



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 362 – 16 junio 2026 -

ASEPA informa:

- El Observatorio EVomarket
- España se convierte en el nuevo 'Hub' de la automoción china en Europa
- La revolución de las baterías ya está en marcha
- El motor que tiene más potencia que el eléctrico y con autonomía próxima al diésel
- La lentitud para retirar los vehículos viejos hace que perduren los niveles de contaminación
- La ITV: una herramienta que salva vidas
- Cursos gratuitos para personas trabajadoras, autónomas y desempleadas
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Las matriculaciones en España al cierre de mayo
- Una página de historia. Rafael Manso de Zúñiga: Primer gran piloto internacional de España
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Todos los Boletines ASEPA editados en www.asepa.es

El Observatorio EVomarket

Ya está publicado el nº 2 de la nueva publicación anual que hemos creado el pasado año para presentar un análisis comparativo de la evolución del mercado español de vehículos electrificados en comparación con Europa.



En esta publicación reunimos datos, tendencias y análisis elaborados por especialistas que conocen de primera mano la realidad del sector. Desde la evolución de las matriculaciones hasta la infraestructura de recarga, pasando por los programas de ayudas o los datos socioeconómicos, cada apartado aporta una pieza clave para comprender el escenario actual y anticipar el que viene.

La transición hacia el vehículo eléctrico e híbrido constituye uno de los mayores desafíos tecnológicos y productivos de la automoción moderna, por lo que es esencial disponer de herramientas que permitan interpretar con precisión la evolución del mercado, la madurez de las tecnologías y las implicaciones para la cadena de valor.

España cuenta con talento, capacidad industrial y una red de profesionales que han demostrado su solvencia en cada etapa de la historia de la automoción. Con iniciativas como este Observatorio, reforzamos nuestra posición y contribuimos a que la toma de decisiones —tanto públicas como privadas— se base en información sólida y contrastada.

Puedes acceder a esta publicación en este [enlace](#).

Confiamos en que esta publicación se convierta en una referencia para todos aquellos que trabajan por una

movilidad más eficiente y sostenible.

España se convierte en el nuevo ‘Hub’ de la automoción china en Europa

MG se suma al listado de marcas que ya fabrican, ensamblan en España o tienen en marcha un proyecto para hacerlo en las próximas fechas. Patxi Fernández en abc.es.

El mapa de la industria automotriz en España está sufriendo una metamorfosis sin precedentes. Lo que comenzó como una ofensiva comercial de marcas asiáticas se ha transformado oficialmente en una colonización industrial. La confirmación de que MG (propiedad del gigante estatal chino SAIC) fabricará sus coches eléctricos en Galicia supone el último y definitivo espaldarazo a una tendencia que hace que España se haya convertido en el principal imán de Europa para las inversiones del gigante asiático.



“Fabricar en España un eléctrico significa evitar los aranceles, pero también no beneficiarnos de la capacidad competitiva que tiene China en costes”, explicaba recientemente a ABC Francesco Colonese, vicepresidente de Omoda Jaecoo en España (marca del Grupo Chery que ya acumula 40.000 unidades matriculadas en el país tras dos años de agresiva expansión comercial).

Para las marcas chinas, la producción local en suelo español responde a la necesidad geoestratégica de esquivar las barreras arancelarias de la Unión Europea sin perder el acceso directo al mercado comunitario.

Aunque producir aquí no necesariamente significará coches radicalmente más baratos debido a los costes laborales y energéticos europeos respecto a China, la contrapartida para España consiste en una inyección masiva de capital extranjero, creación de empleo de alta cualificación (ingenieros, I+D+i...) y la consolidación de redes comerciales que ya superan los centenares de puntos de venta en todo el territorio nacional.

Alianzas estratégicas

A través de alianzas estratégicas, la reindustrialización y el ensamblaje local, las firmas chinas ya no solo venden coches que ya circulan por nuestras carreteras, sino que han echado raíces en nuestras fábricas.

La última confirmación tras meses de intensas y discretas negociaciones ha llegado por parte del presidente de la Xunta, Alfonso Rueda, quien ha anunciado que el coloso SAIC Motor ha elegido Ferrol para instalar su primera fábrica de coches eléctricos en toda Europa.

El proyecto se dividirá en dos sedes estratégicas. As Pontes albergará un macrocentro industrial y logístico, mientras que Ferrol acogerá la planta de ensamblaje final de los vehículos, aprovechando el potencial logístico y de conexiones internacionales que ofrece su puerto exterior. MG, que ya lidera las listas de ventas de coches chinos en España con éxitos rotundos como el MG ZS y el MG4, da así el salto cualitativo de importador a productor local.

El motor de la reindustrialización: de Barcelona a Linares

El desembarco de SAIC en Galicia no es un caso aislado, sino el reflejo de un ecosistema español que ha sabido seducir al capital chino para salvar y reactivar infraestructuras históricas.

En Cataluña, la antigua fábrica de Nissan en Barcelona vive una segunda juventud gracias a la alianza histórica entre Ebro Motors y el gigante Chery. La planta ya ensambla los SUV locales Ebro S400 y S700 utilizando plataformas chinas, y prevé incorporar el Jaecoo 5 para elevar la producción a decenas de miles de unidades anuales.

Los resultados financieros avalan la jugada: en el primer trimestre de 2026, EBRO EV Motors ha registrado un récord histórico de facturación de 141,4 millones de euros (un crecimiento del 223,6% interanual), alcanzando una cuota de mercado en España del 2,2%. Además, la marca ya inicia esta primavera su expansión internacional hacia Bulgaria y Portugal.

En Andalucía Santana Factory de Linares (Jaén) ha vuelto a la vida tras años de inactividad. Bajo un acuerdo de licencia con la *joint venture* china ZZ Nissan (participada mayoritariamente por Dongfeng), se ha lanzado el Santana 400, un *pick-up* puro (chasis de largueros y reductora) en versiones diésel (desde 29.900 €) e híbrida enchufable de 429 CV (desde 44.700 €). El CEO de Santana Motors, Edu Blanco, ha confirmado que la primera línea de montaje tiene el ambicioso objetivo de lograr que hasta un 60% de los componentes se produzcan localmente en España, reactivando la red de proveedores andaluces. (*sigue*)

La jugada de Stellantis: Zaragoza y el futuro de Madrid con Leapmotor

El gigante europeo Stellantis tampoco ha querido quedarse fuera de la ola asiática. A través de su *joint venture* Leapmotor International (controlada al 51% por Stellantis), el grupo busca abaratar costes y acelerar los tiempos de desarrollo de sus vehículos eléctricos.

La planta aragonesa de Figueruelas (Zaragoza) añadirá en 2028 la producción de un nuevo C-SUV eléctrico de Opel que compartirá línea de montaje y componentes con el Leapmotor B10, abaratando costes.



Además, en un movimiento decisivo para garantizar el futuro de la planta madrileña de Villaverde (actual productora de los Citroën C4), Stellantis transferirá la propiedad de la fábrica a la filial española de Leapmotor International. Cuando finalice el ciclo de los modelos de Citroën, Villaverde se convertirá en un centro exclusivo de producción global para los coches eléctricos de Leapmotor.

Almussafes en el punto de mira

Y aunque la operación no se ha confirmado, Valencia podría convertirse en breve en otro de los puntos donde la

automoción china podría establecerse, ya que Ford ha iniciado conversaciones preliminares con el grupo automovilístico chino Geely para compartir capacidad de fabricación en Europa. El eje central de estas negociaciones sería la utilización de la planta de montaje de Ford en Almussafes (Valencia), una instalación que actualmente cuenta con una infrautilización de su capacidad productiva.

La planta de Almussafes tiene una capacidad anual prevista de 400.000 unidades, pero desde el cese de producción de modelos como el Mondeo, la S-Max y la Galaxy en 2024, la fábrica depende casi exclusivamente de la producción del Ford Kuga.

Para Geely, fabricar en Valencia supondría una ventaja competitiva inmediata, ya que al producir dentro de la Unión Europea evitaría los elevados aranceles que Bruselas impone a los vehículos eléctricos importados desde China.

Por qué España y cómo afecta al sector

A las potentes redes de concesionarios y fábricas de MG, Chery (Omoda/Jaecoo) y Leapmotor, se suma la fortísima apuesta de BYD (Build Your Dreams) con su gama tecnológica (Atto 3, Dolphin, Seal), y otras firmas como Lynk & Co, DFSK o Maxus.

Las marcas de coches chinas ya suponen alrededor del 20% de los socios de ANFAC. Esta integración se considera natural en el sector y representa el rápido crecimiento de estas compañías tanto en la cuota de mercado—cerca del 10% de las ventas en España— como en su implantación industrial y comercial.

En el primer trimestre de 2026 las marcas chinas han vendido en España 38.663 unidades, lo que supone un crecimiento del 67% respecto al primer trimestre del año pasado.

Según el informe *'The Chinese OEM Challenge in Europe'*, elaborado por la consultora internacional ICDP difundido por la federación de asociaciones de concesionarios Faconauto, la irrupción de los fabricantes automovilísticos chinos en el Viejo Continente ha cruzado oficialmente la línea que separa la novedad de la permanencia.

El documento lanza una advertencia severa: la expansión del gigante asiático responde a una transformación de carácter netamente estructural. Este cambio de paradigma no solo afectará de forma directa al equilibrio competitivo entre marcas, sino que alterará de raíz la sostenibilidad y posicionamiento de los grandes grupos de distribución y redes de concesionarios en Europa.

Las cifras aportadas por el análisis de ICDP reflejan una aceleración sin precedentes en la captación de cuota de mercado. Al cierre de diciembre de 2025, los fabricantes de origen chino lograron amasar un sólido 7% de las matriculaciones totales en el territorio europeo. Lejos de estancarse, las proyecciones para los próximos años apuntan a una escala ascendente que situaría su penetración en el entorno del 20% a comienzos de la década de 2030.

Este incremento de trece puntos porcentuales supondrá una transferencia masiva de volúmenes de venta. Según detalla la patronal, un desplazamiento de esta envergadura en la balanza comercial obligará a las corporaciones automovilísticas históricas europeas a realizar profundos reajustes operativos. El ajuste y la reducción del volumen disponible para las firmas tradicionales recaerán con extrema dureza sobre los grupos ya establecidos, afectando a fabricantes, proveedores y, muy especialmente, a las redes de distribución.

La revolución de las baterías ya está en marcha

Las baterías de estado sólido y otras innovaciones prometen acabar con la ansiedad por la autonomía y reducir los tiempos de carga a apenas minutos. Laura Pajuelo en elpais.com.

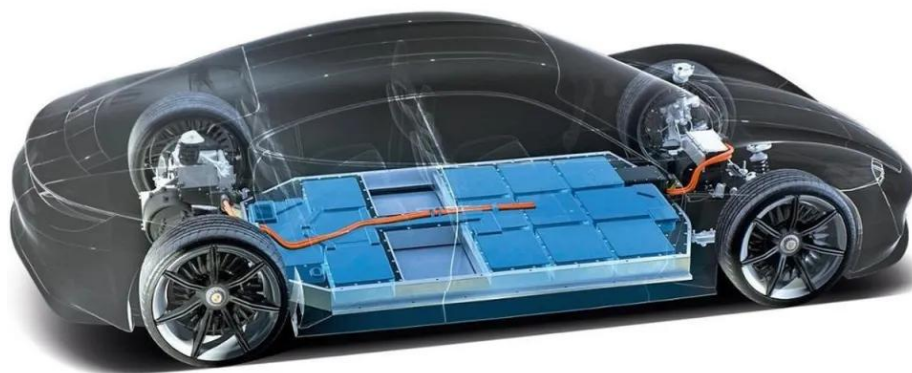
Cada vez que enchufas el móvil antes de irte a la cama o chequeas con ansiedad el indicador de carga de tu coche eléctrico, estás experimentando las limitaciones de unas baterías que llevan décadas sin dar un salto verdaderamente radical. Pero eso está a punto de cambiar. Y es que en laboratorios de Japón, Corea del Sur o Australia ya están trabajando en avances que prometen transformar cómo y cuánto cargamos nuestros dispositivos: hablamos de baterías que se cargan en minutos, que duran décadas y que multiplican su tiempo de uso.

El estado sólido: la gran apuesta de la industria

Si hay una tecnología que concentra las esperanzas del sector, esa es la batería de estado sólido. El concepto es simple: cambiar el electrolito líquido de las baterías actuales —un gel químico que permite que los iones se muevan entre los electrodos— por un material sólido, ya sea cerámico, vítreo o polimérico.

¿Qué implicaciones tiene esto? Por un lado, aumenta significativamente la densidad energética, es decir, la cantidad de energía que puede almacenar una batería en el mismo espacio. Y algunos desarrollos ya apuntan a duplicar las cifras actuales: estas baterías de estado sólido podrían alcanzar una densidad energética superior a 350 Wh/kg, con prototipos que llegan a los 500 Wh/kg, mientras las mejores baterías de iones de litio actuales rondan los 300 Wh/kg.

© Porsche



También mejora la seguridad porque, al eliminar el electrolito líquido, que es inflamable, se reduce el riesgo de incendios. Además, estas baterías se degradan más lentamente, lo que alarga su vida útil. Algunas previsiones hablan incluso de mantener hasta el 90% de su capacidad tras décadas de uso.

Y si la autonomía es importante, el tiempo de carga lo es casi más (a pocos usuarios les importará que su batería dure menos si la pueden cargar en lo que tarda en tomarse un café). Y aquí también hay avances significativos. Las nuevas arquitecturas de batería —especialmente las de estado sólido— permiten trabajar con materiales más eficientes como ánodos de metal de litio, que soportan cargas más rápidas sin degradarse tanto. Esto supondría, por ejemplo, tener móviles que se carguen al completo en menos de cinco minutos.

Ya hay prototipos funcionales y pilotos industriales. Toyota ha anunciado que sacará en 2027 una batería para automóviles capaz de ofrecer mil kilómetros de autonomía con una carga completa en 10 minutos. Samsung, por su parte, ha presentado otro modelo con el que es posible alcanzar el 80% de carga en apenas nueve minutos y ofrecer casi la misma distancia de autonomía. Y otras empresas como LG y diversas startups compiten por liderar esta carrera tecnológica.

El problema de las baterías sólidas

Ahora bien, si tenemos en cuenta que las baterías de estado sólido llevan siendo 'la próxima revolución' desde hace una década. ¿Por qué no las tenemos ya en nuestros coches y teléfonos? Podemos explicarlo con un ejemplo.

Imagina que intentas pegar dos superficies con cinta adhesiva, pero una de ellas tiene pequeños granitos de arena. Por mucho que presiones, siempre quedarán burbujas de aire y zonas donde la cinta no pega bien. Eso es exactamente lo que les pasa a las baterías de estado sólido en su interior. (*sigue*)

En una batería convencional, hay un líquido en el centro que actúa como puente entre las dos partes de la batería (los electrodos). Y ese líquido, al ser fluido, se adapta perfectamente a cualquier superficie sin importar si es rugosa o irregular. Cuando es sólido, no se ‘amolda’ a nada. Y los electrodos, vistos a escala microscópica, no son superficies perfectamente lisas, por lo que cuando el material sólido toca esa superficie irregular, inevitablemente quedan pequeños huecos y puntos de mal contacto que frenan el paso de la energía, hacen que el sistema trabaje peor y, con el tiempo, lo desgastan antes.

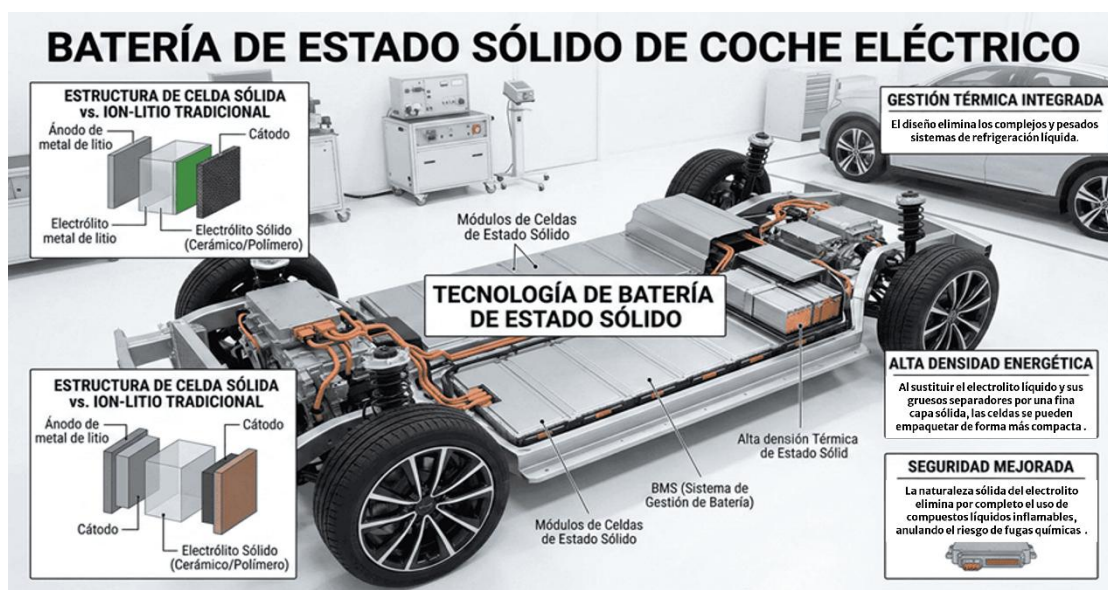


Imagen de Electromovilidad 24

Las mejoras que sí puedes esperar pronto

Mientras el estado sólido madura, otras innovaciones ya están llegando al mercado. Así, los electrolitos sólidos actuales están siendo optimizados con nuevos elementos que mejoran su conductividad iónica, lo que se traduce en cargas más rápidas y menor degradación con el tiempo. Panasonic, por ejemplo, ha desarrollado prototipos capaces de cargar del 10% al 80% en apenas tres minutos en condiciones reales.

También se está trabajando en ampliar el rango de temperaturas operativas y en cómo se gestionan las baterías. Los sistemas de gestión (BMS, por sus siglas en inglés) son cada vez más sofisticados y utilizan algoritmos para controlar la temperatura, optimizar la carga y prevenir el desgaste. Esto no solo mejora la seguridad, sino que permite exprimir mejor cada ciclo de carga.

A esto se suman soluciones más innovadoras. En España, por ejemplo, *startups* como BattBelt están desarrollando tecnologías que alargan la vida útil de las baterías hasta un 50% mediante sistemas de compresión y materiales avanzados. Y en el ámbito de investigación, se exploran alternativas como los ánodos de silicio, que podrían aumentar significativamente la capacidad energética. Incluso hay avances en sostenibilidad, e investigadores han logrado crear baterías a partir de residuos orgánicos, como cáscaras de pipas, con hasta 1.000 ciclos de carga.

La batería cuántica

Además, un grupo de investigadores australianos ha conseguido construir el primer prototipo funcional de una batería cuántica: un dispositivo capaz de cargarse, almacenar energía y liberarla de forma controlada utilizando principios de la mecánica cuántica. A diferencia de las baterías químicas, que funcionan peor cuanto más grandes son, las baterías cuánticas mejoran su rendimiento a medida que aumentan de tamaño, y utilizan fenómenos como la superposición y el entrelazamiento cuántico para lograr cargas ultrarrápidas, potencialmente de forma inalámbrica y a distancia.

¿Cuándo llegará todo esto?

Las previsiones más realistas sitúan las primeras baterías de estado sólido comerciales en vehículos entre 2027 y 2030. Primero llegarán a modelos de gama alta, donde el coste adicional es más asumible, y poco a poco irán bajando al resto del mercado. Para dispositivos electrónicos de consumo, la espera puede ser algo más larga. Las exigencias de miniaturización y el coste por unidad son diferentes, por lo que tardará un poco más.

Lo que sí parece claro es que la próxima década será la del gran salto en las baterías. Tras años de mejoras graduales, darán un paso adelante que se notará en el día a día: coches eléctricos que se cargan tan rápido como repostar gasolina, móviles que aguantan varios días sin enchufarlos e, incluso, dispositivos que podrían cargarse sin cables desde el otro lado de la habitación.

El motor que tiene más potencia que el eléctrico y con autonomía próxima al diésel

Volvo tiene el motor que puede cambiar para siempre la automoción: combustión de hidrógeno HPDI, más potencia que el eléctrico y autonomía próxima al diésel. Javier Rodríguez en autonocion.com.

La nueva realidad nos está llevando, a un ritmo lento, pero sin pausa, a una movilidad eléctrica que, en unos años, no sabemos cuántos, hará que la combustión térmica pase a la historia del motor. Como decimos, esta tecnología va evolucionando muy poco a poco, tanto que los principales fabricantes han presionado a la Unión Europea para que retrase el fin del combustible, que en principio estaba marcado para 2035.



Porque la movilidad eléctrica, no termina de despegar, no termina de ofrecer las opciones ni el rendimiento de la gasolina. Pero como suele pasar en muchos aspectos, todos estos problemas se centran en la movilidad personal, pero son pocos los que se paran a pensar en otros escenarios donde esta movilidad eléctrica parece inviable a día de hoy. Por ejemplo, en el mundo del camión, donde la potencia, la autonomía, los repostajes, cobran mayor importancia, ya que este tipo de transporte, habitualmente, debe cumplir con una serie de horarios.

Así que es Volvo quien parece haber dado un paso al frente, y prepara nuevos camiones con una tecnología que muchos pensaron que sería la tecnología que podía dominar el futuro de la automoción como es el hidrógeno, pero que poco a poco, ha ido perdiendo fuerza a favor de la movilidad eléctrica. Pero esta tecnología permite acercarse, y mucho, a las prestaciones que se logran con la combustión interna de toda la vida.

Las únicas pegas, lo que quizá ha frenado su evolución, es que arrancar y crear toda una tecnología de carga, es muy, muy caro. Sin embargo, Volvo considera que es la alternativa más viable para este tipo de transporte, y parece que tendrá todo listo para el 2030.

La tecnología de Volvo para camiones

A diferencia de la tecnología que parecía avanzar respecto al hidrógeno, la pila de combustible, Volvo ha optado por un sistema de combustión de hidrógeno de alta presión que reduce las emisiones y ofrece una conducción similar a la de los camiones diésel. Esto lo logra gracias a la tecnología HPDI (High Pressure Direct Injection), con el que se quiere que haya más potencia, más eficiencia energética y consumos más competitivos respecto a otras soluciones propuestas.

Y todo esto, para poder resolver uno de los mayores problemas a los que se enfrenta este sector, las largas rutas con opciones eléctricas, porque las cargas lentas y la infraestructura supone un gran obstáculo.

Volvo no quiere poner punto y final a la estructura y arquitectura clásica de los camiones, y por eso ha tomado la base actual como punto de partida la estructura actual del diésel y la está transformando por completo, adaptándola a la tecnología de hidrógeno mediante tecnología HPDI.

Este sistema se basa en la utilización de combustible de ignición, el cual se inyecta a alta presión justo antes de introducir el hidrógeno, y como resultado, la combustión termina por ser mucho más eficiente y ofrece mayor potencia que los motores de hidrógeno que se habían fabricado hasta la fecha. De momento, esta tecnología ha sido probada en más de 10.000 camiones y los resultados han sido espectaculares. *(sigue)*

Aquí conviene aclarar un matiz importante: esos 10.000 camiones no son aún de hidrógeno. Son camiones de gas natural que ya equipan el sistema HPDI desarrollado por Cespira —la empresa conjunta de Volvo Group y Westport especializada en esta inyección directa de alta presión— y que llevan circulando años en distintos mercados. Es decir, lo que Volvo está haciendo no es inventar una tecnología desde cero, sino trasladar a hidrógeno una arquitectura HPDI con miles de unidades en operación real. Las pruebas en carretera de los camiones específicamente de hidrógeno arrancaron oficialmente en abril de este año, y de ahí los más de tres años de margen hasta el lanzamiento comercial previsto antes de 2030.

El responsable de gestión de producto de Volvo Trucks, Jan Hjelmgren, sostiene que los clientes van a poder usar los camiones de hidrógeno igual que se han estado usando hasta ahora los motores diésel, y esto resulta clave para que, tanto los conductores como las empresas, puedan cumplir de la misma forma que lo venían haciendo hasta ahora.

Es más, con esta nueva tecnología, Volvo afirma que los camiones van a disponer de una mayor autonomía con este nuevo combustible de hidrógeno. Las cifras definitivas, eso sí, aún no se han publicado, y todavía tardarán en ofrecerlas, porque como comentamos, la fecha en la que esperan tener estos camiones preparados es para el año 2030, es decir, todavía quedan más de 3 años.

El camión de hidrógeno HPDI

Esta solución llega en un momento clave, cuando el sector tiene que mirar más que nunca a las soluciones del futuro. La nueva regulación supone una fuerte presión para el sector, que busca alternativas válidas para poder seguir cumpliendo con las exigencias que, por el momento, solo se podían cumplir con la combustión diésel. Es cierto que no existe un consenso generalizado sobre cuál será la tecnología que predomine una vez que se prohíba definitivamente usar el diésel en camiones, pero esta alternativa, supone una bocanada de aire fresco para una industria que debe optar por una solución.



La jugada estratégica de Volvo Trucks merece una mirada más amplia. La marca no apuesta por un único caballo: trabaja en paralelo en tres caminos hacia la descarbonización, la batería eléctrica (ya en venta), la pila de combustible eléctrica (también prevista en bajos volúmenes antes de 2030) y este motor de combustión de hidrógeno con HPDI. Esta diversificación tiene una lectura sectorial clara: nadie sabe todavía qué tecnología dominará el transporte pesado dentro de quince años, y plantar bandera en las tres opciones es la forma más segura de no quedarse fuera.

Hay además un detalle regulatorio nada menor, y es que los camiones de combustión de hidrógeno están categorizados como Zero Emission Vehicles bajo los estándares de emisiones CO₂ acordados en la UE. Y si el combustible de ignición es HVO (aceite vegetal hidrotratado) renovable y el hidrógeno es verde, las emisiones netas *well-to-wheel* son cero. Es decir, no es una solución de transición ni una concesión al diésel: en el cómputo regulatorio europeo, juega en la misma liga que un eléctrico.

Mientras que los vehículos particulares avanzan hacia la movilidad eléctrica, otros sectores están obligados a buscar soluciones acordes con sus necesidades. El hidrógeno es una de ellas, una tecnología que muchos veían para la movilidad personal dado su parecido a la combustión interna, y de hecho, muchos fabricantes aún no la han abandonado. Porque si la infraestructura y los precios del hidrógeno se estabilizan, no hay motivos que impidan que los coches del futuro también se muevan con esta tecnología. De momento los camiones de Volvo lo tienen claro.

La lentitud para retirar los vehículos viejos hace que perduren los niveles de contaminación

La antigüedad del parque móvil, con casi 15 años de media, es el principal obstáculo para lograr la mejora de la contaminación en las grandes ciudades. Un estudio revela que ni siquiera vendiendo solo coches eléctricos se cumplirían los nuevos objetivos. Rubén Esteller en eleconomista.com.

España afronta la entrada en vigor de los nuevos límites europeos de calidad del aire con la mirada puesta en sus dos grandes urbes: Madrid y Barcelona. Un estudio elaborado por Salix Analytics y presentado por Faconauto sostiene que la clave para mejorarla no está solo la tecnología de los vehículos, sino en la rapidez con la que se retiran los más antiguos y aún así considera que ambas ciudades tendrán serios problemas para alcanzar los límites marcados por Bruselas en los próximos años.



La nueva Directiva europea de Calidad del Aire, aprobada en 2024, endurece de forma significativa los valores límite de contaminantes urbanos. En la práctica, reduce al menos a la mitad los límites medios anuales permitidos de NO₂ y partículas, con una primera fase de aplicación en 2026 y una segunda, más exigente, a partir de 2030.

El informe modeliza el impacto de distintas estrategias de renovación del parque automovilístico entre 2025 y 2035. El estudio compara cuatro escenarios. Los dos primeros mantienen la renovación natural del parque: uno en el que todos los vehículos nuevos son eléctricos de batería y otro en el que las matriculaciones siguen una mezcla de combustión, híbridos, híbridos enchufables y eléctricos. Los otros dos escenarios plantean una sustitución completa e inmediata del parque, bien por vehículos eléctricos, bien por una combinación de tecnologías modernas.

La principal conclusión es que la renovación natural apenas cambia el resultado. En el escenario base, sin medidas adicionales, 11 de las 259 estaciones urbanas y suburbanas analizadas incumplirían los límites de NO₂ en 2030.

Si todos los coches, furgonetas y autobuses nuevos fueran eléctricos desde 2025, el número de estaciones incumplidoras seguiría siendo el mismo: 11. Si se mantuviera la mezcla actual de tecnologías, subiría ligeramente a 12. En PM_{2,5}, el resultado tampoco varía: dos estaciones no cumplirían tanto en el caso base como en los escenarios de renovación natural.

La razón está en la edad del parque español. El informe parte de una antigüedad media próxima a los 15 años y de tasas de renovación reducidas, de alrededor del 4% anual en turismos. Con ese ritmo, en 2035 todavía circularía la mitad del parque actual, lo que limita el efecto real de cualquier cambio en las nuevas matriculaciones.

El resultado cambia de forma radical cuando el estudio modeliza una sustitución completa e inmediata del parque. En ese caso, tanto el escenario de electrificación total como el de sustitución por una mezcla de tecnologías modernas eliminan los incumplimientos de NO₂ en 2030: pasan de 11 estaciones no conformes en el caso base a ninguna. En PM_{2,5}, el estudio también recoge cero estaciones no conformes en 2030 para los dos escenarios de sustitución total.

El informe subraya además que los vehículos eléctricos no eliminan todas las emisiones asociadas al tráfico. Aunque no emiten por el tubo de escape, sí generan partículas por el desgaste de neumáticos, frenos y calzada. En los vehículos Euro 6d y Euro 7, las emisiones de escape ya son muy bajas, por lo que las partículas no procedentes del escape ganan peso en el balance total. Este punto explica por qué los escenarios de sustitución total arrojan resultados muy parecidos.

La ITV: una herramienta que salva vidas

Cuando hablamos de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), a menudo no somos conscientes del impacto que tiene realmente en nuestras vidas. Sin embargo, los datos demuestran que estamos ante una herramienta esencial para la seguridad vial y la protección del medioambiente. Por eso resulta preocupante comprobar cómo hay conductores que continúan retrasando o evitando cumplir con esta obligación.

El retraso en acudir a la ITV no suele ser un simple olvido. El análisis realizado por AECA-ITV a partir de datos de la Dirección General de Tráfico evidencia que, en muchos casos, los conductores son conscientes de que su vehículo no se encuentra en condiciones adecuadas para circular y que, probablemente, no superaría la inspección.

Las cifras son claras. Mientras que los vehículos que acuden puntualmente presentan un nivel de rechazo del 15%, este porcentaje asciende al 20% cuando el retraso es de hasta seis meses, al 22% cuando se sitúa entre seis y doce meses y alcanza el 25% cuando la inspección se demora más de un año.



Pero más allá del aumento del rechazo, preocupa especialmente la gravedad de los defectos detectados. Los vehículos que retrasan la ITV entre 0 y 6 meses presentan un 28% más de defectos graves o muy graves. En aquellos que acumulan entre 6 y 12 meses de retraso, este incremento asciende al 46%, y en los que superan los 12 meses, el porcentaje se eleva hasta un 62%.

Estos datos nos llevan a una conclusión evidente: el retraso en la

inspección técnica de vehículos no suele responder únicamente a un descuido. Existe una parte de conductores que sabe que su vehículo no cumple con las condiciones mínimas de seguridad o de protección medioambiental y, por ello, evita acudir a la ITV. El problema es que esta decisión no solo afecta al conductor del vehículo y a sus ocupantes, afecta a todos aquellos que comparten la vía con él. Un automóvil en mal estado incrementa el riesgo de sufrir o provocar un siniestro vial y pone en peligro al conjunto de los usuarios de la vía pública.

La situación adquiere una dimensión aún más preocupante cuando observamos el nivel de incumplimiento existente. Actualmente, el 30% de los vehículos que deberían haber pasado la inspección técnica no lo hace. No se trata únicamente de una infracción administrativa, sino de una conducta que incrementa la probabilidad de siniestros viales y agrava los riesgos asociados a la circulación. Además, existe una relación directa entre este incumplimiento y el envejecimiento del parque automovilístico. Los vehículos que acuden puntualmente a la inspección tienen una antigüedad media de 15,2 años. En cambio, aquellos que acumulan más de 12 meses de retraso alcanzan una media de 19,3 años, es decir, 4,1 años más.

Este dato confirma que los vehículos más antiguos, que también son los que presentan un mayor desgaste y una mayor probabilidad de sufrir fallos mecánicos, son precisamente los que más tiempo permanecen circulando sin ser inspeccionados. Es una realidad que debería hacernos reflexionar sobre la necesidad de reforzar la concienciación ciudadana respecto a la importancia del mantenimiento del vehículo y de mantener su ITV en vigor.

Pero, más allá del cumplimiento normativo o de evitar una sanción económica, conviene recordar cuál es el verdadero valor de la ITV: salvar vidas. Según el estudio de la Universidad Carlos III de Madrid (UC3M) sobre la 'Contribución de la ITV a la seguridad vial y al medio ambiente', gracias a las inspecciones técnicas se evitan cada año al menos 15.641 siniestros viales, 13.110 heridos y se salvan 148 vidas. Además, si todos los vehículos obligados a pasar la inspección lo hicieran, se evitarían adicionalmente 13.517 siniestros viales, 11.643 heridos y se salvarían 146 vidas más.

Los beneficios también son evidentes desde el punto de vista medioambiental. Las estaciones de ITV evitan cada año 575 víctimas prematuras asociadas a la exposición a partículas contaminantes. Y si desapareciera el incumplimiento de la inspección técnica, podrían evitarse otras 207 muertes prematuras adicionales tan solo por esta causa.

La conclusión es sencilla: la ITV no es un trámite burocrático ni una obligación más, es un acto de responsabilidad social. En un mes como junio, en el que se conmemoran el Día Mundial de la Seguridad Vial y el Día Mundial del Medio Ambiente, conviene recordar que la inspección técnica de vehículos contribuye de forma decisiva a ambos objetivos. Es una herramienta eficaz para detectar defectos, prevenir siniestros, reducir emisiones contaminantes y proteger vidas. Cada vehículo que circula sin haber pasado la inspección supone un riesgo innecesario para todos. Por eso, cumplir con la ITV no es solo una obligación legal; es, sobre todo, un compromiso con la seguridad colectiva con el fin de salvar vidas.

(Artículo de Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV)

Cursos gratuitos para personas trabajadoras, autónomas y desempleadas

El sector de la automoción está viviendo una transformación sin precedentes. La electrificación, la digitalización, la inteligencia artificial, la sostenibilidad, los nuevos modelos de movilidad y los cambios organizativos están generando nuevas necesidades de conocimiento y especialización.

Con el objetivo de seguir aportando valor a nuestros socios y ayudarles a afrontar estos desafíos, ASEPA ha alcanzado un acuerdo de colaboración con LHH, compañía líder en desarrollo profesional y formación especializada, para poner a disposición de nuestros asociados una selección de programas formativos orientados a las competencias más demandadas por las empresas y vinculadas a la Formación de oferta del Servicio Público Estatal de Empleo. (SEPE).

Se trata de una formación subvencionada al 100% por el SEPE y, por tanto, sin coste para las personas participantes.

¡Esta oferta ASEPA la hace extensiva a toda nuestra red de simpatizantes!

Entre las áreas formativas disponibles se encuentran:

- Inteligencia artificial y sector financiero
- Contratación pública para mutuas
- Detección, prevención y gestión del fraude
- Gestión de recursos humanos
- Liderazgo y habilidades directivas
- Dirección de proyectos
- Innovación y creatividad empresarial
- Teletrabajo y herramientas digitales
- Coaching y desarrollo de personas
- Negociación y resolución de conflictos
- Planes de igualdad y gestión del talento



Estos programas están diseñados para profesionales que desean actualizar conocimientos, reforzar sus competencias directivas o prepararse para asumir nuevos retos dentro de sus organizaciones.

Si deseas conocer el catálogo completo, condiciones de acceso y próximas convocatorias, puedes solicitar información a través del siguiente enlace:

🔗 <https://asepa.es/landing-lhh/>

Seguimos trabajando para ofrecer a nuestros socios nuevas oportunidades de crecimiento profesional y desarrollo de carrera.

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.



uso, ha resultado elegida como ‘palabra del mes de junio’:

conectividad: Capacidad de un vehículo para intercambiar datos en tiempo real con internet, los teléfonos móviles y las infraestructuras viales.

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](#).

Para este año 2026, hemos comenzado en el boletín anterior proponiendo tres palabras como candidatas primero a elegir la ‘Palabra del mes de junio’ 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: *conectividad*, *fotolinera* y *pago por*

Las matriculaciones en España al cierre de mayo

Las ventas de **turismos** se mantienen estables en mayo. El quinto mes registró 111.894 nuevas unidades, lo que representa un descenso del 0,8% respecto a mayo del año anterior. Las ventas superan por tercer mes consecutivo los 100.000 turismos y mantienen el ritmo de meses anteriores, empujado, principalmente, por el vehículo electrificado, que alcanza una cuota del 23,1% este mes. En el total del año ya se ha superado el medio millón de ventas, con 519.283 unidades vendidas en los cinco primeros meses de 2026, lo que supone un 5,8% más en este periodo que en el mismo de 2025.

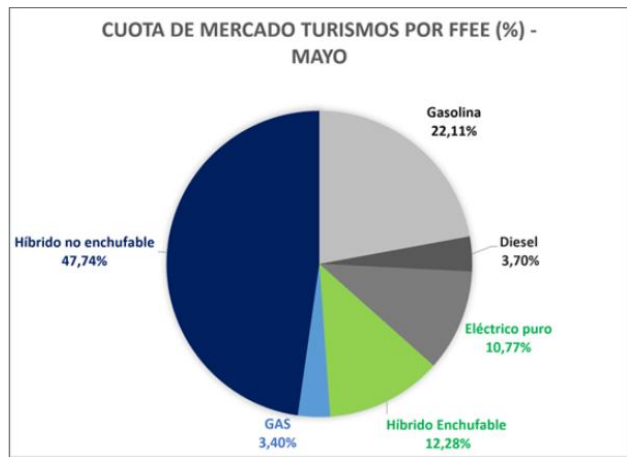
Matriculaciones España año 2026 Cierre al mes de mayo

		mes	%/2025	acumulado	%/2025
Automóviles		111.894	-0,8%	519.283	5,8%
Derivados, furgonetas y pick-up		8.517	-10,9%	42.254	4,1%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t		9.002	8,1%	40.012	12,2%
V.I. Ligeros < 6 t		83	-34,6%	662	77,0%
V.I. Medios 6-16 t		275	-7,7%	1.470	-6,1%
V.I. Pesados > 16 t		1.895	2,9%	11.047	16,2%
Autocares, Buses y Microbuses		261	-2,6%	1.733	-3,6%
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	53.542	18,8%	248.391	19,5%
	Híbridos enchufables (PHEV + E-REV)	14.868	8,9%	66.591	50,0%
	Eléctricos (BEV)	13.434	35,5%	55.175	39,4%
	Gas (GLP)	3.850	-41,0%	18.060	-27,6%
	Gas (GNC+GNL)	38	-46,5%	303	-23,5%
	Hidrógeno (FCEV)	0	---	1	---

Fuente: ANFAC

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

Los turismos electrificados (BEV+PHEV) siguen en auge siendo un importante segmento para el mercado global. En mayo, las ventas aumentaron un 18%, con un total de 25.790 unidades y el 23,1% del mercado total. En el acumulado del año, se alcanzan las 111.386 ventas, un 43,6% más que el mismo periodo del año anterior, representando el 21,4% del total, más de 6 p.p. por encima de 2025.



Las emisiones medias de CO₂ de los turismos vendidos en mayo se quedan en 101,2 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, un 2,8% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2025. En el conjunto del año, se acumulan un total de 102,8 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, un 5,5% menos que en el mismo periodo del año anterior.

Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) alcanzan en mayo las 28.302 unidades, un aumento del 20,1% respecto al mismo mes de 2025. La cuota de mercado de los

vehículos electrificados durante mayo se sitúa en 21,4%. En el acumulado del año, estos vehículos registran un crecimiento del 45%, con 121.766 unidades vendidas y el 19,7% del mercado, 5 p.p por encima del mismo periodo de 2025.

Respecto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), aumentan un 14% en mayo, con un total de 85.732 unidades y representando el 64,8% del mercado total. Por tecnología, los híbridos convencionales se mantienen como la primera opción de los usuarios, con 4 de cada 10 ventas en el mes. Los vehículos alternativos acumulan en el primer cuatrimestre de año 388.521 unidades vendidas.

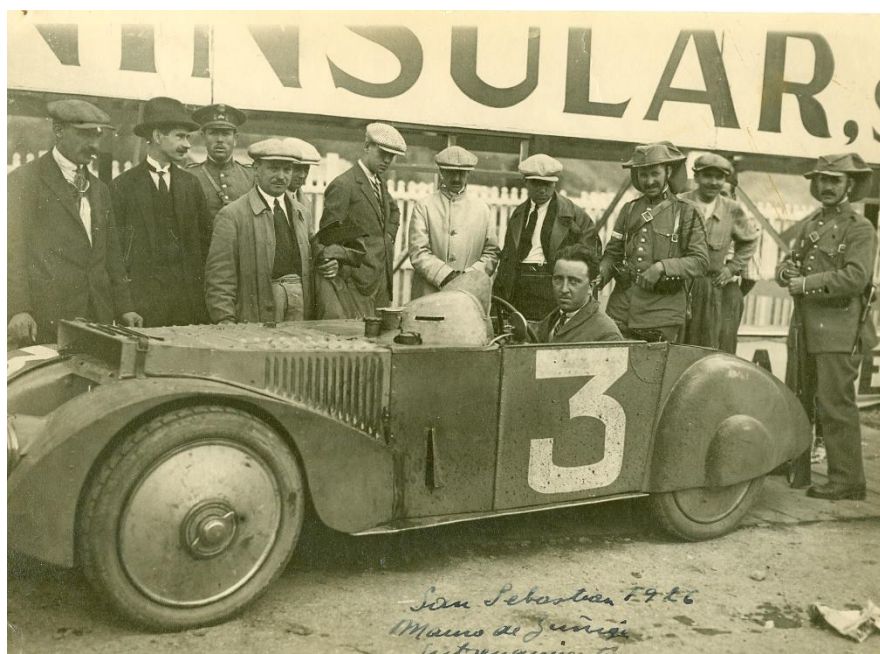
Una página de historia

Rafael Manso de Zúñiga: Primer gran piloto internacional de España

Aunque hoy no sea muy conocido, este piloto fue uno de los primeros españoles que logró ser piloto oficial de una marca extranjera (Chenard Walcker), logrando notables triunfos internacionales en España y fuera de ella.

Natural de Zarauz, Manso de Zúñiga era un apasionado de la mecánica y de la competición, formándose como mecánico de motocicletas y de automóviles, si bien su gran deseo era correr, y como en España no veía posibilidades de hacerlo decidió irse a Francia, buscando trabajo en marcas que tuvieran actividad deportiva, entrando en Chenard Walcker en 1924.

La citada marca era una de las más importantes del país vecino, y en los primeros años veinte decidió implicarse en la competición como una manera de destacar con respecto a sus rivales, y cuando en 1923 unos entusiastas del llamado Automóvil Club del Oeste decidieron poner en pie una prueba muy dura para turismos que fue conocida como las 24 Horas de Le Mans, Chenard Walcker logró la victoria, clasificando también a otros dos de sus coches en el segundo y el séptimo puestos, decidiendo proseguir en la competición creando un equipo profesional.



Manso de Zúñiga en San Sebastián en su stand

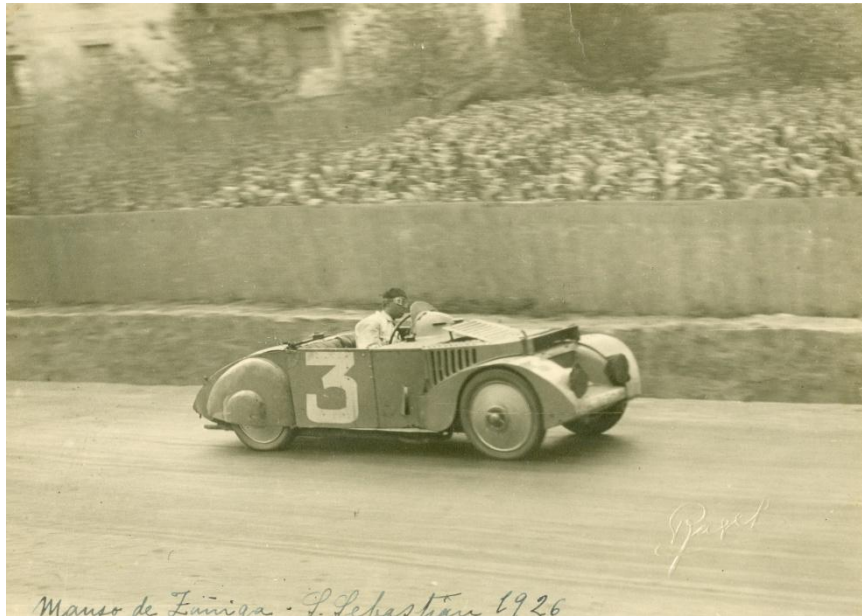
Un equipo oficial de resistencia precisa de varios pilotos, y el destino quiso que nuestro protagonista llamara a la puerta de Chenard Walcker en esos momentos, ya que la marca precisaba de un piloto de pruebas capaz de dar datos precisos a los ingenieros, además de ser en pista lo suficientemente rápido como para poder participar en las carreras, siendo conocido en la firma como 'Manso'.

Y de esta manera, formando parte del equipo oficial de Chenard Walcker, debutó en las 24 Horas de Le Mans de 1924 siendo el primer español en correr dicha prueba. El equipo alineó seis coches, un 4 litros, un 3 litros, dos de 2 litros y otros dos de 1,5 litros, llevando Manso de Zúñiga uno de los 2 litros (Nº 30) formando equipo con Dauvergne, ascendiendo posiciones a medida que los abandonos se sucedían, llegándose así a la última hora en la que su coche sufrió el bloqueo del servofreno a tres metros de la meta! justo cuando el reloj iba a marcar las 16 horas poniendo fin a la carrera, si bien logró clasificarse en el quinto puesto siendo además el primero de los dos litros, por lo que a pesar del problema final, el resultado fue muy bueno.

En 1925 la firma puso en liza dos modelos que, en términos de cilindrada, estaban casi en los extremos, ya que se trataba de los rápidos 4 litros de ocho cilindros en línea, y de unos pequeños modelos de 1.100 cc de cuatro cilindros con carrocería más aerodinámica de lo que era habitual entonces, y con él volvió nuestro protagonista a Le Mans en 1925 formando equipo con Glaszmann al volante de uno de los nuevos 1.100, clasificándose décimos y primeros de su clase, y con el mismo compañero aunque al volante de uno de los 4 litros participó en las 24 Horas de Bélgica yendo primeros cuando ya nadie podía amenazarles, (*sigue*)

pero Glaszmann se salió en la última vuelta, lo que supuso una gran decepción para el guipuzcoano aunque no tanto para la marca, ya que la victoria pasó al 4 litros de Lagache que iba segundo.

En 1926 Chenard Walcker redujo el presupuesto de competición dado que el prestigio perseguido ya se había logrado, centrando sus esfuerzos en los eficaces 1.100 cc a los que dotaron de un compresor volumétrico dando 75 caballos, potencia que dada la ligereza de esos coches y su buena aerodinámica, les permitía buenas prestaciones.



Manso de Zúñiga camino de la victoria delante de sus paisanos

En las 24 Horas de Bélgica (Spa Francorchamps) el equipo Manso de Zúñiga - Pisart quedó quinto absoluto y segundo de su categoría, y en las XII Horas de San Sebastián, con Leonard como compañero, logró la victoria absoluta en la que era entonces una de las más prestigiosas carreras de resistencia de Europa, siendo el final apoteósico con un público enardecido viendo a un paisano encabezando la clasificación, habiendo recorrido 1.245 kilómetros a 103,8 Km/h. Manso de Zúñiga fue profeta en su tierra.

Quedaba aún la Copa Boillot en Francia, carrera en la Manso de Zúñiga llegó a ir primero, pero al que una larga parada relegó al tercer lugar, poniendo Chenard Walcker fin a sus participaciones deportivas, lo que hizo que Manso de Zúñiga volviera a España corriendo de nuevo en Lasarte en 1928 al volante de un Auburn, debiendo abandonar. A partir de ese momento no vuelve a aparecer hasta los años cincuenta, ligado a los Pegaso Z-102 como probador en Madrid, siendo en ENASA en donde se jubiló.

(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:



José R. Perán, director general de CARTIF: «Nuestro objetivo es seguir convirtiendo el conocimiento tecnológico en soluciones reales para la industria y la sociedad» (*)



Redes sociales y medio ambiente: FCC MA y la comunicación útil desde la concienciación y la sostenibilidad (*)



GESTAMP: así se forja el futuro del automóvil mundial (*)



Iberdrola impulsa la movilidad eléctrica con una nueva solución de renting integral en España (*)



Isva-Labity (*)



Grado en Ingeniería del Automóvil (*)

¿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 junio** contamos con 32 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 pasado 2 de junio, ASEPA ha firmado un convenio de colaboración con la Asociación de Usuarios de Vehículos Eléctricos (**AUVE**).

En la misma fecha, también hemos firmado un Acuerdo marco de colaboración con **LHH** en materia de difusión y promoción de acciones formativas, cuyo detalle puede verse en las páginas de este boletín.

ASEPA ha participado en dos mesas redondas en el **Global Mobility Call 2026** que se ha celebrado en IFEMA del 9 al 11 de junio.

En este mes de junio hemos publicado el n.º. 2 de la publicación **EVomarket**, tal como indicamos en la primera noticia de este boletín.

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.abc.es/motor/economia/espana-convierte-nuevo-hub-automocion-china-europa-20260601095901-nt.html>
3. <https://elpais.com/tecnologia/tu-tecnologia/2026-06-08/la-revolucion-de-las-baterias-ya-esta-en-marcha.html>
4. <https://www.autonocion.com/motornocion/volvo-camion-hidrogeno-diesel/>
5. <https://www.eleconomista.es/energia/noticias/13950581/06/26/el-problema-de-la-contaminacion-en-las-grandes-ciudades-no-es-la-tecnologia-de-los-coches-nuevos-sino-la-lentitud-para-retirar-los-antiguos.html>
6. AECA ITV
7. Asepa
8. Asepa
9. Anfac
10. Asepa
11. Nuestros Protectores
12. Revistas automoción
13. 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