



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 364 – 16 julio 2026 -

ASEPA informa:

- Éxito de participación en los 'Premios ASEPA a la Excelencia para Jóvenes Profesionales'
- España tiene las fortalezas necesarias para liderar la movilidad del futuro en Europa
- La 'Palabra del año en la automoción'
- ASEPA en el GLOBAL MOBILITY CALL 2026
- El futuro del coche eléctrico no está sólo en el vehículo, sino en la recarga
- Un motor de hidrógeno de ciclo cerrado con un 60% de eficiencia sin emisiones directas
- El biometano emerge como la gran palanca para descarbonizar el gas en España
- Una mirada desde los datos sobre el aire de las ciudades
- Dummies virtuales (HBM, Human Body Models)
- Las matriculaciones en España al cierre de junio
- Una página de historia. Terramar: El gran y efímero autódromo español
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Éxito de participación en la 1ª edición de los 'Premios ASEPA a la Excelencia para Jóvenes Profesionales'

La Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA) consolida su compromiso con el futuro del sector tras el cierre del plazo de inscripción para la primera edición de sus Premios a la Excelencia para Jóvenes Profesionales en la automoción.



Estos galardones nacen con el firme propósito de visibilizar, incentivar y reconocer las aportaciones de los nuevos talentos menores de 35 años que ya están impulsando la innovación, la I+D+i, la fabricación, la movilidad y la gestión comercial de la automoción en nuestro país. En esta convocatoria inaugural de 2026, la respuesta del sector ha sido magnífica, recibándose un total de 11 sólidas candidaturas. Esta excelente cifra demuestra no solo el altísimo nivel y el empuje de la cantera de

profesionales que viene pisando fuerte, sino también la necesidad de contar con plataformas que pongan en valor el esfuerzo y la excelencia de las nuevas generaciones en una industria en plena transformación.

Para evaluar minuciosamente cada uno de los perfiles y trayectorias presentados, hemos constituido un comité técnico de evaluación. A partir de este momento, el jurado dispone de un plazo reglamentario de dos meses para analizar detenidamente los expedientes basándose en la originalidad, el carácter innovador y el impacto de los trabajos de cada candidato.

Desde ASEPA queremos agradecer a todas las empresas, socios e instituciones que han avalado y presentado estas 11 candidaturas, y deseamos la mayor de las suertes a los participantes. El talento de la automoción en España está asegurado.

España tiene las fortalezas necesarias para liderar la movilidad del futuro en Europa

El comisionado especial para la Reindustrialización del Gobierno de España, Jaime D. Peris Pascual, ha indicado durante la clausura de los XIV Premios del Motor, organizados por elEconomista.es que España tiene los elementos necesarios para liderar la movilidad del futuro en Europa.

El sector de la automoción se encuentra inmerso en una transformación sin precedentes impulsada por la electrificación, la inteligencia artificial y la descarbonización. En este escenario de transformación, España no solo busca mantener su estatus histórico, sino dar un paso al frente. En este sentido, Peris Pascual ha indicado que España tiene los elementos necesarios para liderar la movilidad del futuro en Europa.

Para conseguir ese liderazgo, nuestro país debe desarrollar "nuevas capacidades industriales, atrayendo inversiones de alto valor añadido, fortaleciendo la cadena de suministro mediante el desarrollo de software de inteligencia artificial, de baterías, de materiales...", ha indicado Peris Pascual, quien ha incidido en que "contamos con una industria consolidada, con una red de proveedores altamente especializada, con centros tecnológicos y universidades de referencia internacional y profesional y profesionales altamente cualificados. No en toda Europa tienen esto. Debemos convertir esas fortalezas en ventajas competitivas".



A este respecto, hablar hoy de automoción ya no es únicamente hacerlo de fabricar vehículos, es hablar de innovación, de tecnología, de energía, de empleo, de soberanía tecnológica, de competitividad y de industria. Y todo ello en un contexto de grandes obstáculos como la pandemia, las crisis energéticas, la escasez de semiconductores o las tensiones geopolíticas. "Han sido piedras en el camino que este sector ha ido sorteando y superando, creando una condición de seguridad económica y autonomía estratégica para Europa. Todo eso es reindustrializar", ha destacado el comisionado especial para la Reindustrialización del Gobierno de España.

Esta visión se alinea directamente con las directrices de la Comisión Europea y el informe Draghi, que sitúa la innovación, la descarbonización y la reducción de dependencias como ejes estratégicos. Para el Gobierno, este proceso de cambio es la base de la nueva economía: "Reindustrializar no es volver al pasado, es construir, es ir a una industria más digital, más limpia, más resiliente y más capaz", ha subrayado Peris Pascual.

En este mismo sentido, las exigencias climáticas del Pacto por una Industria Limpia no deben verse únicamente como un imperativo, sino como un motor de atracción de capital: "La transición climática debe contemplarse no solo como una obligación ambiental, sino también como una estrategia de competitividad, crecimiento e inversión", ha argumentado el representante del Ejecutivo.

Las cifras del liderazgo

En la nueva movilidad que se está dibujando, España parte desde una posición privilegiada: el sector representa el 10% del PIB español, genera más de 2 millones de empleos directos e indirectos y España es el segundo fabricante de Europa y noveno productor del mundo.

Los datos hablan por sí solos: durante el primer semestre de 2026, las matriculaciones de vehículos crecieron un 6,2%, alcanzando las 647.000 unidades. Un progreso especialmente palpable en el ámbito de la electrificación: en lo que va de año, se han matriculado 141.000 vehículos eléctricos, lo que supone ya un sólido 22% de la cuota total del mercado.

Para canalizar este potencial, el Gobierno ha desplegado el Plan España Auto 2030, una estrategia consensuada con el sector y que busca, según Peris Pascual, "reforzar la innovación, generar empleo y consolidar las capacidades tecnológicas". La premisa es clara: "La política industrial debe traducirse en resultados tangibles".

Entre los instrumentos desplegados destaca el PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado, que ya moviliza más de 2.600 millones de euros para modernizar líneas de producción e innovación en más de 330 empresas. Asimismo, para estimular la demanda, Peris Pascual ha destacado el impacto del (sigue)

programa Auto Plus, dotado con 400 millones de euros para este 2026 con efectos retroactivos desde enero, enfocado en "ofrecer estabilidad tanto a consumidores como a empresas" para la adquisición de vehículos de cero emisiones.

En lo que respecta a una de las demandas históricas del sector, la infraestructura de carga, el representante público ha señalado que si bien España ya supera los 40.000 puntos públicos de recarga, "tenemos que continuar duplicando o triplicando esos puntos para crear confianza en los ciudadanos y garantizar la movilidad eléctrica".

'Bien hecho en España'

El ejecutivo español busca atraer proyectos que aporten, en palabras de Peris Pascual, "empleo estable, arraigo industrial, transferencia tecnológica y oportunidades para nuestros proveedores". Bajo el distintivo



'Bien hecho en España', se quiere "testear que todo el que venga aporte capacidad industrial y tecnología transferida a nuestro país".

De este modo, la futura Ley de Industria y Autonomía Estratégica debe dotar a España de este instrumento "para proteger nuestras capacidades estratégicas, favorecer inversiones y reforzar la resiliencia de las cadenas de suministro, acompañando la transformación tecnológica de sectores esenciales como este a largo plazo". Y en todo esto es esencial la colaboración público-privada: "Sin las empresas esto no es posible. Ninguna administración por sí sola podrá

transformar. Los grandes avances en la industria siempre han sido fruto de un trabajo conjunto entre empresas, administraciones, centros tecnológicos, universidades y trabajadores. Esa cooperación constituye una de las principales fortalezas de nuestro país".

Haciendo un paralelismo con los años 60, cuando el mítico SEAT 600 transformó la economía española, Peris Pascual asegura que España vuelve a estar ante una oportunidad histórica y de una magnitud comparable, pero con un tablero de juego más complejo. "El desafío ya no consiste únicamente en fabricar, sino en liderar la innovación, la digitalización, la descarbonización y la movilidad".

Con todo, "cuando avanza la automoción española, avanza nuestra industria, avanza nuestra economía y avanza también una Europa más innovadora", ha concluido Peris Pascual.

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 julio' 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: *ciberseguridad del automóvil*, *pasaporte de batería* y *SDV*, ha resultado elegida como 'palabra del mes de julio':

ciberseguridad del automóvil: *Automotive Cyber*. Conjunto de medidas, tecnologías, protocolos y prácticas diseñados para proteger los sistemas electrónicos, las redes de comunicación a bordo, el software, los datos y los componentes conectados de un vehículo frente a accesos no autorizados, manipulaciones maliciosas, daños o hackeos.

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', clicas [aquí](#).

ASEPA en el GLOBAL MOBILITY CALL 2026

Durante los días 10 y 11 de junio en el GMC se desarrollaron dos mesas redondas dedicadas primero a uno de los desafíos más transformadores que afronta hoy la movilidad: la conducción autónoma y otro tema muy de actualidad sobre la Gestión del Talento en automoción.

En la primera mesa redonda sobre la conducción autónoma y que fue moderada por José María López, presidente de ASEPA, se contó con la participación de cuatro actores esenciales del ecosistema español:



Julián del Olmo, jefe de la división de planificación de material móvil de la EMT Madrid, empresa referente en transporte urbano y pionera en la integración de nuevas tecnologías en la operación diaria.

Daniel Rubio, Gerente de ingeniería, dirección de mantenimiento de ALSA, empresa operador clave en el ámbito interurbano y de larga distancia, donde conducción automatizada plantea retos y oportunidades muy diferentes.

Francisco Sánchez, director de movilidad inteligente del CTAG, uno de los centros tecnológicos más avanzados de Europa en validación, ensayos y desarrollo de sistemas inteligentes.

Felipe Jiménez, catedrático de la UPM, presidente de la CT de vehículo autónomo de ASEPA, y subdirector de investigación del INSIA de la UPM, institución académica de referencia en investigación en la seguridad del automóvil.

Se puso de manifiesto que la movilidad autónoma no es solo tecnología, sino que estamos hablando de un cambio profundo en la forma en que concebimos el transporte, la seguridad vial, la eficiencia energética y, en definitiva, la vida en nuestras ciudades y carreteras. Que la movilidad autónoma ya no es un concepto futurista. Es una realidad en desarrollo, con pilotos, normativas emergentes y una cadena de valor que evoluciona a gran velocidad.

Però también es un terreno donde persisten incertidumbres técnicas, regulatorias y sociales que debemos abordar con rigor y visión compartida. Se centraron las preguntas en entender dónde estamos y qué barreras debemos superar y qué decisiones debemos tomar para que España avance con seguridad, ambición y realismo en el despliegue de la autonomía, por unanimidad se concluyó que la principal barrera a superar era la burocrática junto con la regulatoria.



La segunda mesa redonda tuvo como objeto reflexionar sobre la Gestión del Talento en Automoción, moderada por Juan Antonio Herrero, presidente de la Comisión Técnica de ASEPA “Gestión del talento en el sector de automoción”, participando en el debate Sergio Domínguez, director de la ETSII-UPM, Montse Martínez Campos, directora general comercial de FACONAUTO, Belén Ferrer, Consultoría Estratégica en LHH, Luis García Peñafiel, Recursos Humanos Bosch España e Iñigo Alonso, director de Recursos Humanos de EMT Madrid.-

Como conclusión, quedó claro que el talento debe mantenerse como un aspecto estratégico en las organizaciones, prestando la debida atención al *re-skilling* y formación continua y al necesario relevo generacional.

El futuro del coche eléctrico no está sólo en el vehículo, sino en la recarga

La movilidad está experimentando una transformación mundial espectacular. Actualmente, el coche eléctrico ya representa el 10% o más de las matriculaciones en unos 40 países. Y según el último informe presentado por la Agencia Internacional de la Energía, el 30% de las ventas de coches de este año será de eléctricos. Vamos, una de cada tres matriculaciones a nivel global. Y las proyecciones de cara a la próxima década apuntan a que pasaremos de los 80 millones actuales a 510 millones de unidades en circulación en la próxima década. Artículo de M. Villardón en Okdiario.com.



Una realidad que está mutando debido a los nuevos hábitos de consumo de los ciudadanos y la forma que tenemos de movernos por los territorios, sobre todo por las ciudades; y a la apuesta cada día más fuerte de la industria automovilística por los coches eléctricos.

Las nuevas formas de movilidad vienen marcadas, por ejemplo, por la irrupción de las bicicletas eléctricas compartidas, implantadas prácticamente en casi todas las grandes urbes del mundo; el aumento del uso de los patinetes y, sobre todo, por el uso cada día más

habitual de los coches eléctricos compartidos o la opción de la modalidad de renting.

Toda esta disponibilidad y diversidad de transportes, junto a una mayor conciencia del cuidado del medio ambiente, ha provocado que una parte importante de la sociedad, sobre todo los más jóvenes, entre 18 y 35 años, elijan la opción de no comprar un coche, sino de utilización del carsharing eléctrico –uso y pago de coches por tiempo, incluso por minutos y por horas– siempre que lo necesiten, ya que es accesible desde el punto de vista económico, es más respetuoso con el planeta y, además, ofrece mucha más flexibilidad que tenerlo en propiedad.

Tener coche no es una prioridad entre los jóvenes, pero hay interés en los eléctricos

No obstante, y teniendo en cuenta que aún la penetración de la electrificación en España es baja, sí que hay ingredientes incontestables que hacen que los coches eléctricos sean mucho más atractivos para todos los segmentos de la población. De acuerdo con el informe ‘2026 Deloitte Global Automotive Consumer Study’, alrededor del 60% de los españoles tienen claro que el próximo coche que van a tener será eléctrico, diciendo adiós a los combustibles fósiles.

Las motivaciones de este cambio de paradigma, de acuerdo con el mismo estudio, son claras: reducir costes (38%), contribuir al medioambiente (33%) y anticiparse a futuras restricciones regulatorias sobre el motor de combustión tradicional (25%). Por tanto, estamos ante un mercado que evoluciona rápido y que, además, se abre cada vez más a una movilidad eficiente, digital y electrificada.

La metamorfosis de las ciudades

La tendencia de los individuos a no tener coche tiene, además, un impacto real sobre las ciudades. El cambio de posesión por el uso del coche eléctrico es una oportunidad para la sociedad, las empresas y las ciudades.

Se reduce el número de coches en circulación, ya que un solo coche compartido puede sustituir a varios privados; hay una menor contaminación, las calles se recuperan para el peatón; se requiere menos superficie de aparcamiento, hay un impulso real de la electrificación de las ciudades y es un complemento ideal para el transporte público, como el metro o el autobús.

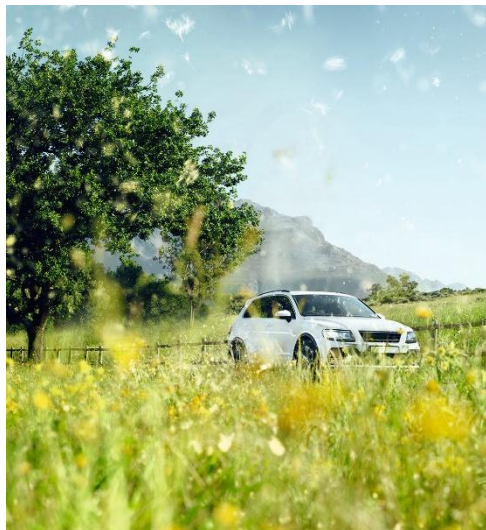
Pero quizá una de las grandes ventajas del carsharing, de acuerdo con los estudios como el de Deloitte, es que baja la congestión del tráfico y evita los atascos, una de las grandes preocupaciones de los ciudadanos en las grandes ciudades.

¿Puede la movilidad eléctrica ser más atractiva cuando no se exige propiedad?

Cuando hablamos de coches eléctricos, debemos autoanalizarnos como usuarios. ¿Cuándo lo usaré? ¿Todos los días? ¿De manera esporádica? ¿Sólo lo usaré en vacaciones? ¿Necesito diferentes formas (sigue)

de moverme? ¿Vivo en una gran ciudad? ¿Cuánto cuesta y cómo lo cargo? ¿Subirá mucho el gasto frente a un motor de combustión? Lo más interesante es conocer bien nuestra actividad en cuanto a movilidad y tener una visión en el medio plazo.

La sociedad avanza por una conciencia medioambiental real. Por ello, es importante tomar decisiones individuales en base a tener toda la información sobre la movilidad eléctrica y disipar las dudas más comunes: cuánto cuesta de verdad, qué ayudas hay, dónde lo cargo y cuánto me cuesta.



Cuestiones básicas que a día de hoy tienen respuestas tangibles y que son la clave para que un usuario se quede o no con los eléctricos. ¿Cuánto cuesta? La referencia oficial del Ministerio para la Transición Ecológica sitúa la recarga doméstica en 2,91 euros por cada 100 kilómetros, frente a 8,94 euros con gasolina 95 y 6,85 euros con diésel.

La recarga en casa, un punto de inflexión

El precio no lo es todo, claro, pero sí que ayuda a que la balanza se decante a un lado u otro. En este sentido, hay que destacar que el coste de uso puede ser muy inferior cuando la recarga principal se hace en casa.

Y es ahí, justo en este punto de inflexión, donde el vehículo eléctrico empieza a cambiar de categoría en la mente del usuario. Es decir, deja de verse sólo como una compra para empezar a percibirse como una decisión de ahorro futuro en el medio plazo.

Ayudas de hasta 4.500 euros

Otro elemento que mueve la balanza hacia el eléctrico es la existencia de ayudas públicas para la adquisición. El nuevo Programa Auto+, impulsado por el Ministerio de Industria y Turismo, cuenta con una dotación de 400 millones de euros para 2026, tiene carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2026 y prevé ayudas de hasta 4.500 euros para la compra de vehículos eléctricos, además de un descuento adicional mínimo de 1.000 euros por parte del punto de venta.

Un programa de ayudas estatal que prioriza los vehículos eléctricos, económicos y europeos, exige etiqueta CERO y fija límites de precio para poder acceder a la ayuda. Además, contempla no sólo compra directa, sino también leasing y renting, lo que amplía las opciones para quienes quieren electrificarse sin asumir un desembolso inicial elevado.

Tener un coche eléctrico con todo incluido (sin entrada)

Llegados aquí, buscamos la máxima comodidad, y es cuando toma protagonismo la compra de coche eléctrico con servicio integral (cargador, instalación, tarifa, mantenimiento y uso fuera de casa), como el de Endesa Drive. La propuesta reúne en una sola cuota el renting del vehículo durante 48 meses, sin entrada, con 15.000 km anuales, además de seguro y mantenimiento, el cargador doméstico Waybox con instalación y legalización incluidas, y ventajas para la recarga en casa y en la red pública.

En lugar de tener que contratar cada pieza por separado, Endesa Drive agrupa los elementos que más dudas generan en una sola experiencia, en una única solución. Esta es, probablemente, una de las claves para ensanchar el mercado más allá del comprador temprano o muy especializado. Una facilidad que, además, pasa por conformar una solución ad hoc para los clientes y dar alternativas según lo que necesiten.

Recarga en casa con los mejores precios

Es posible que tengamos coche eléctrico y sólo necesitemos un cargador y la mejor tarifa; o puede ser que sólo necesitemos los mejores precios de recarga en casa. En Endesa tienen una tarifa de recarga por 32 euros al mes, impuestos incluidos, con los que puedes recorrer unos 1.250 km. Si además contratamos la instalación del cargador, se queda en 22 euros al mes y además tienes un 20% de descuento para cargas en red de recarga pública.

En este momento, según datos de AEDIVE, la red de infraestructura pública de acceso público en España ronda los 55.000 puntos operativos (datos mayo de 2026). Una apuesta por la alta potencia que impulsa el uso del coche eléctrico para los viajes de largo recorrido. Endesa ya tiene 1.053 puntos de recarga ultrarrápidos de 150, 300 y 350 kW más que en 2024 y cuatro de cada diez cargadores instalados por la compañía en 2025 fueron de alta potencia. Buena parte de ellos se ubican en corredores viarios y zonas próximas a carreteras, precisamente para facilitar los desplazamientos de media y larga distancia.

En definitiva, el futuro de la movilidad son los vehículos eléctricos y conectados; aunque quizá lo más acertado es hablar de ellos en presente porque la clave no sólo está en el coche, sino en las soluciones completas (cargador, instalación y tarifas de energía) pensadas para que podamos cubrir todas las necesidades actuales. Y esto ya está pasando.

Un motor de hidrógeno de ciclo cerrado con un 60% de eficiencia sin emisiones directas

Una universidad alemana desarrolla un motor de hidrógeno de ciclo cerrado con una eficiencia muy superior a la que ofrecen los combustibles habituales que sustituye al motor diésel de los camiones pesados. Gonzalo García en hibridosyelectricos.com.



Europa llevaba años dando por amortizado el motor de combustión para el transporte pesado. La electrificación (con baterías o pilas de combustible) parecía el único camino posible para camiones, maquinaria agrícola o grandes barcos, pero una investigación alemana acaba de reabrir el debate con una tecnología que mezcla combustión, hidrógeno y cero emisiones directas.

¿Qué es un motor de hidrógeno de ciclo cerrado?

La Universidad Otto-von-Guericke de Magdeburgo, en colaboración con el

centro tecnológico WTZ Roßlau, ha desarrollado un motor de hidrógeno de ciclo cerrado capaz de superar el 60% de eficiencia térmica. Una cifra que supera claramente a muchos motores diésel actuales.

A diferencia de un motor convencional, este sistema no expulsa los gases de combustión directamente a la atmósfera. El proceso funciona en un circuito prácticamente cerrado donde el hidrógeno se quema utilizando oxígeno puro y gases inertes como argón.

El resultado es una combustión mucho más controlada. Además, al no intervenir nitrógeno atmosférico en la reacción, se evita la generación de óxidos de nitrógeno (NOx), uno de los principales problemas de los motores térmicos tradicionales. La reacción química principal genera vapor de agua, que posteriormente puede condensarse y reutilizarse dentro del propio sistema. Por eso se habla de 'ciclo cerrado'.

El dato que más interés ha despertado es la eficiencia anunciada por los investigadores alemanes: más del 60%. Para ponerlo en contexto, un motor diésel moderno para automoción suele moverse entre el 40% y el 45% de eficiencia térmica, mientras que los mejores motores industriales pueden acercarse al 50%.

Ese salto es especialmente relevante en sectores donde las baterías siguen teniendo limitaciones importantes por peso, autonomía o tiempos de recarga. Es el caso del transporte pesado de larga distancia, maquinaria de construcción, agricultura o propulsión marítima. Los investigadores creen que precisamente ahí podría estar el nicho real de esta tecnología.

La otra gran ventaja: aprovechar la industria actual

Uno de los puntos fuertes del motor de hidrógeno de combustión es que permite reutilizar buena parte del conocimiento industrial ya existente. Los fabricantes europeos llevan años explorando motores de hidrógeno adaptados desde bloques diésel convencionales. MAN, por ejemplo, ya trabaja en camiones impulsados por hidrógeno con autonomías cercanas a los 600 kilómetros.

También firmas como Porsche han investigado motores de combustión de hidrógeno para aplicaciones de altas prestaciones. Eso reduce costes de transición frente a tecnologías completamente nuevas y evita depender exclusivamente de grandes baterías.

Sin embargo, existe un detalle clave que determinará si esta tecnología llega realmente al mercado: el hidrógeno. Actualmente, la mayor parte del hidrógeno mundial sigue produciéndose a partir de gas natural mediante reformado con vapor, un proceso que genera emisiones de CO₂. El llamado hidrógeno verde, producido mediante electrólisis con energías renovables, sigue siendo caro y limitado.

A eso se suma otro desafío importante: almacenamiento y transporte. El hidrógeno necesita altas presiones o temperaturas extremadamente bajas para su almacenamiento eficiente. Esto complica infraestructuras, logística y costes operativos.

Por eso muchos expertos consideran que el hidrógeno no competirá directamente con el coche eléctrico de batería en turismos, pero sí podría tener sentido en aplicaciones industriales pesadas donde la electrificación total resulta menos viable.

Pese al interés generado, el proyecto sigue en fase experimental. Las pruebas realizadas hasta ahora se han desarrollado en banco de ensayo y mediante simulaciones informáticas. No existe calendario comercial ni producción anunciada. Tampoco hay todavía datos públicos sobre costes, durabilidad o mantenimiento en condiciones reales de uso.

El biometano emerge como la gran palanca para descarbonizar el gas en España

ACER sostiene que actualmente es la opción más viable entre los gases renovables porque puede aprovechar la infraestructura gasista existente sin necesidad de construir una red completamente nueva, como sucede con el hidrógeno. Sandra Acosta en elperiodicodelaenergia.com.

El biometano se consolida como la principal alternativa renovable para acelerar la descarbonización del sistema gasista español y europeo durante la próxima década. Así lo concluye el informe *Decarbonisation of the EU's natural gas market 2026*, elaborado por la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER), que identifica a este gas renovable como la tecnología más madura y con mayor capacidad de despliegue inmediato para reducir las emisiones, reforzar la seguridad energética y disminuir la dependencia de las importaciones de gas fósil.



El documento sitúa a España entre los países con mayor potencial de crecimiento del biometano gracias a la disponibilidad de recursos agrícolas, ganaderos, residuos orgánicos y biomasa forestal. Aunque la producción europea alcanzó únicamente 4.300 millones de metros cúbicos en 2024, apenas un 2% del gas que circula por las redes comunitarias, ACER considera que el margen de expansión es muy elevado si se eliminan las barreras regulatorias y se movilizan inversiones. El objetivo comunitario continúa siendo alcanzar 35.000 millones de metros cúbicos anuales en 2030, una meta que hoy aparece seriamente comprometida.

Para España, la oportunidad resulta especialmente relevante. El informe identifica al país como uno de los mercados europeos con mayor potencial de producción futura junto con Alemania, Francia, Italia y Polonia, tanto mediante digestión anaerobia como mediante tecnologías de gasificación térmica. En las proyecciones para 2040, España figura entre los principales productores potenciales del continente, lo que la convertiría en un actor estratégico dentro del mercado europeo de gases renovables.

Opción más viable

ACER sostiene que el biometano representa actualmente la opción más viable entre los gases renovables porque puede aprovechar la infraestructura gasista existente sin necesidad de construir una red completamente nueva, como sucede con el hidrógeno. Además, su producción contribuye simultáneamente a la economía circular al transformar residuos agrícolas, ganaderos, urbanos e industriales en energía renovable.

El regulador europeo advierte, sin embargo, de que el despliegue del sector sigue encontrando obstáculos importantes. Entre ellos destacan los elevados costes de producción frente al gas natural convencional, las dificultades para movilizar suficiente materia prima, la falta de armonización en los certificados de origen y sostenibilidad y las limitaciones al comercio transfronterizo del biometano dentro de la Unión Europea. Según el informe, resolver estos problemas será imprescindible para que el combustible renovable alcance una escala industrial.

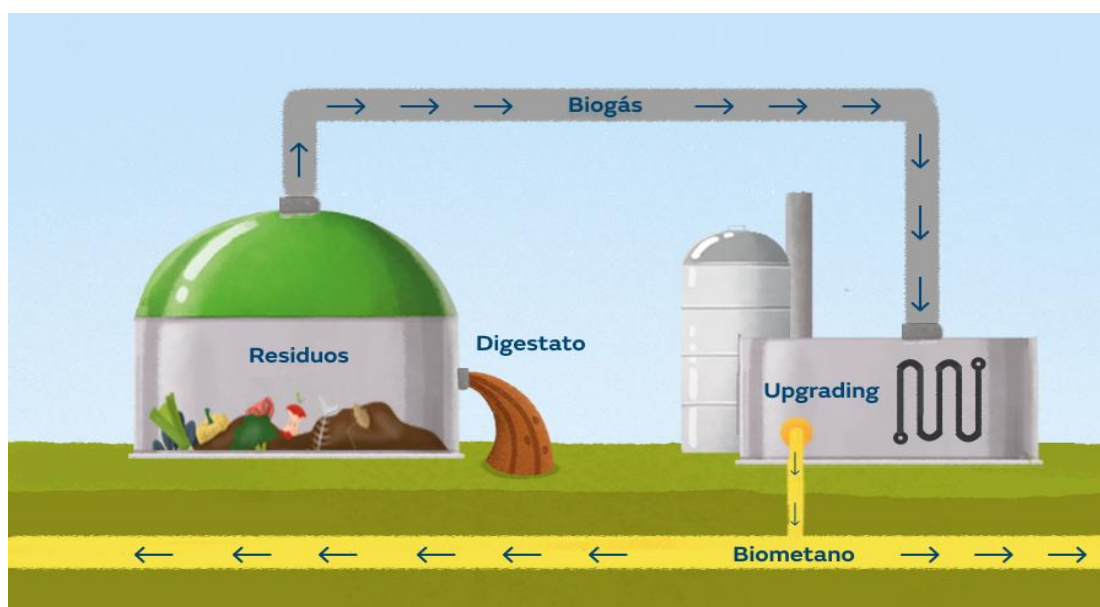
La agencia considera igualmente que el contexto energético favorece el desarrollo de esta tecnología. Tras la crisis provocada por la invasión rusa de Ucrania, la reducción de la dependencia exterior se ha *(sigue)*

convertido en uno de los grandes objetivos de la política energética europea. En 2024, el 88% del suministro de gas de la Unión seguía procediendo de importaciones, mientras que el biometano apenas aportaba un 2% del total. Incrementar la producción doméstica permitiría reducir tanto la exposición geopolítica como la volatilidad de los mercados internacionales.

El informe también recuerda que el gas continúa desempeñando un papel esencial para garantizar la flexibilidad del sistema eléctrico. Las centrales de ciclo combinado siguen marcando el precio mayorista de la electricidad durante numerosas horas del año, especialmente cuando la generación renovable resulta insuficiente. En este escenario, sustituir progresivamente el gas fósil por biometano permitiría mantener esa capacidad de respaldo reduciendo al mismo tiempo las emisiones asociadas al sistema eléctrico.

Frente al creciente protagonismo político del hidrógeno renovable, ACER considera que el biometano ofrece ventajas competitivas a corto plazo. Mientras el hidrógeno verde continúa afrontando elevados costes, incertidumbre tecnológica y la necesidad de desarrollar nuevas infraestructuras específicas, la producción de biometano se basa en tecnologías plenamente maduras como la digestión anaerobia y el enriquecimiento del biogás, ya ampliamente implantadas en Europa. El organismo subraya que ambas tecnologías deben entenderse como complementarias, aunque el biometano puede proporcionar resultados mucho más inmediatos en la reducción de emisiones.

Otro de los elementos destacados por ACER es el potencial de crecimiento a partir del biogás ya existente. La Unión Europea produce anualmente alrededor de 157 TWh de biogás, equivalentes a unos 14.000 millones de metros cúbicos. Si el 90% de esa producción se transformara en biometano mediante procesos de *upgrading*, la producción europea prácticamente se triplicaría y llegaría a cubrir cerca del 4% del consumo total de gas del continente, lo que supondría un avance significativo hacia los objetivos climáticos.



Competitividad económica

El informe también analiza la competitividad económica del biometano. Aunque reconoce que sus costes de producción siguen siendo superiores a los del gas natural, sostiene que la evolución del mercado europeo de derechos de emisión y el valor creciente de los certificados de origen pueden reducir progresivamente esa diferencia. Para los productores, estos certificados representan una fuente adicional de ingresos que mejora la rentabilidad de las instalaciones, mientras que para los consumidores industriales permiten acreditar el uso de energía renovable y reducir el impacto del coste del carbono.

La descarbonización del mercado gasista constituye uno de los grandes desafíos de la transición energética europea. Según ACER, alrededor del 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión están vinculadas al sector del gas y el 85% de las emisiones de metano asociadas al consumo europeo procede de las cadenas internacionales de suministro. Reducir esas emisiones, junto con la sustitución progresiva del gas fósil por gases renovables, será determinante para alcanzar la neutralidad climática en 2050.

Como hoja de ruta, el regulador europeo reclama acelerar el desarrollo del mercado del biometano mediante una regulación más estable, la armonización de los certificados de sostenibilidad, la eliminación de obstáculos al comercio entre Estados miembros, una mayor coordinación entre las infraestructuras de gas, electricidad e hidrógeno y políticas que impulsen la competitividad de los gases renovables. Para países como España, con uno de los mayores potenciales de producción de Europa, estas medidas podrían convertir al biometano en una de las principales herramientas para combinar descarbonización, seguridad energética y desarrollo industrial durante las próximas décadas.

Una mirada desde los datos sobre el aire de las ciudades

Dentro de menos de cuatro años, el aire que respiran los madrileños y los barceloneses tendrá que cumplir unos límites de contaminación fijados por la nueva Directiva de Calidad del Aire de la Unión Europea, con entrada en vigor el 1 de enero de 2030. Esa norma reduce hasta la mitad los niveles máximos permitidos de dióxido de nitrógeno y de partículas que hay en el aire.

Por primera vez, además, reconoce el derecho de los ciudadanos a reclamar indemnizaciones por daños a la salud si el Estado o las autoridades locales gestionan mal ese cumplimiento.

El debate que ocupa el espacio público sobre cómo llegar a 2030 en regla gira casi en exclusiva en torno a



qué tipo de coche nuevo se matricula: si tiene que ser eléctrico o puede seguir siendo de combustión.

Nos parece un debate legítimo, pero nos cuesta reconocerlo como el debate relevante cuando miro los datos. Un estudio de Salix Analytics elaborado para Faconauto con el modelo AQUReS+, el mismo que asesoró a la Comisión Europea en la redacción de esa directiva, arroja una cifra que encuentro difícil de ignorar: si desde hoy todos los coches nuevos que se matriculan en España son eléctricos, en 2030 incumplirán los

límites de dióxido de nitrógeno 11 estaciones de medición de las 259 analizadas en todo el país.

Si los coches nuevos mantienen la mezcla actual de tecnologías, incumplirán 12. Una estación de diferencia, sobre un parque de 34 millones de vehículos que se renueva al 4% anual. La variable que realmente mueve el resultado es la velocidad a la que retiramos los vehículos más antiguos.

Cuando el modelo simula una sustitución total del parque, ya sea por eléctricos o por una mezcla de vehículos modernos Euro 6d y Euro 7, el incumplimiento desaparece: cero estaciones no conformes en 2030.

La diferencia entre hacerlo sólo con eléctricos o con combustión moderna es inferior al 1% de las estaciones en todos los años del periodo, porque los motores Euro 6d emiten tan poco por el escape que su ventaja ambiental frente a un eléctrico, en las calles de una ciudad española, resulta prácticamente imperceptible.

Hay una segunda conclusión que nos parece igualmente importante y que brilla por su ausencia en el debate público. El sector residencial y comercial, calderas y calefacciones incluidas, emite en España más partículas finas (PM_{2,5}) que todo el tráfico rodado en conjunto.

En Barcelona, por ejemplo y según este estudio, la ciudad con el problema de partículas más persistente, actuar sobre las emisiones de calefacciones con las medidas técnicamente disponibles tiene un impacto sobre el cumplimiento equivalente al de sustituir todo el parque de coches por eléctricos. El automóvil no es el único emisor relevante, ni siquiera el mayor.

El mapa del incumplimiento es, en cualquier caso, más manejable de lo que el debate general sugiere: los problemas se concentran en las grandes urbes, mientras las ciudades medianas cumplen los nuevos límites en todos los escenarios sin actuaciones adicionales.

Hay municipios que ya se han puesto a trabajar: el Plan Cambia 360 del Ayuntamiento de Madrid apunta exactamente en la dirección correcta.

El problema es que sin un plan nacional de renovación del parque, cada ciudad afronta sola lo que debería ser una política de Estado. La solución, por tanto, no es generar políticas restrictivas, sino desarrollar iniciativas que impulsen esa renovación.

A finales de 2028 España tiene que comunicar a Bruselas qué zonas no van a cumplir los límites de 2030 y presentar medidas correctoras creíbles. Dos años y medio para tener ese plan listo, lo que en la práctica significa que las decisiones tienen que tomarse ahora.

Ese plan, en realidad, ya debería existir y pasa, como dice el estudio, por renovar aceleradamente el parque: la Ley de Movilidad Sostenible ordenaba al Gobierno aprobarlo en tres meses desde su entrada en vigor, y ese plazo venció el 5 de marzo sin que el plan existiera.

Mientras seguimos discutiendo qué tecnología elige el comprador, el parque envejece un año más.

(Artículo de José Ignacio Moya, director general de Faconauto).

COMISIONES TÉCNICAS

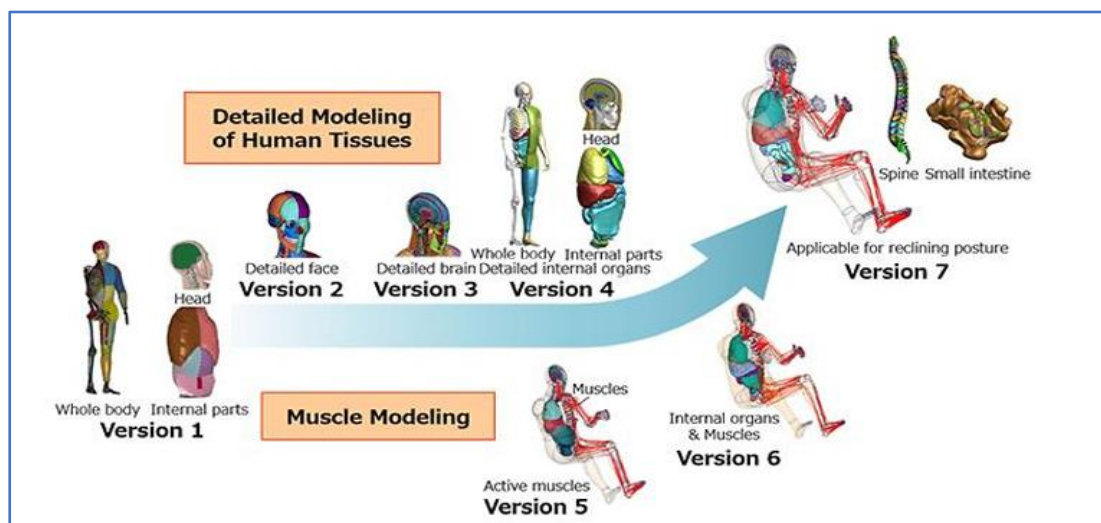
CT7 'Seguridad integrada del automóvil'

Dummies virtuales (HBM, Human Body Models)

La Comisión Técnica nº 7 de ASEPA 'Seguridad integrada del automóvil' ha publicado un excelente Documento CCTT sobre los Dummies virtuales. Autor: Ricardo Lozano Peña, presidente de la Comisión Técnica nº 7

Los nuevos escenarios de movilidad, con posibilidades de viajar reclinado en un vehículo actual, en sentido de marcha o no, combinado con la necesidad de adaptar los sistemas de protección a sectores de población más amplios que los previstos tradicionalmente por NCAP (adulto mediano y grande, mujer pequeña, niño), y a lo que se une la necesidad de desarrollar sistemas de protección en escenarios como choque de peatones, ciclistas, patinetes u otros usuarios de la vía no contemplados aún en las normativas de certificación, han impulsado a científicos, investigadores, y a la industria en general a evolucionar sus tradicionales maniquíes de ensayo ATD (los tradicionales DUMMIES) hacia modelos de elementos finitos de humanos virtuales (HBM, Human Body Model), mucho más evolucionados, más biofieles en su conjunto y en sus órganos por separado, que permiten ser escalados para representar segmentos de población mucho más amplios, y que gracias a los inmensos avances de la tecnología computacional podemos ahora emplear en la evaluación de impactos complejos, en tiempo récord.

Utiliza este [enlace](#) para acceder al documento completo (51 páginas).



Las matriculaciones en España al cierre de junio

Las ventas de **turismos** continúan al alza en junio, que se consolida como el segundo mes con mayor registro de 2026. En el mes se alcanzaron 128.426 ventas, lo que representa un aumento del 7,8% respecto a junio del año anterior. Por cuarto mes consecutivo se superan los 100.000 turismos vendidos, con volúmenes similares a las cifras prepandemia en 2019. El mercado está impulsado, en gran parte, por los electrificados que alcanzan el 23,2% de la cuota de las ventas totales en junio. En el acumulado, en los seis primeros meses de 2026 se alcanzan las 647.711 unidades, un 6,2% más que el primer semestre de 2025.

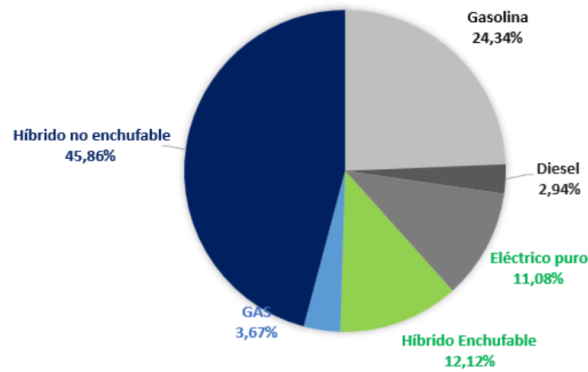
Matriculaciones España año 2026 Cierre al mes de junio

		mes	% / 2025	acumulado	% / 2025
Automóviles		128.426	7,8%	647.711	6,2%
Derivados, furgonetas y pick-up		9.765	13,7%	52.020	5,8%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t		10.249	3,2%	50.272	10,2%
V.I. Ligeros < 6 t		151	54,1%	802	69,9%
V.I. Medios 6-16 t		375	0,5%	1.847	-4,7%
V.I. Pesados > 16 t		2.215	3,9%	13.260	13,9%
Autocares, Buses y Microbuses		297	-21,2%	2.030	-6,7%
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	59.026	26,2%	307.438	20,7%
	Híbridos enchufables (PHEV + E-REV)	16.600	16,5%	83.185	41,8%
	Eléctricos (BEV)	15.942	23,3%	71.086	35,4%
	Gas (GLP)	4.758	-23,8%	22.836	-26,8%
	Gas (GNC+GNL)	81	-15,6%	382	-22,4%
	Hidrógeno (FCEV)	0	---	1	---

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

Los **turismos electrificados** (BEV+PHEV) continúan creciendo y en junio han representado el 23,2% de los turismos vendidos. Las ventas aumentaron un 20,2%, con un total de 29.791 unidades. En el acumulado del año, hasta junio se han registrado 141.143 ventas, un 37,9% más que el mismo periodo del año anterior, representando el 21,8% del total.

Las emisiones medias de CO2 de los **turismos** vendidos en junio se quedan en 100,6 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 1,35% 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 102,4 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 4,75% menos que en el mismo periodo del año anterior.



unidades vendidas en un mes. En la primera mitad del año, estos vehículos acumulan 154.271 unidades vendidas, un aumento del 38,8% y el 20% del mercado total.

En cuanto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), suben un 20,1% este junio, con un total de 96.407 unidades y representando el 63,5% del mercado total. Por tecnología, los híbridos convencionales vuelven a situarse como la primera opción de los usuarios, con el 38,9% de las ventas este mes. Los vehículos alternativos suman el primer semestre 484.928 unidades vendidas.

Una página de historia

Terramar: El gran y efímero autódromo español

En España son hoy varios los circuitos permanentes, siendo el del Jarama (1967) el primero de ellos, habiendo existido hasta entonces muchos circuitos temporales, especialmente urbanos, tanto para que corrieran en ellos los automóviles como, sobre todo, las motocicletas.

No obstante, en términos estrictos, el primer circuito permanente de España fue un autódromo, esto es, una pista pensada para la velocidad pura con dos rectas paralelas unidas por sendos virajes sobreelevados, lo que permitía que la mayoría de los automóviles y motocicletas, pudieran ir 'a fondo' permanentemente, y es que uno de los fines iniciales de los autódromos era el de minimizar el 'virtuosismo' del piloto para poder así valorar determinados parámetros del vehículo con la máxima objetividad, y dicho autódromo sigue existiendo, y está ubicado en el término municipal de Sant Pere de Ribes, cerca de Sitges.



Terramar 1923: Carreras Inaugurales



Carlos Sainz batiendo el récord de Terramar en 2012 con un Audi R8 LMS

Terramar fue concebido como una sociedad anónima con la correspondiente emisión de acciones, y las carreras inaugurales tuvieron lugar a fines de octubre de 1923, siendo una de ellas el II Gran Premio de España, pero lamentablemente, y sobre todo desde el año siguiente, se vio que los ingresos provenientes de las entradas del público no compensaban los costes de la inversión efectuada además de los gastos fijos, por lo que a pesar de los apoyos altruistas que hubo (Real Automóvil Club de Cataluña; Peña Rhin,...), se acabó declarando la suspensión de pagos años después.

Si bien siguieron celebrándose allí algunas carreras incluso tras la Guerra Civil, concretamente en 1955, ya que la imponente masa de cemento que el autódromo requirió hizo -y hace- que la obra siga existiendo, siendo nada menos que el 10 de mayo de 2012 -casi noventa años después de su creación, cuando el mismísimo Carlos Sainz, al volante de un Audi R8 LMS, marcó un promedio de 169,14 km/h en ese trazado, a pesar de rodar con prudencia en algunos tramos por el mal estado del piso, probando de esta manera que, a pesar de los pesares, Terramar aún sigue allí!

(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:



Visita del Ministro de Industria a AVIA Ingeniería acompañado por MCA (*)



Cesvimap crea el “Bosque Cesvimap”, para la restauración ecológica de un entorno rural en Ávila (*)



Thiesel 2026 en septiembre (*)



El metanol entra en los motores de combustión: HORSE lo usa para esquivar la Euro 7 (*)



Exploramos la tecnología avanzada de neumáticos Michelin y cómo influye en tu conducción (*)



La Universidad Europea protagonista en la tercera edición de STEM Racing Spain como fabricante oficial de la competición (*)

¿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 julio** contamos con 33 Protectores, 1.917 Socios y 14.038 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 8 de julio ASEPA ha celebrado reunión de su Junta Directiva, donde aparte de los temas de seguimiento, se han tratado otros temas importantes indicados a continuación.

Se ha decidido la designación del Personaje Ilustre de este año 2026,

Se ha aprobado el jurado que evaluará las candidaturas presentadas a los premios de 'Excelencia Jóvenes 2026'.

Se han decidido otras cuatro designaciones de Socios de Honor de ASEPA.

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.eleconomista.es/motor/noticias/13996868/07/26/espana-tiene-las-fortalezas-necesarias-para-liderar-la-movilidad-del-futuro-en-europa.html>
3. Asepa
4. Asepa
5. <https://okdiario.com/espana/futuro-coche-electrico-ciudades-recarga-17258028>
6. https://www.hibridosyelectricos.com/camiones/motor-hidrogeno-ciclo-cerrado-viene-salvar-soldado-diesel-60-eficiencia-sin-emisiones-directas_86946_102.html
7. <https://elperiodicodelaenergia.com/el-biometano-emerge-como-la-gran-palanca-para-descarbonizar-el-gas-en-espana/>
8. https://www.elespanol.com/invertia/20260629/mirada-datos-aire-ciudades/1003744300959_12.html
9. Asepa
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
tfn: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es