orienta la comisión hacia lo que realmente va a cambiar el sector: automatización, electrificación y digitalización. Cada actividad tendrá que tener impacto real y generar contenido reutilizable, apoyándose en el resto de CT para dar solidez técnica a los análisis.

CT13 · Gestión del Talento — **Juan Antonio Herrero** (Country Development Manager en MANSERV) retoma una comisión que llevaba tiempo sin liderazgo, con un diagnóstico directo: hay un déficit estructural de talento técnico y una rotación elevada que dificulta consolidar equipos. La CT quiere conectar empresas, centros de formación y profesionales dentro del ecosistema ASEPA.

CT14 · Ciberseguridad en automoción — **Luis Aso** (Director Global de Producto Compliance y Homologaciones en HORSE) lidera esta comisión de nueva creación, que responde a una realidad ya innegable: la ciberseguridad forma parte del producto automóvil y afecta al diseño, la homologación y el uso. Arrancará con contenidos divulgativos y webinars para ir ampliando alcance progresivamente.

CT15 · Posventa y Servicios — **Felipe Parra Sanz** (Coordinador de Procesos y Mejora en Grupo Cobendai), con más de tres décadas en el sector) lidera la comisión más pegada al negocio diario. El foco está en el impacto de la electrificación sobre los talleres de concesionario: qué cambia técnicamente, cómo se garantiza el relevo generacional y cómo se mantiene la eficiencia operativa.



El siguiente paso es trasladar todo esto a un cronograma real. Y aquí entra un punto clave: las comisiones no funcionan por número de inscritos, sino por contar con personas activas que saquen adelante iniciativas concretas.

Si te interesa participar, proponer temas o colaborar en la organización de actividades, escribe directamente a José Luis López Ortiz: jlopez@asepa.es

Gala de talleres de CESVIMAP

¡Llega la Gala de Talleres CESVIMAP, este año en Salamanca! Reserva en tu agenda: 12 de junio de 2026 en Palacio Figueroa.



Un evento único para celebrar la innovación, el talento y la excelencia en el sector de la automoción.

Acompáñanos en una noche llena de reconocimiento, networking y grandes momentos. ¡No te lo pierdas!

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 abril’ 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: *downsizing*, *híbrido* y *retrofit* ha resultado elegida como ‘palabra del mes de abril’:

híbrido: vehículo que combina dos sistemas de propulsión diferentes, normalmente un motor de combustión interna (gasolina o diésel) y uno o varios motores eléctricos, para moverlo.

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](#).

Las matriculaciones de vehículos en España a marzo

Las ventas de **turismos** crecen a doble dígito en el mes de marzo. En total, se registraron 130.340 nuevas unidades, lo que supone un crecimiento del 11,7% respecto al mismo mes del año pasado. El impulso de las ventas de electrificados y el buen comportamiento de los híbridos convencionales ha permitido que el mercado supere las 130.000 ventas, cifra que no se registraba en ningún mes desde junio de 2019, año previo a la pandemia. En el total del año, ya se suman 300.529 unidades, lo que supone un 7,6% más durante estos tres primeros meses.

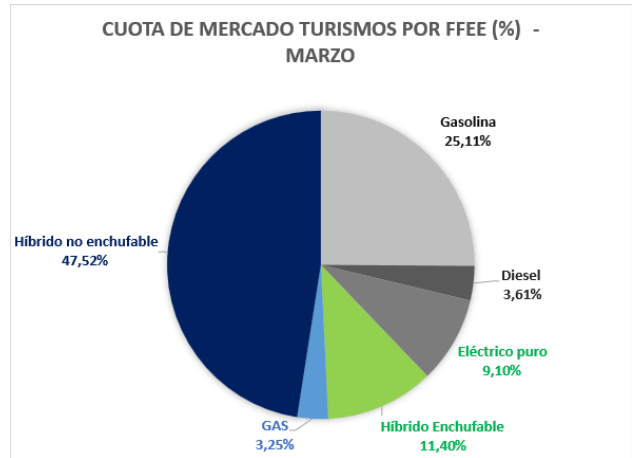
Matriculaciones España año 2026 Cierre al mes de marzo

		mes	%/2025	acumulado	%/2025
Automóviles		130.340	11,7%	300.529	7,6%
Derivados, furgonetas y pick-up		9.651	10,5%	25.115	8,8%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t		9.451	31,5%	22.923	18,0%
V.I. Ligeros < 6 t		163	162,9%	303	65,6%
V.I. Medios 6-16 t		388	9,0%	930	-2,3%
V.I. Pesados > 16 t		2.414	34,0%	6.998	18,7%
Autocares, Buses y Microbuses		422	6,8%	1.075	-2,6%
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	62.063	26,1%	144.330	18,4%
	Híbridos enchufables (PHEV + E-REV)	15.830	84,4%	37.925	79,7%
	Eléctricos (BEV)	13.125	42,2%	30.702	39,4%
	Gas (GLP)	4.279	-34,9%	9.915	-29,7%
	Gas (GNC+GNL)	59	-38,5%	196	-24,6%
	Hidrógeno (FCEV)	0	---	1	---

Fuente: ANFAC
* Incluye: turismos, comerciales, industriales, autobuses y cuadriciclos

Respecto a los **turismos electrificados** (BEV+PHEV), continúan siendo un segmento clave para el crecimiento de las matriculaciones. Marzo registra un aumento del 62% con un total de 26.725 unidades y el 20,5% de las ventas totales. En el acumulado del año, se alcanzan las 62.966 unidades, un 58,4% más que el mismo periodo del año anterior, lo que representa el 21% de las ventas, casi 7 p.p. más que en 2025.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en marzo se quedan en 103,7 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 6,3% 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 103,2 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 7% menos que en el mismo periodo del año anterior.



Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadriciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) alcanzan en marzo 28.955 unidades, un aumento del 62,5% respecto a marzo de 2025. La cuota de mercado de los vehículos electrificados este tercer mes se sitúa en 18,9%, 5 puntos porcentuales por encima de marzo de 2025. En el acumulado del año, estos vehículos registran un crecimiento del 59%, con 68.627 unidades vendidas y el 19,1% del mercado.

Respecto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), aumentan un 29,3% este marzo, con un total de 95.356 unidades y representando el 62,2% del mercado total. Por tecnología, los híbridos convencionales se consolidan como la primera opción de los usuarios, con el 40% de las ventas en marzo. Los vehículos alternativos acumulan en los tres primeros meses de año 223.069 unidades vendidas.

Una página de historia

Fórmula 1430

El desarrollo económico que tuvo lugar en los años sesenta tuvo también su reflejo en las competiciones del motor, algo a lo que también contribuyó enormemente el circuito del Jarama inaugurado en 1967, y dado el atraso que llevábamos aún en las pruebas de velocidad en circuito y la falta de pilotos formados, la Federación Española de Automovilismo y SEAT, pusieron en pie la que fue conocida como 'Fórmula Nacional SEAT 1430' para monoplasas, lo que hizo que determinados talleres, o fábricas – taller, diseñaran y construyeran coches de este tipo para la citada fórmula, en la que era obligatorio el uso del motor SEAT 1430 que debía ser prácticamente de serie, así como el cambio de marchas del SEAT 600; dado que el motor, en posición central-trasera montaba tras él el diferencial y luego el cambio.

Las llantas y otros elementos eran también las del SEAT 1430, los neumáticos debían ser de la misma medida que los de la citada berlina, y a fin de evitar transformaciones no autorizadas, un equipo de mecánicos de SEAT se encargaba tras cada prueba de verificar las mecánicas de los coches ganadores, así como a algún otro coche escogido al azar, a fin de evitar transformaciones no autorizadas.



También fueron admitidos los patrocinadores, algo ya inevitable en esos tiempos, y las marcas que surgieron como fabricantes de chasis fueron fundamentalmente Selex con su modelo ST3, Lince, Hispakart, Cordobán, Ro-An y alguna otra, con los Selex y algún Lince como los más competitivos de todos ellos.

Esta iniciativa tuvo un éxito enorme, siendo muchos los pilotos que se formaron en ella, varios de los cuales corrieron desde entonces en categorías superiores en España y en el extranjero; y además de correrse en el Jarama la mayoría de las carreras, otras se disputaban en Montjuich cuando dicho circuito se cerraba, haciéndose también alguna salida a Francia, al circuito de Albi, y a Portugal, al circuito de Estoril.

(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:



iMás allá de la venta, te acompañamos en el viaje! (*)



Iberdrola firma un PPA de 34 MW a 10 años para las plantas de Gestamp en Europa (*)



Iberdrola, reconocida en España por su liderazgo en almacenamiento energético en los Premios RENMAD 2026 (*)



IFEMA acogerá el VII Encuentro de Redes de Talleres (*)



Indra, Scania e IVECO compiten por un megacontrato militar de 1.000 millones (*)



SERNAUTO presenta las fortalezas del sector de proveedores de automoción en la feria de defensa BACSI 2026 (*)

¿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 abril** contamos con 32 Protectores, 1.889 Socios y 13.773 Simpatizantes. 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 17 de marzo ha comenzado la 8ª edición del curso de **Automatización de Vehículos** en su modalidad *online* y terminará el 21 de mayo.

El pasado 13 de abril hemos atendido una encuesta sobre las actividades de la Fundación Repsol.

El próximo 20 de abril, cuando el **Boletín de ASEPA** cumple 15 años, tendremos la siguiente reunión sobre los trabajos de su revisión y actualización, sobre todo de su estructura y presentación.

El próximo 22 de abril tendremos el Webinar ASEPA 56.

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.auto-revista.com/texto-diario/mostrar/5824888/panorama-sector-automovil-esta-cambiando-europa-debe-decidir-cual-lugar>
3. <https://cincodias.elpais.com/companias/2026-03-31/general-dynamics-se-ofrece-para-facilitar-la-reconversion-de-la-industria-del-automovil-espanola-a-la-defensa.html>
4. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/800-kilometros-con-12-minutos-carga-investigadores-ya-saben-con-fabricar-bateria-futuro_82779_102.html?utm_source=taboola&utm_medium=personalized-push
5. Asepa
6. <https://mundopetroleo.com/news/new/nw/expertos-destacan-el-papel-estrategico-del-biogas-y-el-biometano-como-complemento-de-la-electrificacion>
7. <https://energetica21.com/articulo/finlandia-acelera-carrera-hidrogeno-ciudad-oulu-emerge-hub-europeo>
8. Asepa
9. Asepa
10. Cesvimap
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