



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 358 – 1 mayo 2026 -

ASEPA informa:

- Irizar, nuevo Protector de ASEPA
- José María López, presidente de ASEPA
- El desfile de vehículos históricos del 15 de mayo en Madrid
- Webinar 57: Impacto de las estrategias de renovación del parque circulante en la calidad del aire urbano
- Automoción bajo presión energética: decisiones ante la crisis de Ormuz
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Términos de automoción y su historia. Muelles, resortes y ballestas
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Irizar, nuevo Protector de ASEPA

Tenemos el placer de dar la bienvenida como Protector de ASEPA a Irizar, 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.

Irizar es un grupo empresarial con presencia internacional con actividad en los sectores de transporte de personas, electromovilidad, electrónica, motores y generadores eléctricos, conectividad y energía. El Grupo está formado por siete marcas que desarrollan su actividad productiva en 11 plantas, distribuidas en España, Marruecos, Brasil, México y Sudáfrica. Además, tiene un Centro propio de I+D, Creatio, con sede en Ormaiztegui, España.



En Irizar ofrecen una gama completa de vehículos y tecnologías donde elegir. Como actores clave de la movilidad sostenible de futuro, cuenta con una gama completa de vehículos que van desde los vehículos 100% eléctricos, pasando por vehículos diésel, HVO, biogás natural (GNC y GNL) e hidrógeno. Un sinfín de posibilidades que abarca todos los segmentos de mercado, autobuses urbanos, autocares suburbanos y de medio y largo recorrido para servicios tanto regulares como discrecional y Premium.

José María López (presidente de ASEPA): “Mi objetivo principal es dar a nuestra asociación una voz técnica más visible e influyente que la convierta en el referente del talento en automoción y movilidad”.

“Pretendo acompañar la transición tecnológica del sector, ayudando a los profesionales a adaptarse a los cambios: nuevas competencias, nuevos modelos de negocio, nuevas regulaciones”.

“Debemos impulsar la colaboración entre empresas, proveedores, centros tecnológicos y universidades”.

“La automoción está en el centro del debate sobre movilidad, sostenibilidad y competitividad industrial, y ASEPA debería tener una voz más fuerte en esas conversaciones”.

“El sector de automoción mantiene una base muy sólida en España, pero tiene que hacer frente a desafíos como el avance lento en electrificación y adaptación a nuevas tecnologías y la incertidumbre regulatoria”.

“China se está expandiendo con rapidez en todos los mercados. Intentar protegerlos a base de aranceles puede ser sólo un parche”.

“La movilidad del futuro será eléctrica donde tenga sentido; híbrida cuando esta sea la opción más eficiente; renovable gracias a los biocombustibles y *e-fuels*; o de hidrógeno, en aplicaciones industriales y pesadas. No hay una única solución mágica”.



José María López Martínez, presidente de ASEPA

**Texto:
Sergio Piccione**

Hace poco más de un año que el profesor Francisco Aparicio, fundador de ASEPA, la Asociación Española de Profesionales de Automoción, decidió dejar la presidencia de esta que había ocupado durante 20 años, sucediendo a Juan Antonio Del Moral y Juan Miguel Antoñanzas.

No hubo dudas para el relevo que recayó en José María López que tenía ya un amplio recorrido en la asociación como vicepresidente 1º y presidente de la Comisión Técnica de Vehículos Híbridos y Eléctricos.

Doctor Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), posteriormente ha ocupado diferentes cargos como el de Director del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil Francisco Aparicio Izquierdo) dependiente de la UPM, Director de la Unidad de Sistemas de Propulsión del INSIA, Catedrático de Transportes de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales (ETSII) de la UPM y Director del Grupo de Investigación en Seguridad e Impacto Medioambiental de Vehículos y Transportes (GIVET) de la UPM. Posteriormente, en enero de 2023, fue nombrado por el Gobierno como Comisionado Especial para gestionar el desarrollo y las ayudas del PERTE VEC (Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica del Vehículo Eléctrico y Conectado). A mediados de 2025, retornó al INSIA como investigador y profesor. Cuenta con una amplia experiencia de investigación en el ámbito de los sistemas alternativos de propulsión de vehículos y de las emisiones contaminantes debidas al tráfico por carretera. Ha colaborado con empresas como Urovesa, Irizar, Iturri, etcétera, en el desarrollo de vehículos con propulsión alternativa. Participa, entre otros, en el grupo de trabajo de Naciones Unidas “Pollution and Energy”.

Pese a toda esta carga de trabajo, no ha dudado en aceptar la presidencia de ASEPA y como titular del cargo, someterse a esta entrevista.

Ha asumido la presidencia a poco más de un año antes de que se cumplan los 30 años de la fundación de ASEPA ¿Cómo valora la salud de la asociación?

La salud de ASEPA, a las puertas de su 30º aniversario, es francamente buena. La asociación ha demostrado una capacidad notable para adaptarse a los cambios profundos que vive la automoción, desde la electrificación hasta la digitalización y la transformación industrial. Hoy contamos con una base (*sigue*) de socios más diversa, más especializada e implicada que nunca, lo que nos permite abordar los retos del sector con una visión amplia y rigurosa.

Además, ASEPA ha reforzado su papel como punto de encuentro entre profesionales, empresas, instituciones y centros tecnológicos. Esa capacidad de conectar talento y conocimiento es, sin duda, uno de nuestros mayores activos. A ello se suma una actividad creciente en formación, divulgación técnica y colaboración con organismos nacionales e internacionales.

¿Piensa que se han alcanzado todos los objetivos que quienes la promovieron se habían marcado?

Los fundadores de ASEPA tuvieron una intuición extraordinaria: crear un espacio donde los profesionales de la automoción pudieran compartir conocimiento, impulsar la formación técnica y fortalecer la presencia del sector en la sociedad. Treinta años después, puedo decir que muchos de aquellos objetivos se han cumplido con creces.

La asociación ha logrado consolidarse como un referente técnico y profesional, ha generado una red de expertos de enorme valor y ha contribuido a difundir la cultura de la ingeniería y la tecnología del automóvil en España. Ese espíritu original sigue muy vivo.

Ahora bien, también es cierto que el sector ha cambiado radicalmente desde entonces. La electrificación, la conectividad, la automatización o los nuevos modelos de movilidad plantean retos que hace tres décadas eran impensables. Por eso, más que hablar de objetivos cerrados, prefiero hablar de una misión que evoluciona. ASEPA ha cumplido lo que se propuso en su origen, pero hoy tiene la responsabilidad —y la oportunidad— de marcar nuevos objetivos acordes con esta transformación profunda.

¿Como presidente de ASEPA cuáles son los objetivos que se marca en los próximos años?

Como presidente de ASEPA, mis objetivos para los próximos años se articulan en torno a una idea central: reforzar el papel de la asociación como referente técnico, profesional y estratégico de la automoción en España. Para lograrlo, me marco las siguientes líneas de actuación:

- Impulsar el conocimiento y la formación técnica de alto nivel.
- Ampliar y fortalecer la comunidad de profesionales atrayendo a las nuevas generaciones.
- Dar una voz técnica más visible e influyente para convertir ASEPA en el referente del talento en automoción y movilidad.
- Modernizar la asociación y prepararla para la próxima década.
- Acompañar la transición tecnológica del sector, ayudando a los profesionales a adaptarse a los cambios: nuevas competencias, nuevos modelos de negocio, nuevas regulaciones.
- Impulsar la colaboración entre empresas, proveedores, centros tecnológicos y universidades.

En definitiva, que ASEPA siga siendo lo que siempre ha sido —un punto de encuentro del conocimiento y del talento—, pero adaptado a un sector que vive la mayor transformación de su historia. Si conseguimos acompañar a los profesionales en este cambio, ASEPA tendrá un papel aún más relevante en los próximos años.

¿Cuáles son los puntos fuertes y cuáles los débiles de la asociación que ahora preside?

ASEPA tiene varios puntos fuertes que la han mantenido viva y relevante durante casi tres décadas. El primero es, sin duda, el capital humano: contamos con profesionales de enorme experiencia y jóvenes talentos que aportan una mirada renovada. Otro punto fuerte es nuestra capacidad de conexión: ASEPA actúa como puente entre industria, administración, universidades y centros tecnológicos, algo especialmente importante en un sector que vive una transformación tan profunda. Y añadiría un tercero: la credibilidad. A lo largo de los años, la asociación ha construido una reputación sólida basada en el rigor técnico y la independencia.

En cuanto a los puntos débiles, creo que es importante reconocerlos para poder avanzar. El principal reto es aumentar nuestra visibilidad y presencia pública. La automoción está en el centro del debate sobre movilidad, sostenibilidad y competitividad industrial, y ASEPA debe tener una voz más fuerte en esas conversaciones. También debemos seguir ampliando nuestra base de socios, especialmente entre los perfiles más jóvenes y en áreas emergentes como el software, la electrónica de potencia o la gestión de datos, que hoy son esenciales en el automóvil.

¿Han encontrado alguna vía que les permita conseguir mejorar su visibilidad y ampliar y rejuvenecer su base de socios?

Sí, estamos trabajando mejores vías para aumentar nuestra visibilidad y, sobre todo, para atraer a nuevas generaciones de profesionales.

Por un lado, hemos reforzado nuestra presencia en redes profesionales y en eventos del ecosistema de automoción y movilidad, lo que nos ha permitido llegar a perfiles más jóvenes y especializados. Por otro, estamos creando espacios de participación — webinars, mesas redondas, cursos de especialización — donde los profesionales pueden aportar, aprender y conectar. Esa sensación de comunidad es clave para que un joven talento decida unirse.

Además, seguimos trabajando estrechamente con universidades, centros de FP y escuelas de ingeniería para acercar la asociación a quienes están dando sus primeros pasos en el sector. Queremos que nos vean como un punto de referencia, un lugar donde encontrar oportunidades, mentoría y una visión clara del futuro de la automoción.

¿De qué forma puede ayudar ASEPA a la industria y a sus profesionales?

Yo destacaría cuatro grandes ámbitos:

1º Generación y difusión de conocimiento técnico. La automoción está viviendo una revolución tecnológica: electrificación, software, baterías, conectividad, automatización. ASEPA puede:

- Organizar jornadas, seminarios y cursos especializados.
- Acercar las últimas tendencias tecnológicas a los profesionales.
- Actuar como puente entre la industria, la universidad y los centros tecnológicos.

2º Conectar talento y facilitar redes profesionales. ASEPA reúne a ingenieros, técnicos, directivos, proveedores, investigadores y estudiantes. Y esa red:

- Facilita oportunidades laborales.
- Impulsa proyectos colaborativos.
- Permite compartir experiencias y buenas prácticas.

3º Dar voz técnica al sector. ASEPA también puede:

- Aportar criterio técnico en debates públicos.
- Colaborar con administraciones y organismos reguladores.
- Ayudar a que las decisiones políticas se basen en datos y conocimiento.

4º Acompañar a los profesionales en su desarrollo. Podemos apoyarlos mediante:

- Formación continua.
- Actualización de perfiles.
- Orientación en nuevas áreas como software, inteligencia artificial, gestión de datos o movilidad sostenible.

Analizando el mundo real, en su opinión, ¿cuál es la situación del sector del automóvil en España, en Europa y en el mundo?

La situación del sector del automóvil es compleja y desigual según la región que analicemos, pero hay una constante: estamos ante la mayor transformación industrial en más de un siglo.

En España el sector mantiene una base industrial muy sólida. Somos el segundo productor de vehículos de Europa y uno de los principales exportadores. La cadena de valor —fabricantes, proveedores, ingeniería, logística— sigue siendo altamente competitiva.

Sin embargo, afrontamos varios desafíos importantes:

- **La electrificación avanza más lentamente que en otros países europeos**, tanto en producción como en matriculaciones. *(sigue)*

- **La inversión en nuevas plataformas y tecnologías es muy elevada** y exige una adaptación acelerada de plantas y proveedores.
- **La incertidumbre regulatoria y la falta de claridad en algunos calendarios** generan dudas en la planificación industrial.

Aun así, España tiene una oportunidad enorme: si conseguimos atraer nuevos modelos eléctricos y reforzar la industria de componentes —especialmente baterías, electrónica y software— podremos mantener nuestro peso industrial durante décadas.

Obviamente la situación en España es muy similar a la de la Unión Europea a la que se podría añadir una regulación medioambiental muy ambiciosa y una competencia global muy fuerte. En este escenario, el sector se mueve a dos velocidades:

- **China lidera claramente la electrificación**, tanto en producción como en innovación en baterías y software. Sus fabricantes están expandiéndose con rapidez en todos los mercados.
- **Estados Unidos avanza con fuerza**, impulsado por inversiones en electrificación y por el desarrollo del vehículo conectado y autónomo.

Para ASEPA, este contexto refuerza nuestra misión: aportar conocimiento, conectar talento y ayudar a los profesionales a navegar esta transición histórica.

China. ¿Es realmente una amenaza? ¿Qué opina de las medidas fiscales que se han tomado en Europa? ¿Son la mejor forma de defender nuestra industria?

La presencia de China en el mercado global del automóvil es un factor determinante. No solo por su capacidad productiva, sino por su dominio en baterías, materias primas y tecnologías clave. Es lógico que Europa se plantee cómo proteger su industria, pero también es importante hacerlo con audacia y con visión a largo plazo.

Respecto a las medidas fiscales —aranceles, controles, requisitos de origen— creo que pueden ser una herramienta útil, pero no pueden ser la única ni la principal. Los aranceles pueden ganar tiempo, pero no resuelven el problema de fondo.

Los aranceles pueden ser necesarios, pero son solo un parche. Sirven para evitar una competencia desleal cuando existen subsidios masivos o prácticas distorsionadoras. En ese sentido, pueden equilibrar el terreno de juego. Pero si Europa se limita a poner barreras, corre el riesgo de quedarse atrás en innovación y competitividad.

La verdadera defensa es reforzar nuestra propia industria:

- **Invertir más en tecnología**, especialmente en baterías, software y electrónica.
- **Acelerar la construcción de una cadena de valor propia**, desde materias primas hasta reciclaje.
- **Apoyar a los proveedores**, que son el corazón de la industria y los más expuestos a la transición.
- **Fomentar la producción local de vehículos eléctricos** para reducir la dependencia exterior.

Mantener una apertura estratégica. Europa no puede aislarse. La industria necesita mercados globales, colaboración tecnológica y acceso a materiales críticos. La clave es encontrar un equilibrio entre protegerse y seguir siendo competitiva en un mundo interconectado.

La transición tecnológica que se impuso a la industria hace más de cinco años trajo incertidumbre a los consumidores y sumó en el caos a los fabricantes que han perdido cantidades ingentes de dinero. ¿Se puede remediar la situación?

La transición tecnológica que efectivamente se inició hace más de cinco años —y que en realidad sigue en marcha— generó un nivel de incertidumbre sin precedentes. Los consumidores se encontraron con mensajes contradictorios, calendarios cambiantes y una oferta tecnológica que evolucionaba más rápido que su capacidad de decisión. Y los fabricantes, por su parte, tuvieron que asumir inversiones gigantescas en electrificación, software, baterías y nuevas plataformas, en un contexto de márgenes muy ajustados. Es cierto: esto ha tenido cierto impacto económico no muy positivo.

Bajo mi punto de vista, para reducir esta incertidumbre y remediar esta situación es conveniente trabajar en los siguientes ámbitos:

1º Estabilidad regulatoria. La industria necesita reglas claras, coherentes y estables. Cuando los calendarios cambian, cuando las normativas se endurecen o se flexibilizan sin una visión a largo plazo, se genera un coste enorme. Si Europa y los gobiernos nacionales ofrecen un marco predecible, la industria puede planificar inversiones con más seguridad y los consumidores recuperan confianza. *(sigue)*

2º Transición tecnológica más equilibrada. La electrificación es imprescindible, pero no puede ser la única vía. Los híbridos, los combustibles renovables, el hidrógeno o las mejoras en eficiencia también deben formar parte del camino. Una transición más plural reduce riesgos, permite adaptarse a distintos mercados y evita que el consumidor se sienta forzado o confundido.

3º Recuperar la rentabilidad a través de la innovación. El automóvil está dejando de ser solo un producto industrial para convertirse en un producto tecnológico. El software, los servicios de movilidad y la conectividad abren nuevas fuentes de valor. Los fabricantes que consigan integrar estas capacidades de forma eficiente podrán recuperar márgenes y reforzar su posición.

Si se combinan estabilidad regulatoria, una transición tecnológica más pragmática y un modelo de negocio renovado, el sector podrá salir de esta etapa no solo recuperado, sino fortalecido.

En la UE con la nueva mayoría del Parlamento de Estrasburgo parece haber una disposición a modificar las normas sobre la descarbonización para 2030 y 2035. ¿Por dónde le gustaría que fueran esas normas?

La nueva mayoría en el Parlamento Europeo abre, efectivamente, la puerta a revisar algunos aspectos de la normativa de descarbonización para 2030 y 2035. Creo que es una oportunidad para introducir más realismo y más estabilidad en un proceso que es imprescindible, pero que debe gestionarse con rigor técnico y con visión industrial.

Esas normas, desde mi punto de vista, deberían orientarse en:

1º Mantener los objetivos climáticos, pero con flexibilidad tecnológica. La descarbonización es innegociable, pero no debería apoyarse en una única solución. Sería positivo que la normativa reconociera el papel de tecnologías complementarias —híbridos, combustibles renovables, hidrógeno, mejoras en eficiencia— que pueden contribuir de forma significativa a la reducción de emisiones. Una transición más plural reduce riesgos y facilita la adaptación de consumidores e industria.

2º Alinear los calendarios con la capacidad industrial real. Los plazos actuales han generado tensiones enormes en fabricantes y proveedores. Ajustar los calendarios, sin renunciar a los objetivos, permitiría que las inversiones se planifiquen con mayor seguridad y que la cadena de valor europea mantenga su competitividad frente a otras regiones del mundo.

3º Reforzar la estabilidad regulatoria. La industria necesita reglas claras y duraderas. Cada cambio de rumbo —aunque sea bienintencionado— genera incertidumbre, frena inversiones y confunde al consumidor. Lo ideal sería una normativa más estable, basada en criterios técnicos y con mecanismos de revisión predecibles y menos gravosa.

¿Qué medida sugeriría para reducir las emisiones de la movilidad y colaborar de esta forma al proceso de descarbonización?

Reducir las emisiones de la movilidad es un objetivo imprescindible, pero también un desafío complejo que requiere actuar en varios frentes a la vez. No existe una única solución milagrosa; lo que funciona es un conjunto de medidas coherentes, complementarias y sostenidas en el tiempo.

Desde mi punto de vista, hay cinco líneas de actuación prioritarias:

1º Renovación acelerada del parque móvil. El mayor problema no es el coche nuevo, sino el coche viejo. En España, la edad media del parque supera los 14 años. Sustituir vehículos muy antiguos por modelos modernos —sean eléctricos, híbridos o de combustión eficiente— reduce emisiones de forma inmediata y masiva. Para ello hacen falta incentivos estables, no programas intermitentes.

2º Impulso decidido a la electrificación con infraestructura suficiente. El vehículo eléctrico es una pieza clave, pero su adopción depende de:

- Una red de recarga amplia y fiable.
- Precios accesibles.

3º Mejorar la eficiencia del transporte, no solo del vehículo. La movilidad sostenible no es solo cambiar de tecnología, sino moverse mejor:

- Potenciar el transporte público.
- Fomentar la intermodalidad.
- Optimizar la logística urbana.
- Impulsar el *carsharing* y el *carpooling*.

4º Combustibles renovables y otras tecnologías complementarias. La descarbonización no puede depender de una única alternativa. Los biocombustibles avanzados, los *e-fuels*, el hidrógeno (*sigue*)

o los híbridos de alta eficiencia pueden reducir emisiones en segmentos donde la electrificación es más difícil: transporte pesado, larga distancia, flotas profesionales.

5º Información y coherencia regulatoria. El consumidor necesita mensajes claros, no bandazos. Y la industria necesita reglas estables para invertir. Una regulación coherente, basada en criterios técnicos y no en impulsos políticos, es esencial para que la transición sea eficaz y asumible.

El coche eléctrico de baterías ha pasado de parecer la única salida a la movilidad del futuro a ser denostado...

Es verdad. El coche eléctrico de baterías ha pasado, en pocos años, de ser presentado como la única solución posible a convertirse en objeto de críticas. Y, como suele ocurrir en estos péndulos tan rápidos, la verdad no está en los extremos.

El coche eléctrico aporta una tecnología imprescindible pero no suficiente. Tiene ventajas claras:

- Cero emisiones en uso.
- Eficiencia muy superior.
- Menor mantenimiento.
- Integración natural con energías renovables.

Pero la realidad es más compleja que un “todo o nada”. Hay segmentos donde la electrificación es más difícil como los que he mencionado antes: el transporte pesado, la larga distancia, las zonas rurales sin infraestructura, los climas extremos o los usuarios sin acceso a recarga privada. En estos casos, tecnologías como los híbridos, los combustibles renovables, los *e-fuels* o el hidrógeno pueden jugar un papel relevante.

El problema no es el coche eléctrico, sino el mensaje simplificado. Durante años se transmitió la idea de que solo existía un camino. Eso generó expectativas irreales, inversiones apresuradas y, en algunos casos, frustración del consumidor. Ahora estamos viendo la reacción contraria: una cierta desconfianza que tampoco refleja la realidad.

¿Dónde está el futuro? ¿En un enfoque tecnológico plural?

La movilidad del futuro será:

- Eléctrica, donde tenga sentido.
- Híbrida, cuando sea la opción más eficiente.
- Renovable, mediante biocombustibles y *e-fuels*.
- Hidrógeno, en aplicaciones industriales y pesadas.
- Más eficiente, en todos los casos.

No hay una única solución mágica. Hay un conjunto de tecnologías que deben convivir y complementarse. La verdad está en un enfoque equilibrado, basado en datos, en la diversidad tecnológica y en la adaptación a las necesidades reales de los ciudadanos y de la industria.

Tiene sentido plantear ¿electricidad o hidrógeno?

No estamos ante dos tecnologías que compiten por el mismo espacio, sino ante dos soluciones que se complementan y que responden a necesidades muy distintas dentro de la movilidad y del transporte.

La electricidad es la solución más eficiente para la mayoría de los usos. El vehículo eléctrico de baterías es hoy la tecnología más madura y eficiente para:

- Movilidad urbana y periurbana.
- Turismos de uso diario.
- Flotas de reparto de última milla.
- Transporte ligero.

Su eficiencia energética es muy superior, su mantenimiento es menor y su integración con energías renovables es natural. Para estos segmentos, la electricidad es —y seguirá siendo— la opción dominante.

El hidrógeno tiene sentido en aplicaciones donde las baterías presentan limitaciones que ya hemos mencionado como el transporte pesado de larga distancia, la maquinaria industrial, los autobuses interurbanos, la logística de alto tonelaje y otros sectores donde el tiempo de repostaje es crítico. Además, el hidrógeno será fundamental en la descarbonización de la industria (acero, química, refino), lo que generará economías de escala que también beneficiarán a la movilidad. (*sigue*)

Por eso, insisto en que la movilidad del futuro será mixta, inteligente y adaptada a cada necesidad. La clave está en usar electricidad donde es más eficiente; el hidrógeno donde aporta ventajas reales; y complementar ambas con combustibles renovables en segmentos difíciles de electrificar.

Para terminar, quería preguntar sobre el valor que para ASEPA tiene el evento de Personaje Ilustre de la Automoción Española, del que está a punto de convocarse su edición de este año. ¿Es una forma de lograr la notoriedad que usted pretende?

El Personaje Ilustre de la Automoción Española es, sin duda, el acto más relevante del año para ASEPA. No solo reconoce trayectorias ejemplares, sino que proyecta la imagen de una asociación comprometida con la excelencia y con el futuro del sector. En ese sentido, sí, es una herramienta fundamental para reforzar la notoriedad y la presencia pública que queremos para ASEPA, pero sobre todo es una forma de celebrar lo mejor de nuestra profesión.



José María López (Izda.) y Francisco Aparicio (Dcha.)

El desfile de vehículos históricos del 15 de mayo en Madrid

El próximo 15 de mayo, coincidiendo con los festejos de San Isidro, Madrid acoge una cita única: el Gran Desfile de Vehículos Históricos 2026, un recorrido vivo por la historia de la automoción y su vínculo inseparable con la ingeniería industrial.

Una jornada pensada para ver, escuchar y sentir cómo el automóvil ha acompañado la evolución de nuestra sociedad. Porque cada vehículo cuenta una historia: de innovación, de industria, de talento y de transformación.



Automóvil e Ingeniería: Una historia compartida

El evento invita a recorrer esa historia a través de un desfile y una exposición de más de 100 vehículos históricos, entre automóviles, motocicletas y vehículos industriales, que desfilarán y se expondrán en las inmediaciones de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la UPM y del Paseo de la Castellana.

Piezas únicas que han marcado épocas y que hoy permiten entender la evolución del sector de la automoción.

En un año especialmente relevante para Madrid, con la mirada puesta en la Fórmula 1 y el futuro de la movilidad, esta jornada pone en valor el origen: la capacidad de la ingeniería industrial para impulsar, desde hace décadas, el desarrollo tecnológico, económico y social de nuestro país.

Organizado por Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA), el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid (COIIM), la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid (ETSII - UPM), el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) y la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), el evento se consolida como un punto de encuentro entre profesionales, empresas, instituciones y sociedad.



PROGRAMA

15 de mayo de 2026
DESFILE Y EXPOSICIÓN

- 9:30 a 10:30h
· Llegada y recepción de participantes
- 10:30 a 12:00h
· Exposición de vehículos históricos
Lugar: Inmediaciones ETSII - UPM.
C/ José Gutiérrez Abascal, 2. 28006 MADRID.
- 12:00 a 13:30h
· Desfile de vehículos históricos
· Recorrido: ETSII - UPM - Plaza San Juan de la Cruz - Plaza de Cibeles - ETSII - UPM.
· 3 vueltas
- 13:30 a 14:30h
· Cóctel para participantes
· Exposición de vehículos históricos
Lugar: Inmediaciones ETSII - UPM.
C/ José Gutiérrez Abascal, 2. 28006 MADRID.



Una mirada al pasado
para inspirar la
innovación del futuro

[INSCRIPCIONES](#)
(Pinchar aquí)



Webinar 57: Impacto de las estrategias de renovación del parque circulante en la calidad del aire urbano"

El próximo **6 de mayo a las 17:00 horas** (hora de Madrid) Fundación Repsol y ASEPA organizan este webinar con el objetivo de presentar el informe ‘**Air Quality Study**’, que modeliza el impacto de diferentes estrategias de renovación del parque sobre la calidad del aire urbano, y debatir sus principales conclusiones y su extrapolación. La asistencia es gratuita y podemos ver toda la información [aquí](#).

La revisión de la Directiva europea de calidad del aire ambiente (AAQD) ha endurecido de forma significativa los valores límite, con nuevos objetivos de cumplimiento a partir de 2030. En este contexto, la renovación del parque de turismos, furgonetas y autobuses —y la combinación de tecnologías— es un elemento clave para entender la evolución de las concentraciones urbanas de NO₂ y partículas (PM_{2.5} y PM₁₀) en Europa.



AGENDA:

17:00 Apertura e introducción

- Guillermo Wolff, presidente comisión técnica: Motores y Energías para movilidad sostenible de ASEPA (Asociación Española de Profesionales de Automoción)
- Alberto Lozano, Red de Cátedras y Open Room en Fundación Repsol

Introducción: “Renovación del parque y cumplimiento de los nuevos límites de calidad del aire”

- Guillermo Wolff, presidente comisión técnica: Motores y Energías para movilidad sostenible de ASEPA (Asociación Española de Profesionales de Automoción)

17:20 La visión del tecnólogo

- Jaime Rodriguez, General Manager at AVL Iberica

17:35 La visión del homologador

- Rosa Delgado, Senior Manager in Powertrain Department en IDIADA

17:50 Presentación del informe “Air Quality Study”

- Dolores Cárdenas, Product Design Sr. Range Manager

18:10 Ronda de preguntas

Moderador: Guillermo Wolff, presidente comisión técnica: Motores y Energías para movilidad sostenible de ASEPA (Asociación Española de Profesionales de Automoción)

18:30 Conclusiones y clausura

- Guillermo Wolff, presidente comisión técnica: Motores y Energías para movilidad sostenible de ASEPA (Asociación Española de Profesionales de Automoción)

[Quiero inscribirme](#)

Automoción bajo presión energética: decisiones ante la crisis de Ormuz

Automoción bajo presión energética: decisiones ante la crisis de Ormuz — Juan Antonio Sarmiento (CEO Alcautech y presidente de la Comisión Técnica 9 de ASEPA) analiza el impacto de la volatilidad energética en los costes industriales del sector, poniendo el foco en cómo el uso del dato permite anticipar riesgos y proteger el coste por vehículo. El contenido aborda eficiencia energética en planta, toma de decisiones operativas y resiliencia industrial en un entorno de incertidumbre.

La energía vuelve al centro de la decisión industrial en automoción

OEMs, Tier 1, Tier 2 y Tier 3 comparten hoy un mismo reto: la presión energética empieza a impactar de forma directa en la competitividad de toda la cadena de valor.

“La volatilidad energética está impactando directamente en los costes industriales europeos, especialmente en sectores como la automoción” (Cinco Días, abril 2026).

La tensión en el estrecho de Ormuz ha reactivado un escenario que el sector conoce bien, pero que cada vez tiene un impacto más directo en planta. El precio de la energía deja de ser una variable relativamente estable para convertirse en un factor que puede cambiar en días... y alterar la estructura de costes de forma inmediata.



En automoción, donde la energía representa entre un 5% y un 15% del coste de transformación, estas variaciones empiezan a trasladarse al coste por vehículo y a condicionar decisiones operativas.

La energía deja de ser un coste de fondo para convertirse en una variable de decisión.

Un impacto que no siempre se ve... pero siempre se paga

El impacto energético no siempre aparece de forma directa en los

indicadores habituales. No se ve inmediatamente en producción o calidad, pero termina reflejándose en el coste.

Se acumula. Se reparte. Se diluye entre procesos.

Esto dificulta entender dónde se está produciendo realmente el problema y, sobre todo, con qué impacto real en la operación.

¿Se está identificando con precisión dónde se genera el coste energético dentro de la planta y cómo afecta al coste por vehículo?

Cuando el dato empieza a cambiar la conversación

Muchas plantas ya disponen de información energética, pero no siempre está conectada con la operación. Se mide el consumo, pero no siempre se relaciona con producción, eficiencia o calidad. Sin ese cruce, el dato existe... pero no explica.

Cuando se empieza a conectar, aparecen diferencias relevantes entre líneas, turnos o procesos que antes no eran visibles.

¿Se está utilizando el dato energético como herramienta de decisión o sigue siendo solo un indicador de seguimiento?

Gestionar la incertidumbre desde planta

La volatilidad energética no se puede evitar, pero sí gestionar.

Cada vez más organizaciones empiezan a integrar la energía en su operativa diaria: la incorporan a sus cuadros de mando y la consideran en sus decisiones productivas.

Esto supone un cambio relevante: pasar de reaccionar a anticipar.

¿Está la energía realmente integrada en la toma de decisiones operativas del día a día?



Una nueva línea de diferenciación

En un entorno de márgenes ajustados, pequeñas diferencias operativas pueden tener un impacto significativo.

La gestión energética empieza a marcar esas diferencias. No solo por el coste, sino por la capacidad de reaccionar y adaptarse.

Las plantas que entienden mejor su consumo energético toman mejores decisiones.

¿Puede la gestión energética convertirse en un factor diferencial real entre plantas dentro de un mismo grupo industrial?

Este análisis aporta claves prácticas tanto para OEMs como para toda la cadena de suministro, sobre cómo entender el impacto energético en planta y cómo el dato permite anticipar decisiones en un entorno de alta incertidumbre.

Seguir leyendo [aquí](#) para acceder al artículo completo y las decisiones clave.

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

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.



En cada mes propondremos 3 palabras como candidatas primero a elegir la 'Palabra del mes' y a final de año elegiremos la 'Palabra del año' entre las mejor clasificadas en cada mes.

Las tres palabras que nos planteamos ahora para elegir la 'palabra del mes' de mayo son:

biometano: Gas compuesto mayoritariamente de metano, obtenido por un proceso de depuración del biogás.

háptico: Todo aquello que utiliza el sentido del tacto para transmitir información al conductor o a los pasajeros. Por ejemplo, las pantallas con respuesta táctil: Cuando tocas un icono en la pantalla del salpicadero, sientes una pequeña vibración o un "clic" bajo el dedo.

humanoide: Robot con forma humana (o similar) diseñado con estructura o movimientos humanos (brazos, manos, movilidad, visión), para realizar tareas en la industria automotriz.

Por favor, dinos cuál es tu palabra preferida entre estas tres como 'palabra del mes' de mayo:

[VOTA AQUÍ](#)

Igualmente, si crees que puedes mejorar las definiciones aportadas o si tienes nuevas palabras que crees que pueden ser candidatas a la 'palabra del año en la automoción', puedes enviárnoslas [aquí](#).

En el próximo boletín del 16 de mayo comunicaremos cuál es la palabra elegida de este mes.

Términos de automoción y su historia

Muelles, resortes y ballestas

En la década de 1660 el inglés Robert Hooke inventó el muelle espiral para regular la oscilación rotatoria del volante en los relojes, creando un nuevo elemento motor que sustituiría al péndulo y sus pesas. Gracias al muelle, los relojes se pudieron hacer portátiles e insensibles a movimientos externos como el balanceo de un barco, siendo un elemento clave para determinar la longitud geográfica de posición en alta mar.

Al nuevo elemento mecánico se le denominó *spring* (levantarse, saltar) por su capacidad de volver a la posición inicial tras ser comprimido. *Spring* en inglés es también primavera, con etimología coincidente por ser la estación del resurgir de las plantas y de la naturaleza en general. Hooke inventaría más tarde el muelle helicoidal, que denominaría *helical spring*.



Muelle espiral de un reloj antiguo



Muelle helicoidal

En francés se siguió la misma raíz etimológica del inglés y se les denominó *ressort* y *ressort hélicoïdal*, derivados del verbo ressortir (resurgir, rebotar).

En español y en italiano, en lugar de fijarnos en la capacidad de volver a la forma original, preferimos poner de manifiesto su característica de contacto blando, recurriendo a la raíz latina *mollis*: (suave, blando, flexible). Así nació el término **muelle**, definido por la RAE como: “Pieza elástica helicoidal o espiral, generalmente de metal, dispuesta de modo que pueda utilizarse la fuerza que hace para recobrar su forma natural cuando ha sido modificada por presión o elongación”. En italiano el muelle es la *molla*, con similar significado.

Resorte

En cuanto al resorte, la RAE lo define como: “Mecanismo que utiliza un muelle para almacenar energía que se libera bruscamente al soltarlo”. En español no es lo mismo un muelle que un resorte porque el muelle trabaja normalmente comprimiéndose o extendiéndose, mientras que un resorte permanece tensionado en un dispositivo de seguridad o en una trampa y solo se dispara cuando salta el seguro.



Ratonera de resorte



Reproducción de una ballesta romana



Ballesta multihoja de camión

Ballestas

A principios del siglo XIX otro inglés, Obadiah Elliot, introdujo en los coches de caballos el primer sistema de suspensión efectiva, por medio de ballestas metálicas multihoja, que lógicamente denominaría *leaf springs* (muelles de hojas). Lo mismo que harían los franceses con sus *ressorts à lames*.

Pero ya los romanos tenían el término *ballista*, un arma para lanzar flechas con la forma de arco semielíptico deformable, entonces de madera. La *ballista* romana daría lugar al término específico para el elemento elástico de forma semielíptica o parabólica, bautizado directamente como ballesta en español y a medias en italiano, donde una ballesta es una *molla a balestra*.

La ballesta que dispara flechas es en inglés *crossbow* (arco cruzado) y en francés *arbalète* (arco ballesta), términos muy alejados de los mecanismos de suspensión.

Resulta sorprendente que, tanto en Inglaterra como en Francia, dos países con amplia historia técnica, se confundan los términos de estos tres elementos mecánicos básicos.

Nosotros lo tenemos muy claro y distinguimos perfectamente lo que es un muelle, un resorte o una ballesta.

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

Nuestros Protectores

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



El desembarco del gigante asiático (*)



Historias de éxito (*)



Gala de talleres 2026 el 12 de junio (*)



Thiesel 2026 en septiembre (*)



Michelin nombra a César Moñux como nuevo director y presidente para España y Portugal a partir de abril (*)



La Universidad Europea y la Fundación Universidad Europea lanzan el II 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 **1 de mayo** contamos con 33 Protectores, 1.887 Socios y 13.935 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.

Continuamos con la impartición de la 8ª edición del curso de **Automatización de Vehículos** en su modalidad *online* y que terminará el 21 de mayo.

El pasado 20 de abril hemos mantenido la 3ª reunión sobre la revisión y actualización de los **boletines de noticias** ASEPA, sobre todo en su estructura y presentación.

El pasado 22 de abril hemos desarrollado el **Webinar ASEPA 56** sobre 'Retos de la nueva Euro 7: Emisiones de partículas en frenos y neumáticos'.

Siguiendo con nuestro programa de webinars para este año, tenemos previsto realizar el **Webinar ASEPA 57** 'Impacto de las estrategias de renovación del parque circulante en la calidad del aire urbano' para el día 6 de mayo.

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

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

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. Asepa
3. Asepa
4. Asepa
5. Asepa
6. Asepa
7. Asepa
8. Nuestros Protectores
9. Revistas automoción
10. 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
tífo: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es