



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 359 – 16 mayo 2026 -

ASEPA informa:

- Nuevo curso de especialización ASEPA: 'Las nuevas tecnologías en flotas de autobuses urbanos'
- El interés de China por España
- Baterías con autonomía para 1.500 kilómetros y recargas en 6 minutos
- Motores térmicos para el futuro del automóvil ligero
- Bioetanol y resiliencia: una solución estratégica en un mundo en transformación
- Salidas de vía: el accidente que mejor se puede prevenir
- Éxito de InnovaUPM 2026
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Oferta de empleo: ¿Eres un experto en diagnosis y hablas italiano?
- Matriculaciones en España al cierre de abril
- Una página de historia: Barcelona – Ginebra (25 y 26 de julio de 1928)
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Nuevo curso de especialización ASEPA 'Las nuevas tecnologías en flotas de autobuses urbanos'

ASEPA ha preparado un nuevo curso presencial de especialización centrado en las últimas innovaciones tecnológicas aplicadas a las flotas de autobuses urbanos.

Con una duración total de **28 horas**, este programa formativo está diseñado para proporcionar una visión integral de los avances más relevantes en el sector, abordando aspectos como la electrificación, la gestión inteligente de flotas y las soluciones sostenibles en el transporte público, con especial atención a los



vehículos eléctricos de baterías y de pila de combustible, a la infraestructura de recarga de ambos sistemas, a la planificación y gestión de proyectos y estudios económicos y financieros, para terminar con la seguridad.

El curso comenzará el **29 de mayo** y terminará el 13 de junio y será impartido por expertos de reconocido prestigio pertenecientes al INSIA-UPM y a la EMT de Madrid.

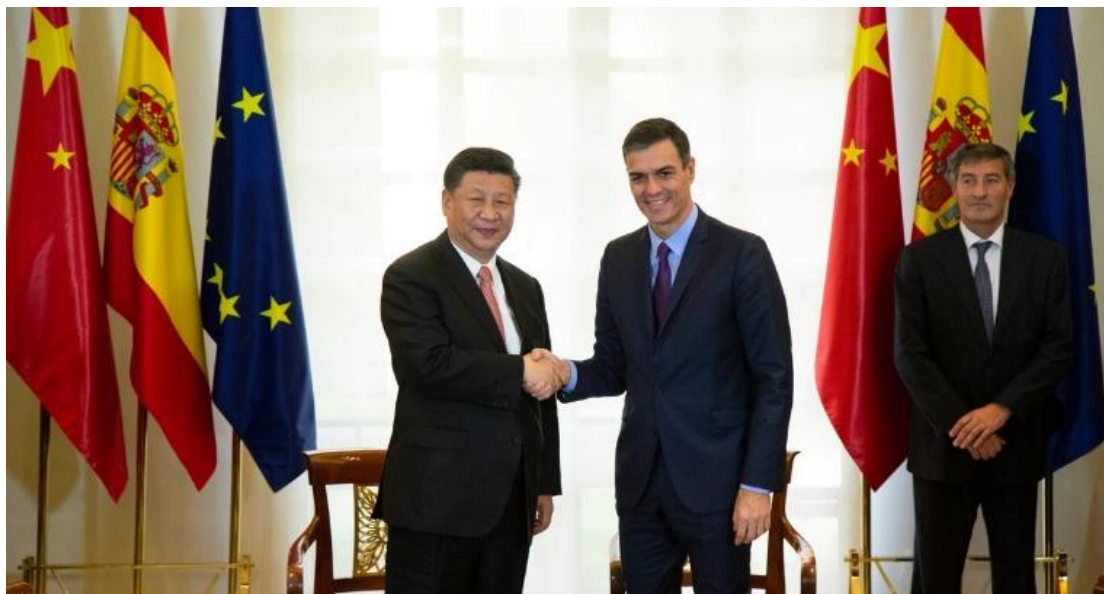
Este curso está dirigido a responsables y técnicos de empresas operadoras de transporte público, administraciones

públicas, empresas del sector energético y movilidad, ingenierías y consultoras, así como profesionales técnicos interesados en la electrificación y transición energética de flotas de autobuses urbanos.

Toda la información en detalle y las inscripciones está disponible en este [enlace](#).

El interés de China por España

La buena relación entre el gobierno de Xi Jinping y el de Pedro Sánchez ha servido para potenciar acuerdos económicos e industriales y así fortalecer la llegada de inversiones chinas a nuestro país. Toño López-Carrasco en ondacero.es.



Para promover su crecimiento automovilístico en Europa, China ha centrado su atención en España. Como parte de su estrategia de expansión en Europa, varias automovilísticas chinas han intensificado en los últimos meses sus planes de industria en España.

Empresas como SAIC Motor, propietaria de las marcas MG, Chery, Geely o BYD han mostrado interés por ampliar o instalar capacidad productiva en España. Algunas ya negocian con plantas existentes y otras estudian nuevas inversiones industriales.

¿Qué tiene España que no tienen otros países europeos?

Para entender la decisión de China, además de la buena relación de los dos gobiernos, se debe tener en cuenta que uno de los principales motivos que explican este interés es la posición geográfica de España. Se valora su facilidad para trasladar sus vehículos tanto con el mercado europeo como con África y América Latina gracias a su red logística, sus puertos y sus infraestructuras de transporte.

Además, a pesar de la frágil situación de la industria automovilística con recortes masivos en todo el mundo, España se resiste a ello, pues cuenta con una de las más desarrolladas de Europa. Actualmente, es uno de los mayores fabricantes de vehículos del continente y dispone de una amplia red de proveedores, mano de obra especializada y plantas ya preparadas para asumir nuevos proyectos industriales.

Otro elemento clave son los costes de producción. En términos de energía y trabajo, fabricar en España resulta más barato que hacerlo en otros grandes mercados europeos como Alemania o Francia, permitiendo a las marcas chinas competir con precios más ajustados dentro de Europa.

A ello habría que sumar que Bruselas ha endurecido los aranceles sobre determinados vehículos fabricados en China, lo que ha llevado a los fabricantes asiáticos a buscar producción local dentro del territorio comunitario para evitar esas tasas adicionales.

España también ofrece otro atractivo importante, como la existencia de fábricas con capacidad disponible tras la reestructuración del sector del automóvil en los últimos años. Por ejemplo, el antiguo complejo de Nissan en Barcelona ahora está ligado a proyectos de Chery y EBRO, ambas procedentes del gigante asiático.

España gana peso en la industria europea

La llegada de fabricantes chinos puede reforzar el papel de España dentro de la automoción europea en un momento de transformación del sector. Las inversiones previstas podrían generar empleo, atraer nuevos proveedores y revitalizar plantas industriales que habían perdido actividad en los últimos años.

Aun así, no son pocos los debates dentro de la Unión Europea sobre el grado real de producción local, la dependencia tecnológica de China y el impacto que tendrá la competencia asiática sobre los fabricantes tradicionales europeos.

Baterías con autonomía para 1.500 kilómetros y recargas en 6 minutos

La compañía, que levanta una planta en España, muestra en Pekín sus últimos avances en un nuevo capítulo de la pugna con su gran rival BYD. Guillermo Abril en elpais.com. Imagen de Andrés Martínez Casares (EFE).



En una presentación al estilo de los grandes advenimientos de Silicon Valley, el gigante chino de las baterías CATL desveló durante un evento para periodistas e inversores en Pekín, su próxima generación de modelos de recarga ultrarrápida y con autonomía para recorrer de una tacada, prácticamente, la distancia de Madrid a Bruselas.

Hubo aplausos y gritos de emoción real -probablemente procedentes de empleados de la compañía sentados en las primeras filas-, cuando el responsable técnico de CATL, Gao Huan, descubrió la última

versión de su batería de condensación Qilin: el nuevo modelo es capaz de suministrar energía para recorrer hasta 1.500 kilómetros con una sola carga, superando la anterior, que alcanzaba los 1.000 kilómetros.

CATL también dio detalles sobre su nueva versión del modelo ultrarrápido Shenxing, que recarga del 10% al 98% en 6 minutos 27 segundos, un notable avance con respecto a la anterior generación, que cargaba del 5% al 80% en 15 minutos. Y avanzó su visión sobre el futuro de las recargas, con electrolineras a las que acudir para intercambiar las baterías a toda velocidad.

La presentación de la mayor compañía de baterías del planeta cobra aún mayor importancia en un mundo atravesado por un conflicto en Oriente Próximo, cuyos efectos colaterales han evidenciado las costosas dependencias geopolíticas de los recursos fósiles.

“La tecnología china no solo debería basarse en la velocidad y la escala”, aseguró desde el escenario Yuqun Robin Zeng, el multimillonario fundador de la empresa. “Más importante aún, debería depender de las innovaciones de alta calidad”, añadió en un discurso de corte científico, en el que aseguró que aún había margen para explorar nuevas fronteras de los materiales: son la base de sus artefactos.

Zeng resumió también la filosofía de una multinacional en rapidísima expansión, cuyas baterías impulsan ya más de 28 millones de coches, según sus propios datos: “El principal enemigo del espíritu científico no es la ignorancia, sino simplificar los problemas demasiado pronto”, dijo este ingeniero que arrancó su carrera empresarial en los noventa fabricando pequeñas baterías, principalmente para empresas occidentales de la entonces floreciente industria de la electrónica de consumo. Hoy, aquellos aparatos han crecido hasta convertirse en coches: “La verdadera ciencia implica abrazar la complejidad”, agregó.

La presentación, en ocasiones, se convirtió en una clase magistral sobre materiales, resistencias y electroquímica, con fórmulas proyectadas sobre la pantalla. En otros momentos, CATL apostó por vídeos efectistas con música épica y coches potentes zumbando por montañas y desiertos. La unión de ambos polos sería una buena síntesis del modo en que China concibe su apuesta por subir en la cadena de valor tecnológica: una mezcla de mercadotecnia bombástica y eficiencia matemática.

CATL, que protagonizó una meteórica venta de acciones en la Bolsa de Hong Kong el año pasado, forma parte también del desembarco de nuevas inversiones chinas en España; lleva meses construyendo junto a Stellantis una planta de baterías en Zaragoza, un megaproyecto valorado en más de 4.000 millones de euros. Además, tiene en marcha la construcción de otra fábrica en Hungría, solo por mencionar los planes para integrarse en la cadena del automóvil eléctrico en la Unión Europea.

Con una cuota global de mercado de casi el 40%, CATL sigue dominando el sector frente a su gran rival, la también china BYD, que no solo produce baterías: es el primer fabricante mundial de coches eléctricos.

Este evento, actividad organizada en paralelo con el Salón del Automóvil de Pekín, es una muestra de la intensidad que ha cobrado la batalla del vehículo eléctrico y sus tecnologías asociadas. El epicentro de esta contienda se encuentra en China, líder mundial en este campo.

COMISIONES TÉCNICAS

CT2 Motores y Energías para movilidad sostenible

Motores térmicos para el futuro del automóvil ligero

Los motores térmicos de combustión interna, que se basan en la energía térmica generada por la combustión de un combustible líquido o gaseoso, están siendo cada vez más cuestionados por sus emisiones contaminantes de salud pública y de efecto invernadero durante su uso. En muchos casos se contraponen a los motores eléctricos que utilizan la energía acumulada en baterías que han sido recargadas de la red pública, pero no es así y están condenados a entenderse.

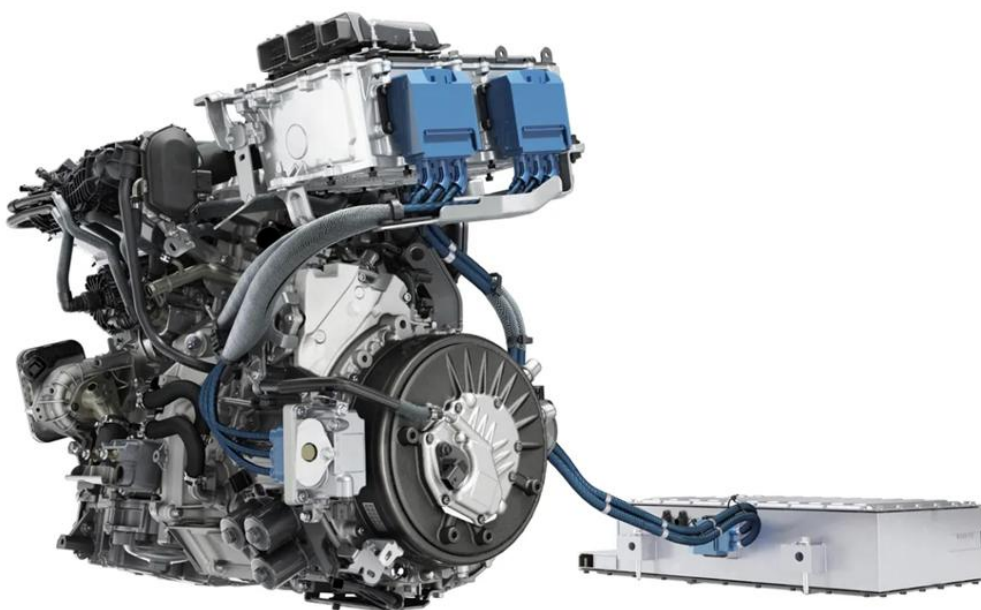


Imagen: Renault

Los motores térmicos tienen la ventaja de su mayor autonomía por el significativo menor peso y volumen del combustible que el de la electricidad acumulada en una batería para alimentar el motor eléctrico. En términos de energía acumulada, la gasolina tiene casi 40 veces más por kg que una batería de litio y unas 100 veces más por litro de volumen. Sin embargo, tienen el inconveniente de no poder arrancar directamente desde velocidad cero y de que su rendimiento efectivo es bastante menor en su uso real. El inconveniente de las emisiones de escape de los motores térmicos ha sido ya minimizado hasta valores insignificantes por las diversas tecnologías de combustión y postratamiento ya aplicadas en los vehículos actuales y eso no es esperable que evolucione más en el futuro. Sin embargo, la emisión de CO₂ es todavía un hándicap a resolver cuando se usan combustibles de origen fósil, y por ello se sigue avanzando hacia combustibles de origen renovable como los biocombustibles que se mezclan con los de origen fósil o los puros que son ya una realidad en algunas estaciones de servicio, a los que se unirán en el futuro el hidrógeno y los 'e-fuels' combinándolos con CO₂ capturado.

Los dos inconvenientes antedichos se minimizan al hibridarlos con motores eléctricos, lo que permite además recuperar la energía cinética del vehículo que se pierde en calor al frenar. Por eso el futuro de los motores térmicos va unido a la evolución de la hibridación eléctrica en la conducción, pero los motores térmicos para sistemas híbridos pueden utilizar combustibles de origen fósil, pero también indistintamente combustibles renovables como las nuevas gasolinas y gasóleo renovables, el biometano, los 'e-fuels' o el hidrógeno, por lo que su emisión neta de CO₂ puede ser nula si por fin se aplica la medición de este gas en ciclo de vida y no solo en utilización.

Los actuales sistemas híbridos denominados 'mild hybrid' con baterías de 12 a 48 Voltios son una transición hacia los denominados 'full hybrid' con baterías de mucho mayor voltaje y mayor contribución del motor eléctrico en la tracción. Para mejorar el rendimiento efectivo de la propulsión, los motores térmicos del futuro van a continuar evolucionando ligeramente hacia lo que se llaman 'motores dedicados', es decir, diseñados especialmente para propulsar el vehículo coordinadamente con un motor eléctrico.

(sigue)

Para ello, eliminan todo lo que tiene que ver con el motor de arranque, pues arrancan directamente con la energización del motor eléctrico, eliminan el ralentí lo que facilita el diseño del sistema de distribución, de la inyección y de la refrigeración, funcionando el motor siempre por encima de una velocidad de rotación mínima, mayor que la de ralentí. Ello facilitará la optimización de sus variables operativas (velocidad de rotación y par motor) en una zona más estrecha de la curva característica del motor, lo que está permitiendo simplificar la variabilidad de la distribución y diseñar conductos y formas de la cámara de combustión adecuadas para media y alta carga. Pero al incluir los sistemas eléctricos, el inversor y la batería, que aportan un peso significativo al sistema, el motor térmico debe aligerarse en lo posible y por ello motores de menor cilindrada con turbo con ciclo Miller o sistemas de sobrealimentación eléctrica serán la tendencia de muchos fabricantes, aunque algunos mantendrán sus motores de mayor tamaño, pero con soluciones de buen rendimiento como el ciclo Atkinson (que es esencialmente el retraso al cierre de la válvula de admisión) para mejorar su eficiencia. La tendencia actual a desconexión de cilindros cuando no se demanden potencias altas del motor térmico se mantendrá como solución en los sistemas híbridos, pues su potencia ya no será el hándicap importante que era en los sistemas convencionales por la contribución del motor eléctrico en la aceleración y momentos de alta demanda de potencia. Otros avances del futuro como los asientos de válvulas por deposición laser tendrán como objetivo reducir el coste y tamaño de los motores, más que su potencia o rendimiento.

La utilización de sistemas de combustión diésel, con su evidente ventaja de rendimiento, no compensará en vehículos ligeros por su bastante mayor coste y peso. Por ello, la tendencia será usar motores diésel solo en sistemas de propulsión híbridos de potencia relativamente alta de uso muy continuado en coches o vehículos comerciales de gran tamaño, donde el tamaño y coste del tren de potencia no es tan significativo en relación al coste total del vehículo.

La construcción de los motores térmicos también evolucionará hacia conjuntos compactos que incluyen el motor eléctrico, el o los generadores eléctricos, incluso el inversor, en un único bloque o conjunto para reducir peso y coste. Las máquinas eléctricas se acoplan directamente al eje del motor térmico con caja de hasta 8 marchas o sistemas planetarios en híbridos tipo paralelo, o sin caja de cambios en híbridos tipo serie. Algunos desarrollos apuntan a motores térmicos con dos ejes de salida de potencia que accionan sendas máquinas eléctricas y planetarios para eliminar la caja de cambios, e incluso el diferencial accionado una rueda por cada lado con el motor central transversal.

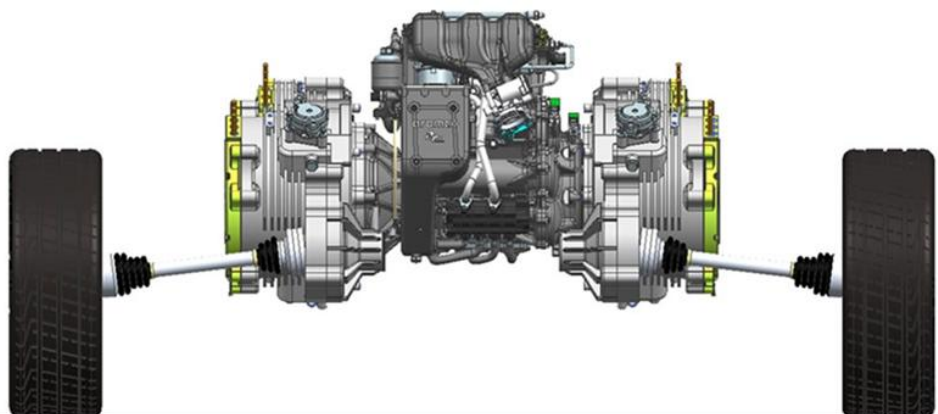


Imagen: ARAMCO Research & Innovation

Por lo demás, no son esperables en el futuro evoluciones disruptivas o muy drásticas en los motores térmicos de vehículos con propulsión híbrida en serie, en paralelo o mixta. La I+D en motores térmicos no se ha detenido, pero se ha reducido significativamente. Los diseñadores de motores tienen claras y asumidas las limitaciones de rendimiento que el mecanismo biela-manivela y que los ciclos termodinámicos Otto o Diésel tienen y que valores mayores de 50% serán siempre insuperables para vehículos ligeros.

Quizá sí se pueda ver en el futuro alguna novedad disruptiva en motores térmicos de combustión interna para extensores de autonomía de vehículos esencialmente eléctricos de batería. En este sentido se está investigando el uso de motores tipo Wankel, pequeñas turbinas de gas y sistemas de generadores de émbolos libre, por su pequeño tamaño para potencias bajas, pues el rendimiento o el coste pasan a un segundo plano en la concepción general del vehículo por su poco coeficiente de utilización.

(Artículo de Jesús Casanova Kindelán, catedrático de Ingeniería Energética UPM y vicepresidente de la Comisión Técnica 'CT2 Motores y Energías para movilidad sostenible' de ASEPA)

Bioetanol y resiliencia: una solución estratégica en un mundo en transformación

En un contexto marcado por tensiones geopolíticas, volatilidad de los precios energéticos y crecientes desafíos climáticos, el modelo energético global está entrando en una nueva fase. La dependencia de recursos fósiles concentrados en determinadas regiones del mundo está dando paso a una lógica diferente: producir energía de forma más distribuida, con recursos locales y mayor capacidad de adaptación. En este cambio de paradigma, los biocombustibles (y en particular el bioetanol) están adquiriendo un papel cada vez más relevante.

BIOCOMBUSTIBLES: MÁS RESILIENCIA ANTE LA INESTABILIDAD GEOPOLÍTICA

 Energía más limpia |  Seguridad energética |  Desarrollo rural

AMÉRICA

	ARGENTINA	Mezclas voluntarias de hasta E15 en naftas. Más competitividad y menor dependencia de importaciones.
	BRASIL	Avanza hacia mezcla del 32% de etanol en gasolina. Capacidad productiva récord y sector preparado.
	ESTADOS UNIDOS	Nuevos estándares del Renewable Fuel Standard (RFS) con los mayores volúmenes históricos.

En la región se sustituye más del 18% de la gasolina con bioetanol y alrededor del 6% del diésel con biodiésel.

EUROPA

	ALEMANIA	Eleva objetivos de reducción de emisiones en transporte (hasta ~25% en 2030) y mantiene biocombustibles de primera generación para asegurar suministro.
	FRANCIA	El E85 cuesta cerca de la mitad que la gasolina (~0,7–0,9 €/l vs 1,7–2 €/l). Más de 4.000 estaciones y creciente aceptación.

ASIA

	INDIA	Acelera su programa E20 (20% de bioetanol en gasolina), adelantando objetivos clave.
	CHINA	Impulsa el etanol en varias regiones como herramienta de seguridad energética y gestión agrícola.
	TAILANDIA	Consolida mezclas altas como E20 y E85 dentro de su estrategia energética.

OCEANÍA

	AUSTRALIA	Impulsa mandatos de mezcla a nivel regional para aumentar el uso de bioetanol.
	NUEVA ZELANDA	Evalúa marcos regulatorios para introducir combustibles renovables en el transporte.

¿DÓNDE ESTÁ ESPAÑA?

Contamos con capacidad industrial, recurso agrícola y conocimiento tecnológico para jugar un papel relevante. La cuestión es si el marco regulatorio y la ambición acompañarán este momento estratégico.

LOS BIOCOMBUSTIBLES NO SOLO SON UNA SOLUCIÓN CLIMÁTICA, SINO UNA PALANCA ESTRATÉGICA PARA LA AUTONOMÍA ENERGÉTICA.

El contexto actual ha puesto de manifiesto una realidad incómoda: la seguridad energética global sigue estando fuertemente condicionada por factores externos. Tensiones en regiones productoras de petróleo, disrupciones logísticas o eventos climáticos extremos están acelerando una reflexión profunda sobre el modelo energético.

En este escenario, los biocombustibles están emergiendo no solo como una herramienta de descarbonización, sino como un pilar clave de resiliencia económica, agrícola y energética.

El avance global del bioetanol en América, Europa, Asia y Oceanía

La tendencia es inequívoca y transversal. En América, el bioetanol ya sustituye una parte significativa de la gasolina, con países como Argentina ampliando las mezclas hasta E15, Brasil avanzando hacia (*sigue*)

niveles cercanos al 32% con una capacidad productiva récord, y Estados Unidos reforzando su programa Renewable Fuel Standard con volúmenes crecientes.

En Europa, el debate ha evolucionado hacia posiciones más pragmáticas. Alemania está elevando sus objetivos de reducción de emisiones en transporte y reconsiderando el papel de los biocombustibles de primera generación como elemento de estabilidad. Francia, por su parte, demuestra cómo la política pública puede trasladarse al consumidor: el E85, con un precio claramente inferior al de la gasolina, está ganando aceptación progresiva.

En Asia, India acelera su programa E20 adelantando objetivos clave, mientras China impulsa el etanol como herramienta de seguridad energética y Tailandia consolida el uso de mezclas altas dentro de su estrategia nacional. En Oceanía, Australia y Nueva Zelanda avanzan en marcos regulatorios que apuntan en la misma dirección.

Bioetanol de primera generación y desarrollo rural en Europa

En Europa, los biocombustibles de primera generación están siendo reevaluados en el nuevo contexto energético. El bioetanol de origen agrícola no solo contribuye a la descarbonización, sino que también ofrece soluciones a retos estructurales del territorio.

Su desarrollo favorece la actividad económica en zonas rurales, genera estabilidad en las rentas agrarias y permite reducir la exposición a la volatilidad internacional. Además, impulsa modelos integrados en los que agricultura, industria y energía se refuerzan mutuamente, contribuyendo a frenar el abandono del campo europeo.

Bioetanol, proteína vegetal y autonomía estratégica europea

El bioetanol forma parte de un modelo de biorrefinería que va más allá de la energía. La coproducción de proteínas vegetales (DDGS) permite reducir la dependencia de importaciones de soja y refuerza la autonomía del sistema ganadero europeo.

Este enfoque mejora la eficiencia del uso de recursos, impulsa la economía circular y aporta estabilidad en un contexto internacional marcado por la incertidumbre en los mercados agrícolas.

El papel del bioetanol en el transporte marítimo y combustibles híbridos

El transporte marítimo es uno de los sectores más complejos de descarbonizar. En este ámbito, el bioetanol se perfila como una solución complementaria dentro de nuevos combustibles híbridos.

La combinación de metanol y bioetanol permite avanzar en la reducción de emisiones aprovechando infraestructuras existentes, facilitando una transición gradual y viable desde el punto de vista económico y tecnológico.

Bioetanol como base para los combustibles del futuro (RFNBO y e-fuels)

El bioetanol también desempeña un papel relevante en el desarrollo de los combustibles sintéticos. Como fuente de carbono biogénico, es clave para la producción de RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin).

En combinación con hidrógeno renovable, permite generar *e-fuels*, contribuyendo a la descarbonización de sectores difíciles de electrificar y posicionándose como un elemento puente hacia el sistema energético del futuro.

Un nuevo paradigma energético: resiliencia y producción local

Conflictos geopolíticos, pandemias y fenómenos climáticos extremos están acelerando un cambio de paradigma. El modelo energético evoluciona hacia sistemas más distribuidos, resilientes y menos dependientes de recursos externos.

El bioetanol se sitúa en el centro de esta transformación al combinar sostenibilidad, seguridad energética y desarrollo económico.

España ante el reto del bioetanol y la seguridad energética

España cuenta con una base sólida en capacidad industrial, conocimiento tecnológico y potencial agrícola. Sin embargo, el reto es estratégico.

En un contexto en el que América, Europa, Asia y Oceanía refuerzan su apuesta por los biocombustibles, España debe definir su posición. El desarrollo del bioetanol representa una oportunidad para fortalecer la seguridad energética, la autonomía alimentaria y el tejido industrial.

La cuestión no es si el bioetanol es viable, sino si España aprovechará plenamente su potencial en este nuevo escenario global.

(Artículo de José Ramón Freire, director general de la Asociación Española del Bioetanol)

Salidas de vía: el accidente que mejor se puede prevenir

La DGT identifica las salidas de vía como el siniestro mortal más relevante en carretera. Aunque la mortalidad interurbana bajó un 3% en 2025 y la tasa por millón de desplazamientos marcó mínimo histórico, este tipo de accidente sigue concentrando el 43% de los fallecidos (Faconauto).



La seguridad vial española cerró 2025 con una lectura que permite cierto optimismo: en vías interurbanas fallecieron 1.119 personas, un 3% menos que en 2024, pese a que los desplazamientos de largo recorrido crecieron un 3,39% hasta alcanzar los 478,56 millones, récord absoluto. La tasa de siniestros mortales por millón de desplazamientos cayó a 2,1, el valor más bajo de toda la serie, y hubo 36 días sin víctimas mortales, frente a los 28 del año anterior, según el último balance provisional de siniestralidad 2025 publicado por la DGT.

Pero dentro de esa mejora general hay un reto muy concreto: la salida de vía. Según el mismo informe oficial de la DGT, este tipo de siniestro provocó 481 fallecidos, el 43% del total en vías interurbanas, una cifra prácticamente estable respecto al año anterior.

La buena noticia es que hablamos de uno de los accidentes donde más margen existe para actuar. En el 90% de los casos hay un único vehículo implicado, y la propia DGT recuerda en su especial sobre salidas de vía publicado en la Revista Tráfico y Seguridad Vial que estos siniestros causan alrededor de 500 fallecidos y más de 1.500 heridos graves cada año.

Ahí entran tres palancas clave: comportamiento, tecnología y parque móvil. La velocidad adecuada, el descanso, la atención y el mantenimiento siguen siendo imprescindibles. Pero los vehículos nuevos incorporan sistemas que ayudan precisamente en los escenarios donde se producen muchas salidas de vía: asistentes de mantenimiento de carril, alertas de fatiga, control de estabilidad, frenada automática o avisos de pérdida de trayectoria.

El problema es que España sigue circulando con un parque muy envejecido. Según el último informe de ANFAC e Ideauto sobre la antigüedad del parque automovilístico, elaborado a partir de datos oficiales de la DGT, la edad media de los turismos alcanzó los 14,6 años en 2025; los vehículos comerciales ligeros llegan a 14,8 años y los industriales a 15 años.

Esto significa que muchos conductores aún circulan en vehículos que no disponen de las ayudas de seguridad que hoy ya son habituales en los modelos nuevos. Sistemas que, en muchos casos, están específicamente diseñados para evitar distracciones, corregir trayectorias o reducir las consecuencias de un error humano.

Por eso, la renovación del parque debe leerse también como una política de seguridad vial. No se trata solo de cambiar coches antiguos por coches más eficientes, sino de incorporar a la carretera vehículos capaces de ayudar al conductor antes de que el error se convierta en accidente.

En este punto, los concesionarios tienen un papel directo: explicar al cliente qué sistemas de seguridad incorpora su vehículo, cómo funcionan y por qué pueden ser decisivos. La entrega de un coche nuevo no debería ser únicamente un trámite comercial, sino también una oportunidad para reforzar una conducción más segura y consciente.

Éxito de InnovautoUPM 2026

El pasado día 6 de mayo de 2026 se ha desarrollado la **XI Jornada InnovAutoUPM**, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, con más de 300 asistentes entre alumnos y profesores de la ETSII y de la UPM, y con la presencia de un número importante de profesionales del sector de la automoción pertenecientes a la Asociación Española de Profesionales de la Automoción (ASEPA).

En este evento, ASEPA otorgó el Premio a la mejor ponencia, *'Baterías de Estado Sólido'* al alumno **Juan Laguna Molina** mediante la votación de un jurado constituido por tres miembros de ASEPA y tres profesores del grupo GIVET.



El acto de apertura estuvo a cargo del director de la ETSII Sergio Domínguez Cabrerizo, acompañado de Marta Olea, vicerrectora de Comunicación y Relaciones Institucionales de la UPM, de Felipe Jiménez Alonso, catedrático ETSII, responsable GIVET y José María López, catedrático UPM, miembro de GIVET y presidente de ASEPA.

El tema de la XI Jornada InnovAutoUPM, fue *'Baterías Para Vehículos Eléctricos. Tecnologías, Retos y Tendencias'*, y contó con 6 ponencias preparadas por los alumnos del Máster de Ingeniería Industrial de la ETSII y una Conferencia invitada, realizada por Joaquín Catalá, subdirector general de Gestión y Ejecución de Programas Industriales, Innovación y Digitalización del Ministerio de Industria y Turismo, quien presentó las acciones del PERTE VEC en relación con la cadena de valor de las baterías.

Las ponencias abordaron el papel estratégico de las baterías en la transición hacia la descarbonización, la electrificación del transporte y la soberanía industrial, tanto en Europa como en España. En conjunto, ofrecieron una visión que abarca desde el contexto geopolítico e industrial hasta el análisis técnico de las distintas tecnologías.

En un primer bloque temático varias presentaciones profundizaron en las tecnologías actuales de baterías de ion-litio. Se analizó la evolución y consolidación de químicas como LFP (fosfato de hierro y litio).

En un segundo bloque temático se presentaron dos ponencias para poner en valor el ecosistema de la fabricación de baterías en España y en Europa, destacando el fuerte impulso a la creación de gigafactorías como respuesta a la creciente demanda de baterías.

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 mayo' 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: *biometano*, *háptico* y *humanoide*, ha

resultado elegida como 'palabra del mes de mayo':

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

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](#).

Oferta de empleo

¿Eres un experto en diagnosis y hablas italiano?

Puedes evolucionar tu carrera técnica en el equipo de 'Hotline de Bosch', con ubicación en Madrid (España) y modelo híbrido disponible o para el resto de España con modelo 100% teletrabajo. Perfil: Oficial 1ª / Jefe de Taller con pasión por la tecnología.



Sobre el puesto

En **Bosch Service Solutions** ampliamos nuestro equipo de soporte técnico internacional. Buscamos a un profesional con amplia experiencia en el taller que quiera dar un salto en su carrera y pasar al área de consultoría técnica y diagnosis remota.

Tu función será dar soporte a otros mecánicos en la resolución de averías complejas, utilizando la tecnología y bases de datos de Bosch para los mercados de España e Italia.

¿Qué valoramos?

- Buscamos a alguien que conozca bien el día a día del taller y domine la parte electrónica:
- Experiencia: Al menos 5 años como Oficial de 1ª o Jefe de Taller.
- Conocimientos técnicos: Experto en diagnosis, lectura de esquemas eléctricos y uso de osciloscopio.
- Idiomas: Nivel bilingüe o muy fluido de Italiano (imprescindible para dar soporte al mercado italiano).
- Habilidades: Capacidad para explicar soluciones técnicas de forma clara y manejo básico de herramientas informáticas.

Tus funciones principales

- Atender consultas técnicas de talleres mecánicos (Hotline).
- Guiar en el diagnóstico de averías de gestión de motor, seguridad y sistemas de confort.
- Asesorar sobre el uso de los equipos de diagnosis de Bosch (ESI[tronic]).

Lo que te ofrece bosch

- Evolución profesional: Pasa del trabajo físico en el elevador a un entorno de oficina técnica de vanguardia.
- Formación continua: Estarás al día de todas las novedades tecnológicas antes que nadie.
- Estabilidad: Contrato estable en una empresa líder mundial con una retribución competitiva.
- Calidad de vida: Horarios cerrados, beneficios sociales (seguro médico, planes de pensiones) y opciones de teletrabajo.

¿Te interesa el reto?

- Si crees que tu etapa en el taller ha llegado al momento de evolucionar hacia el asesoramiento técnico, queremos conocerte.
- Insíbete directamente aquí: <https://smrtr.io/wZ-mt>
- Para cualquier duda, puedes contactar con Claudia Leira Vila utilizando la dirección de correo electrónico: external.Claudia.LeiraVila@es.bosch.com

Matriculaciones en España al cierre de abril

Las ventas de **turismos** crecen de nuevo en abril. El mes registró 106.862 nuevas unidades, lo que representa un aumento del 8,4% respecto a abril del año anterior. A pesar de contar con Semana Santa, los meses de marzo y abril en su conjunto han mejorado su comportamiento respecto al mismo periodo del año pasado. El notable crecimiento de las ventas de electrificados, que se mantiene por encima del 21% del mercado y el constante crecimiento de los híbridos convencionales permiten al mercado superar por segundo mes consecutivo la barrera de las 100.000 unidades mensuales. En el total del año ya se alcanzan 407.389 ventas, lo que supone un 7,8% más en este primer cuatrimestre que en el mismo de 2025.

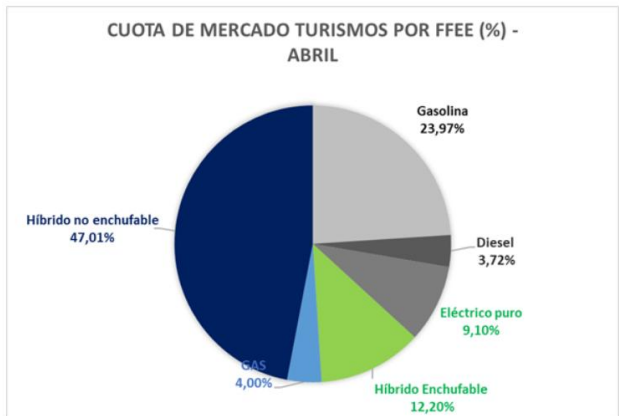
Matriculaciones España año 2026 Cierre al mes de abril

		mes	% / 2025	acumulado	% / 2025
Automóviles		106.862	8,4%	407.389	7,8%
Derivados, furgonetas y pick-up		8.622	8,3%	33.737	8,7%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t		8.121	2,5%	31.016	13,4%
V.I. Ligeros < 6 t		242	278,1%	573	132,0%
V.I. Medios 6-16 t		266	-15,8%	1.195	-5,8%
V.I. Pesados > 16 t		2.153	21,6%	9.152	19,4%
Autocares, Buses y Microbuses		397	-6,8%	1.472	-3,8%
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	50.435	23,5%	194.718	19,6%
	Híbridos enchufables (PHEV + E-REV)	13.922	44,3%	51.847	68,6%
	Eléctricos (BEV)	11.039	44,4%	41.741	40,7%
	Gas (GLP)	4.292	-0,7%	14.209	-22,9%
	Gas (GNC+GNL)	71	9,2%	267	-17,9%
	Hidrógeno (FCEV)	0	---	1	---

Fuente: ANFAC

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

Los turismos electrificados (BEV+PHEV) se consolidan como un segmento clave para impulsar el mercado. En abril, las ventas aumentaron un 42,5%, con un total de 22.758 unidades y el 21,3% del mercado total.



En el acumulado del año, se alcanzan las 85.724 ventas, un 54% más que el mismo periodo del año anterior, lo que representa el 21% del total, más de 7 p.p. por encima de 2025.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en abril se quedan en 103,5 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 4,3% 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 6,3% 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) alcanzan en abril las 24.961 unidades, un aumento del 44,3% respecto al mismo mes de 2025. La cuota de mercado de los vehículos electrificados este cuarto mes se sitúa en 19,7%, cerca de 5 puntos porcentuales por encima de abril de 2025. En el acumulado del año, estos vehículos registran un crecimiento del 55%, con 93.588 unidades vendidas y el 19,3% del mercado.

Respecto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), aumentan un 27,6% en abril, con un total de 79.759 unidades y representando el 62,8% del mercado total. Por tecnología, los híbridos convencionales se mantienen como la primera opción de los usuarios, con el 4 de cada 10 ventas en el mes. Los vehículos alternativos acumulan en el primer cuatrimestre de año 302.783 unidades vendidas.

Una página de historia

Barcelona – Ginebra (25 y 26 de julio de 1928)

El Real Moto Club de Cataluña fue muy activo desde su nacimiento, organizando numerosas competiciones de regularidad y velocidad tanto de motos como de *cyclecars*, automóviles estos últimos de hasta 1.100 cc, y fue en 1928 cuando decidió organizar una gran prueba internacional de regularidad de 978 km de recorrido que, saliendo desde Barcelona, llegase hasta Ginebra, coincidiendo allí con la celebración del Gran Premio Motociclista de Suiza.

Los promedios a seguir variaban según el vehículo, y eran de 35 a 40 km/h, o de 40 a 45 km/h, siendo el 25 de julio de 1928 cuando 53 participantes tomaron la salida en la barcelonesa sede del RMCC, dirigiéndose a la frontera francesa, finalizando en Nimes la primera jornada, habiéndose registrado algunos abandonos por motivos mecánicos.



Aduana Franco - Suiza

Al día siguiente, 26 de julio, 40 de los participantes llegaron a Ginebra, en donde fueron muy bien recibidos, tanto por las autoridades locales como por las deportivas, organizándose un desfile por la ciudad, asistiendo al día siguiente al Gran Premio Motociclista de Suiza desde localidades preferentes.

Tras una estancia en Ginebra en la que no faltaron algunas excursiones a lugares turísticos ni repasos mecánicos a algunos vehículos, los participantes iniciaron su regreso hacia Barcelona.

(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:



Alsa lanza la campaña “Llegar lejos. Estar cerca” para presentar su Marca Empleadora (*)



Castrosua confirma su plena estabilidad operativa (*)



3,3 litros a los 100 km con gasolina renovable: Horse y Repsol acaban de demostrar que el motor de combustión no ha muerto (*)



Gran Desfile de Vehículos Históricos 2026: Ingeniería e historia se dan cita en Madrid (*)



El INTA realiza los ensayos de impacto acústico para el Ejército de Tierra (*)



Firma y decoración (*)

¿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.



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

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

La vida de ASEPA

A la fecha del **16 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.

El día 6 de mayo se ha desarrollado la XI Jornada **InnovAutoUPM**, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, con asistentes entre alumnos y profesores de la ETSII y de la UPM, así como de ASEPA, que ha otorgado un premio de 500 euros a la mejor ponencia.

El pasado 8 de mayo y dentro de la serie 'ASEPA y **Capital Radio**, por la automoción' hemos realizado un programa para publicitar el curso de Flotas de autobuses urbanos que comenzará el día 29.

Estamos esperando propuestas para el premio de '**Excelencia Jóvenes**' de socios y simpatizantes con límite del 15 de mayo.

Del 29 de mayo al 13 de junio impartiremos la 1ª edición del curso '**Las nuevas tecnologías en flotas de autobuses urbanos**', en modalidad presencial con 28 horas lectivas.

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.ondacero.es/noticias/economia/que-interes-tiene-china-elegir-espana-como-centro-expansion-automovilistica-europa_202605116a01b0b7b5b06629960bfa29.html
3. <https://elpais.com/economia/2026-04-22/el-gigante-chino-catl-presenta-baterias-con-autonomia-para-1500-kilometros-y-recargas-en-6-minutos.html>
4. Asepa
5. <https://bio-e.es/bioetanol-seguridad-energetica-resiliencia-global/>
6. https://www.faconauto.com/noticias-automocion/salidas-de-via-el-accidente-que-mejor-se-puede-prevenir-con-conduccion-consciente-tecnologia-y-renovacion-del-parque/?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_source_platform=mailpoet&utm_campaign=faconauto-news-6-de-mayo-de-2026
7. Asepa
8. Asepa
9. Bosch
10. Anfac
11. Asepa
12. Nuestros Protectores
13. Revistas automoción
14. Asepa

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



Para hacerte socio de ASEPA:

Profesionales de la automoción...

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

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

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

Las cuotas anuales son:

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

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

Protectores Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



Acuerdos de colaboración con:



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

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