



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 369 – 16 octubre 2026 -

ASEPA informa:

- GRUPO ADECCO, nuevo Protector de ASEPA
- Asepa cumple treinta años y te invitamos a celebrarlo con nosotros
- Webinar 59 ASEPA: Ciberseguridad del automóvil 2026: De la normativa a las decisiones de ingeniería
- Mireia Arroyo (Gestamp): “Sin innovación no hay competitividad”
- THIESEL 2026: La descarbonización del transporte a debate en Valencia
- Rechazo europeo a algunas tecnologías de automoción
- El parque español de automóviles tiene problemas. Y son graves
- Los combustibles renovables en la movilidad hacia el NET ZERO
- Webinar ASEPA 57: ‘Parque circulante vs. calidad del aire urbano’
- Curso de especialización sobre las nuevas tecnologías en Flotas de Autobuses Urbanos
- La ‘Palabra del año en la automoción’
- Nuevas normas de la DGT que cambian la convivencia en carretera desde el 1 de octubre
- Los talleres españoles buscan profesionales: 20.000 vacantes por falta de relevo generacional
- Matriculaciones en España al cierre de septiembre
- Una página de historia: Los circuitos de Madrid
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

GRUPO ADECCO, nuevo Protector de ASEPA

Tenemos el placer de dar la bienvenida como Protector de ASEPA al GRUPO ADECCO, que se incorpora al elenco de empresas e instituciones que hacen posible el funcionamiento de ASEPA y que nos permiten poner en marcha diferentes iniciativas de formación, publicaciones y de relación entre todos los profesionales de la automoción.



THE ADECCO GROUP

Grupo Adecco es el mayor grupo de talento comprometido con las personas y la innovación. Lleva más de 40 años transformando la sociedad, acompañando a las personas en cada etapa de su vida laboral y ayudando a las empresas a encontrar ese talento que necesitan.

Sus logros hablan de su compromiso: en este tiempo han contratado a más de 6 millones de personas en España, y en el último año han empleado a 144.000, 50.000 de ellas menores de 25 años y 15.000 mayores de 50 años. Invierte 8 millones de euros anuales en formación, y capacitan a 69.000 personas.

Con este acuerdo, el GRUPO ADECCO se convierte en la única consultora de Recursos Humanos que forma parte de ASEPA en su máximo nivel de colaboración (nivel Platino) y con el objetivo de aportar su conocimiento del mercado laboral y acompañar los retos de talento del sector de automoción.

La alianza arranca con la puesta en marcha de un observatorio de talento de automoción, llamado Motor del Talento, con la participación del Grupo Adecco en la Comisión Técnica de ASEPA sobre ‘Talento y desarrollo de estudios sobre el mercado laboral’.

El acuerdo prevé también la celebración de jornadas técnicas, webinars e iniciativas de empleabilidad.

ASEPA CUMPLE TREINTA AÑOS y te invitamos a celebrarlo con nosotros

El próximo día **12 de noviembre**, a las 17:30 horas, en un solemne acto que tendrá lugar en el aula magna de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad politécnica de Madrid, institución que contribuyó de manera especial a su creación, ASEPA celebrará el trigésimo aniversario de su fundación e invita a participar en él a todos los profesionales y simpatizantes de nuestra Asociación que sientan, como nosotros, que todo esfuerzo por fortalecer este importante sector de la economía española merece la pena.



Durante el acto, que contará con representantes cualificados de las principales asociaciones del Sector, sus empresas y de la universidad, se abordará, en una mesa redonda compuesta por destacados especialistas, el importante tema: **“los profesionales como factor esencial del sector de automoción en España. Trayectoria y retos ante los cambios disruptivos actuales”**. También se entregarán cinco premios ASEPA a la excelencia, a otros tantos profesionales jóvenes que nos invitan a contemplar, con optimismo, el futuro de nuestro Sector; así mismo serán designados Socios de Honor de ASEPA a los integrantes de un grupo de excelentes profesionales que contribuyeron a su éxito en el pasado reciente.

Al final del acto, un vino español será el marco para compartir y reforzar lazos de amistad entre todos.

Webinar 59 ASEPA: Ciberseguridad del automóvil 2026: De la normativa a las decisiones de ingeniería

El webinar 59 de ASEPA está organizado por la Comisión Técnica 14 de ASEPA sobre ‘Ciberseguridad en Automoción’ y se desarrollará próximamente en fecha a confirmar.



La ciberseguridad del automóvil se ha convertido en una responsabilidad que va mucho más allá de incorporar medidas de protección o superar determinadas pruebas técnicas. Los fabricantes y proveedores deben interpretar un marco regulatorio cada vez más complejo, distribuir responsabilidades y demostrar que los riesgos se gestionan adecuadamente durante el desarrollo, la producción y la vida del vehículo.

En este webinar se analizará cómo se relacionan los reglamentos UNECE R155 y R156, la norma ISO/SAE 21434 y el Cyber Resilience Act (CRA), prestando especial atención a sus diferencias, complementariedades y condiciones de aplicabilidad en el sector de automoción."

Más información se facilitará en la web de ASEPA.

Mireia Arroyo (Gestamp): “Sin innovación no hay competitividad”

“Sin rentabilidad no hay inversión; sin inversión no hay innovación; y sin innovación no hay competitividad”, ha declarado Mireia Arroyo, vicepresidenta de SERNAUTO, directora de Relaciones Institucionales de GESTAMP y miembro de la Junta Directiva de ASEPA.

Arroyo resumió así uno de los principales retos a los que se enfrenta la industria europea del automóvil durante la mesa sobre 'Competitividad de la industria europea y española ante el reto medioambiental como clave de futuro', celebrada en el marco del XIII Capital Mobility Summit, organizado por Capital Radio.



Durante su intervención, Arroyo defendió la necesidad de que Europa acelere la ejecución de una verdadera política industrial que permita compatibilizar la transición medioambiental con la competitividad empresarial. En este contexto, puso el foco en el papel de los proveedores de automoción y reivindicó su posición como parte esencial de la industria de la automoción.

La cadena de valor, en el centro

“Los proveedores no somos la industria que está alrededor del automóvil. Somos parte

esencial de la industria del automóvil”, afirmó la vicepresidenta de SERNAUTO, y recordó que el 75% del valor de un vehículo procede de la industria de componentes, por lo que, “hablar de la competitividad del automóvil europeo implica necesariamente hablar de la competitividad de toda la cadena de valor”, insistió.

Los datos aportados por Arroyo ilustran el peso de esta industria en la economía española. El sector de componentes alcanzó más de 41.000 millones de euros de facturación el pasado año y genera 200.000 empleos directos y 325.000 entre directos e indirectos. Además, más del 60% de su facturación procede de las exportaciones y la inversión en I+D+i supera los 1.200 millones de euros, más del doble de la inversión registrada por cualquier otro sector industrial español.

Competitividad para seguir innovando

La vicepresidenta de SERNAUTO advirtió de que el desafío para Europa no consiste únicamente en mantener sus volúmenes de producción, sino también en preservar las actividades de mayor valor añadido. “El riesgo para Europa no es solamente perder volumen, sino perder valor: componentes, ingeniería, tecnología, I+D, conocimiento y empleo”, señaló.

En este escenario, Arroyo reclamó una mayor coordinación entre las distintas velocidades que condicionan la transformación del sector. “Tenemos que alinear tres velocidades: la de la regulación, la de la industria y la del mercado”, afirmó. También situó los costes energéticos en el centro del debate industrial: “La factura energética también es política industrial”.

En conclusión, Mireia Arroyo defendió la necesidad de que Europa acelere la ejecución de una verdadera política industrial sustentada en una regulación más sencilla, coherente y predecible; energía a precios competitivos; neutralidad tecnológica para avanzar en la descarbonización; incentivos capaces de atraer inversión industrial y tecnológica; medidas que favorezcan la producción, el empleo, la innovación y el conocimiento en Europa; y cadenas de suministro más resilientes, diversificadas y trazables.

Más valor generado en Europa

Otro de los ejes de su intervención fue la necesidad de reforzar el valor generado dentro de Europa. En este sentido, defendió que el concepto de Made in Europe debe ir más allá del lugar de ensamblaje de los vehículos. “Made in Europe no puede significar simplemente ensamblado en Europa. Tiene que significar valor generado en Europa”, explicó.

La dimensión geopolítica ocupó también un espacio destacado en su discurso. Para Arroyo, la evolución del contexto internacional obliga a incorporar la seguridad de suministro y el riesgo a las decisiones industriales. “Geopolítica e industria ya no son dos conversaciones distintas”, advirtió.

En esta línea, defendió que Europa debe mantener su apertura comercial, pero acompañándola de una estrategia que tenga en cuenta la resiliencia de las cadenas de suministro. “Europa debe seguir abierta, pero abierta no significa ingenua”. Según explicó, durante años la búsqueda de eficiencia llevó a priorizar la producción allí donde resultaba más barata, pero el contexto actual obliga a incorporar el riesgo como una variable más. “Porque lo más barato deja de ser barato cuando no llega”, concluyó.

THIESEL 2026: La descarbonización del transporte a debate en Valencia

Sistemas de propulsión limpios y sostenibles para responder a los retos de la movilidad del futuro

Del 8 al 11 de septiembre de 2026, la Universitat Politècnica de València (UPV) volvió a convertirse en la capital mundial de la investigación sobre plantas motrices para transporte con la celebración de la 14ª edición del Congreso THIESEL, acogido en el campus de Vera de la UPV. Organizado bianualmente desde

el año 2000 por el Instituto Universitario CMT - Clean Mobility & Thermofluids de la UPV, este congreso científico se ha consolidado como un foro de I+D+i de referencia global en el desarrollo de tecnologías de propulsión limpias.

En esta edición, el encuentro reunió a más de 200 expertos internacionales procedentes de 16 países de Europa, Asia y América, representando a los principales fabricantes de la industria de la automoción, universidades y centros tecnológicos. Entre las entidades participantes figuraron compañías de primer nivel como Horse, Cummins, Wärtsilä, General Motors, Aramco, Horiba, Dumarey, Valeo,



Toyota y Caterpillar; junto a centros de investigación internacionales como Sandia National Laboratories (EE.UU.), New ACE Institute (Japón), IFP Energies Nouvelles (Francia) y la Universidad King Abdullah (Arabia Saudí).

Ejes técnicos y principales avances presentados

El programa técnico de THIESEL 2026 profundizó en los procesos termofluidodinámicos clave para reducir la dependencia de los combustibles fósiles y mitigar el impacto ambiental del transporte:

- **Combustibles alternativos:** Las sesiones dedicadas a la inyección y combustión abordaron el uso de amoníaco y su integración en grandes motores. Asimismo, se expusieron avances significativos en motores de combustión interna de hidrógeno y en las estrategias de control para regímenes transitorios; analizando también el comportamiento de combustibles sintéticos (*e-fuels*), *e-diesel* y combustibles sostenibles de aviación (SAF).
- **El retorno de la tecnología de la precámara:** Un aspecto destacado del congreso fue el resurgimiento de los sistemas de encendido por precámara (tanto pasivas como activas), una arquitectura con antecedentes históricos que ha sido rescatada y evolucionada como solución clave para la descarbonización. Se analizaron sus desarrollos en motores alimentados por gas y combustibles sostenibles (como hidrógeno, amoníaco y metanol), destacando la capacidad de sus chorros reactivos turbulentos para acelerar la combustión, maximizar la eficiencia térmica, estabilizar mezclas ultrapobres y ampliar el rango operativo donde el encendido convencional encuentra sus límites.
- **Electrificación, baterías y gestión térmica:** En el ámbito de la movilidad electrificada e híbrida, las ponencias cubrieron la caracterización térmica de celdas de baterías, la optimización de estrategias operativas en unidades de potencia híbridas y la evaluación del impacto energético de los sistemas de climatización en el rendimiento global del vehículo.
- **Postratamiento de gases y control de emisiones:** Diversas presentaciones centraron su atención en la reducción de emisiones de NOx y N2O, la durabilidad de los catalizadores SCR de urea y los desafíos técnicos de medición en sistemas propulsivos alimentados por combustibles alternativos.

Sesiones de pósteres y exposición de avances comerciales

El congreso ofreció tres sesiones de pósteres en formato de presentación rápida, permitiendo un debate fluido entre investigadores. De forma paralela, la conferencia contó con una exposición comercial en la que firmas especializadas como AVL, Combustion, Convergent Science, Horiba y Kistler exhibieron sus últimas soluciones en equipos de medición y herramientas de simulación fluidodinámica.

Conclusión: Diversidad tecnológica como vía hacia la descarbonización

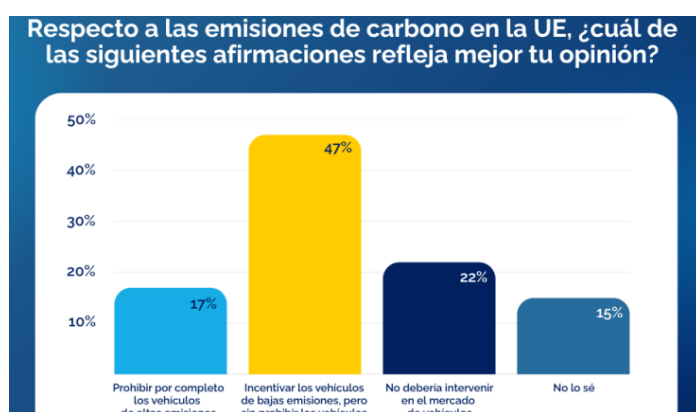
Las jornadas de debate de THIESEL 2026 reafirmaron el consenso de la comunidad científica e industrial sobre la necesidad de adoptar un enfoque tecnológico diversificado para alcanzar la neutralidad climática. Tal como se puso de manifiesto al cierre del encuentro, no existe una única solución universal para las complejas demandas del transporte; la combinación de motores térmicos altamente eficientes—alimentados con *e-fuels*, hidrógeno o amoníaco—junto con la electrificación representa la vía más sólida y realista para lograr una movilidad limpia y sostenible.

Rechazo europeo a algunas tecnologías de automoción

Una encuesta muestra que los ciudadanos apoyan múltiples tecnologías de propulsión frente a imposiciones de la Unión Europea. Sernauto.es.

El consumidor medio encuestado rechaza una prohibición de determinadas tecnologías de automoción, contempla distintas opciones de propulsión para su próximo vehículo y considera necesario seguir avanzando en la preparación para una electrificación total.

Estas son las principales conclusiones de una nueva encuesta de YouGov realizada entre ciudadanos de cinco grandes mercados europeos (Francia, Alemania, Italia, Polonia y España, que en conjunto representan más del 70% del mercado automovilístico de la UE). Para los responsables políticos, la próxima revisión de los estándares de CO₂ para turismos y furgonetas supone una oportunidad clave para permitir una mayor variedad de tecnologías de propulsión y alinear realmente el ritmo de las políticas climáticas con las expectativas de los ciudadanos y con su percepción sobre el grado de preparación de sus respectivos países.



Basada en una muestra representativa de 5.221 adultos (alrededor de 1.000 en cada país), la encuesta de YouGov, encargada por CLEPA (European Association of Automotive Suppliers), revela una clara reticencia hacia un futuro basado en una única solución tecnológica: tomando la media de los cinco mercados, solo el 8% de los ciudadanos tiene intención de adquirir un vehículo eléctrico de batería (BEV) como su próximo coche*. Los vehículos eléctricos híbridos (HEV) siguen superando a los BEV en prácticamente todos los

mercados analizados. La única excepción es Alemania, donde la intención de compra de BEV alcanza el 14%, seguida de cerca por los HEV, con un 13%.

Los consumidores rechazan las imposiciones tecnológicas rígidas. En los países analizados, una media del 47% de los ciudadanos apoya incentivar alternativas más limpias en lugar de prohibir las tecnologías existentes, mientras que un 22% considera que la UE no debería intervenir en absoluto en el mercado de vehículos. En cambio, solo el 17% de los ciudadanos respaldaría una prohibición directa de determinadas tecnologías.

“La encuesta sugiere que existe una desconexión entre las decisiones políticas que se toman en Bruselas y la realidad de los ciudadanos europeos”, afirmó Benjamin Krieger, secretario general de CLEPA. “Los ciudadanos quieren conducir vehículos más limpios, incluidos los eléctricos, pero prohibir de facto los vehículos híbridos y los de combustibles alternativos limita drásticamente sus opciones.

A la hora de valorar la transición, los consumidores consideran que sus países están incluso menos preparados que ellos mismos para afrontar este proceso (68%), y un significativo 75% afirma que su país no está preparado para una electrificación total. Las principales preocupaciones* que explican esta reticencia son la falta de infraestructura de recarga (46%), el precio de los vehículos (46%) y el incremento de los costes energéticos (37%).

Resultados de los encuestados en España

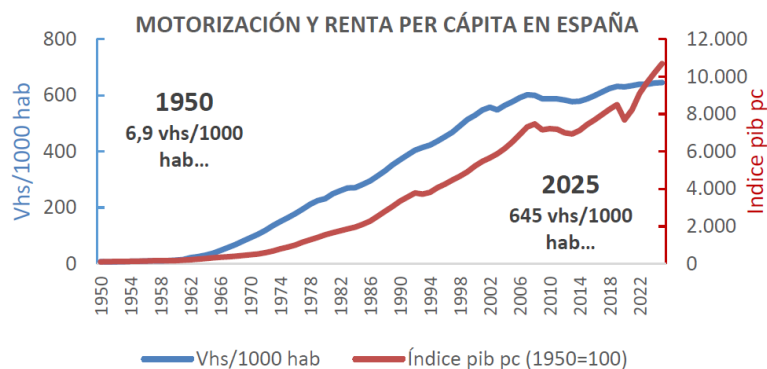
En España, los resultados reflejan igualmente una clara preferencia por mantener abiertas distintas opciones tecnológicas durante la transición. Los vehículos híbridos y de gasolina son las opciones que generan una mayor intención de compra, con un 24% de los encuestados en ambos casos, seguidos de los vehículos híbridos enchufables y de autonomía extendida (PHEV/EREV), con un 17%, los diésel (14%) y los eléctricos de batería (BEV), con un 8%. España registra, además, el mayor apoyo entre los cinco países analizados a incentivar las tecnologías más limpias sin prohibir las existentes, con un 56% de los ciudadanos a favor de esta opción. Solo el 21% de los encuestados apoya una prohibición, mientras que el 13% considera que la UE no debería intervenir en el mercado de vehículos.

En cuanto al grado de preparación para una electrificación total, solo el 19% considera que España está preparada, frente a un 75% que opina lo contrario, mientras que el 27% de los encuestados se considera personalmente preparado para esta transición, el porcentaje más elevado de los cinco países. La falta de infraestructura de recarga es, con diferencia, el principal obstáculo identificado por los ciudadanos españoles (56%), seguida de la autonomía de los vehículos (44%) y de su precio (36%).

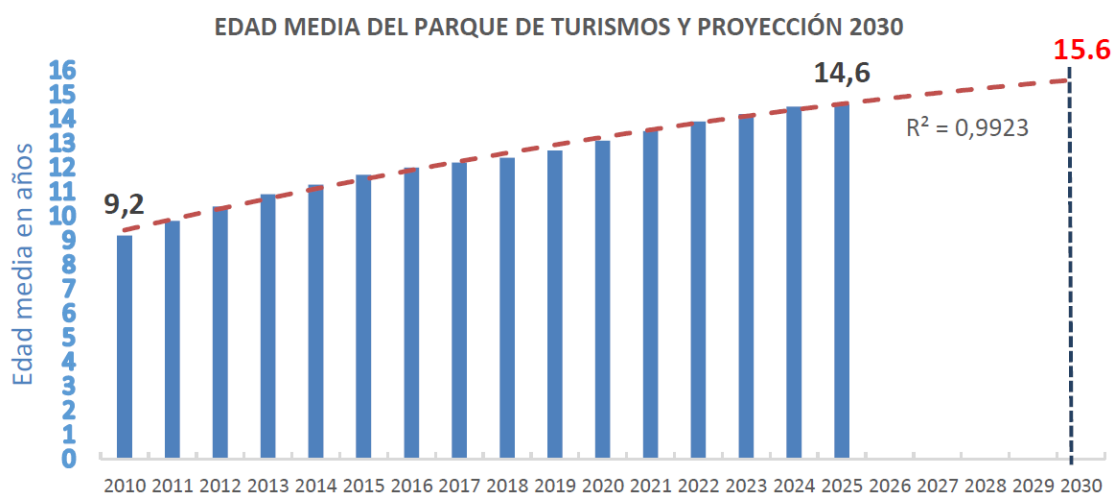
El parque español de automóviles tiene problemas. Y son graves

La movilidad es un indicador clave de desarrollo socioeconómico: el tamaño del parque de vehículos crece en paralelo a la renta per cápita y a la población. En este artículo Miguel Aguilar Esteban, presidente de la CT 'Automóvil, Economía y Sociedad' de ASEPA presenta un resumen de su magnífico trabajo sobre el grave problema de la edad del parque de vehículos en España.

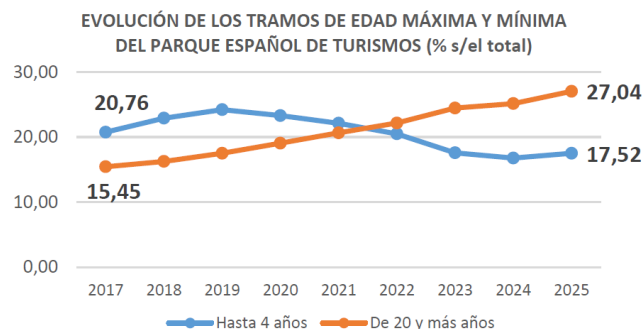
El parque español ha pasado de poco más de 1 millón de vehículos a mediados del siglo XX a cerca de 32 millones en 2025, con una tasa de motorización de 645 vehículos por cada 1.000 habitantes, en línea con la relación renta-motorización del resto de la Unión Europea. Sin embargo, la baja densidad automovilística del país (52 turismos/km² frente a los 71 de Francia o los 137 de Alemania o Italia), condicionada por su extenso territorio, segundo de la UE en superficie, y sus grandes áreas metropolitanas (cuatro ciudades de más de 500.000 habitantes) sugiere que ese nivel cuantitativo podría resultar todavía insuficiente.



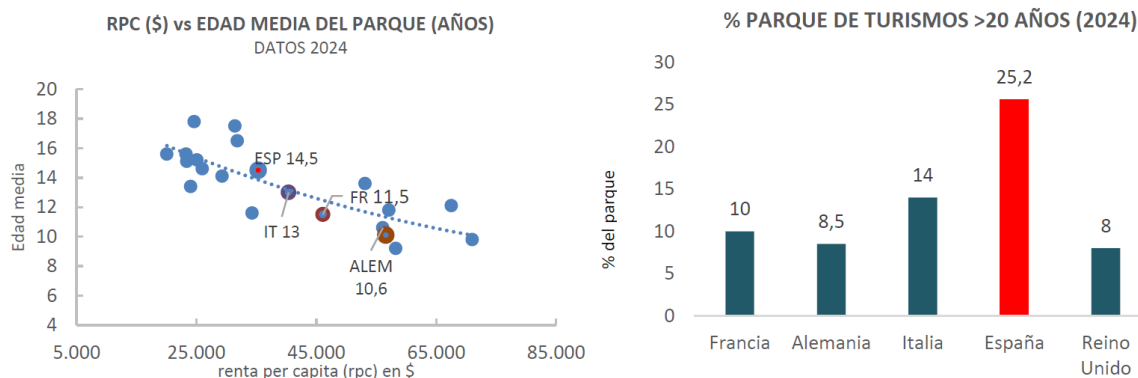
El problema grave, no obstante, no es la cantidad de vehículos sino su calidad, medida a través de la edad. La edad media de los turismos españoles ha pasado de 9,2 años en 2010 a 14,6 años en 2025, siguiendo una tendencia tan sostenida y consistente que, de no corregirse, alcanzaría los 15,6 años en 2030.



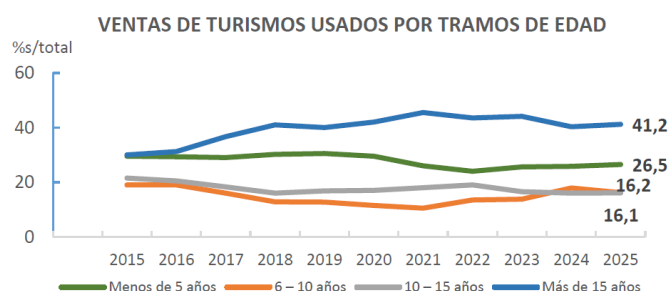
La estructura por edades confirma el deterioro estructural del parque español de automóviles de turismos: en 2025 el 27,0% igualaba o superaba los 20 años, frente a solo el 17,5% de 4 años o menos. Ambas curvas se cruzaron en 2022, tras un descenso sostenido de la entrada de vehículos jóvenes y un repunte simultáneo de los más veteranos, una señal inequívoca de que el envejecimiento no es coyuntural, sino una tendencia consolidada. (sigue)



La comparación internacional agrava el diagnóstico. España encabeza con claridad la veteranía del parque en la Unión Europea: el 62,8% de sus turismos supera los 10 años frente al 46-59% de Francia, Alemania e Italia y el 25,2% supera los 20 años, más del doble que Italia (14%) y el triple que Alemania (8,5%) o Reino Unido (8%). Esta situación es además una excepción entre los grandes países del entorno, donde la vida media del parque oscila entre 10,6 y 13 años, muy por debajo de los 14,6 años españoles.



El mercado de turismos de ocasión, que en 2025 dobló en volumen al de vehículos nuevos (2,2 millones de unidades frente a algo más de 1 millón), tampoco ayuda a revertir la tendencia: el 41,2% de las ventas de usados corresponde a coches de más de 15 años, y el diésel, pese a las restricciones en núcleos urbanos, sigue representando cerca de un tercio en 2025. El periodo de tenencia de un vehículo nuevo por parte de particulares, además, ha pasado de 9 a casi 13 años entre 2019 y 2025.



En definitiva, la baja matriculación de turismos nuevos, el alargamiento del período de tenencia y el recurso mayoritario al automóvil de ocasión forman un conjunto de señales muy peligrosas para la salud de un parque ya muy deteriorado y que no puede ni debe seguir esas tendencias en lo que resta de década. Con independencia de la importante necesidad social y económica de mejorar la calidad de nuestro parque, urge una corrección significativa antes de que la aplicación progresiva de las regulaciones imprescindibles sobre descarbonización impida o reduzca severamente la movilidad de gran parte de la población española, insertándola en lo que podríamos denominar “pobreza en movilidad”. Como se decía al inicio, el parque español de automóviles tiene problemas, y son graves.

Fuentes de datos: Banco Mundial, Eurostat, ACEA, INE, DGT, ANFAC, Faconauto, Ganvam, coches.net y coches.com. Se puede acceder al documento completo en [este enlace](#).

COMISIONES TÉCNICAS

CT2 'Motores y energías para una movilidad sostenible'

Los combustibles renovables en la movilidad hacia el *NET ZERO*

La Fundación Repsol, la Escuela de Organización Industrial (EOI), la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA) y la Universitat Politècnica de València (UPV) han impulsado la cuarta edición del curso online '**Los combustibles renovables en la movilidad hacia el *NET ZERO***', con el objetivo de proporcionar una visión rigurosa, actualizada y práctica sobre el papel de los combustibles renovables en la transición energética y la descarbonización de la movilidad.



Los participantes han adquirido una visión integral sobre los diferentes tipos de combustibles renovables, incluyendo los biocombustibles avanzados, los combustibles gaseosos renovables y los combustibles sintéticos o *e-fuels*. Asimismo, han conocido las tecnologías de producción, las materias primas empleadas, los criterios de sostenibilidad, el

marco regulatorio europeo y las perspectivas de desarrollo de estos combustibles en los próximos años.

Guillermo Wolff, presidente de la CT2 de ASEPA, ha cerrado el curso, impartiendo en representación de ASEPA la clase 'Retos de los combustibles renovables en el transporte terrestre'. La sesión ha ofrecido una visión sobre las barreras que afrontan los combustibles renovables en su despliegue en carretera, incidiendo en aspectos relacionados con costes, infraestructuras, regulación y aceptación del mercado.

Webinar ASEPA 57: 'Parque circulante vs. calidad del aire urbano'

La Fundación Repsol y ASEPA han celebrado el 1 de octubre el webinar '**Impacto de las estrategias de renovación del parque circulante en la calidad del aire urbano**' con el objetivo de presentar el informe 'Air Quality Study', que modeliza el impacto de diferentes estrategias de renovación del parque sobre la calidad del aire urbano, así como debatir sus principales conclusiones y su extrapolación.



Guillermo Wolff, presidente de la CT2 de ASEPA 'Motores y energías para una movilidad sostenible' ha actuado como moderador del webinar.

Tras una introducción desarrollada por él mismo sobre la 'Renovación del parque y cumplimiento de los nuevos límites de calidad del aire' para plantear y centrar el tema a tratar, los tres expertos invitados al evento expusieron sus presentaciones. En

concreto, 'La visión del tecnólogo' por parte de Jaime Rodríguez, General Manager en AVL Iberica, 'La visión del homologador' a cargo de Rosa Delgado, Senior Manager in Powertrain Department en IDIADA y por último Dolores Cárdenas, Product Design Sr. Range Manager en Repsol, presentó el informe 'Air Quality Study'.

El turno de preguntas por parte de los oyentes resultó de gran interés, y las conclusiones principales se podrían resumir en:

- El nivel de emisiones contaminantes de los vehículos con motor de combustión interna de última generación es tan bajo, que ya no tiene un impacto negativo en la calidad del aire.
- El desgaste de frenos y neumáticos es ahora un factor más crítico que las emisiones del tubo de escape.
- La renovación del parque circulante es una estrategia efectiva en la mejora de la calidad del aire en las zonas urbanas.
- Dicha renovación produce niveles equivalentes de mejora de calidad del aire tanto si se hace solo con vehículos eléctricos de batería o con el mix de tecnologías de última generación.
- Para cumplir con los futuros límites de calidad de aire de 2030 el ritmo de renovación es muy importante.

Curso de especialización sobre las nuevas tecnologías en Flotas de Autobuses Urbanos

El próximo 6 de noviembre comenzará este nuevo curso ASEPA de 28 horas lectivas que desarrollaremos en modalidad presencial hasta el 21 de noviembre.

ASEPA, junto con INSIA-UPM y EMT Madrid, organiza esta 1.ª edición del Curso de Especialización en las 'Nuevas Tecnologías en Flotas de Autobuses Urbanos'.



Una formación diseñada para conocer de forma integral los principales retos tecnológicos, operativos y económicos de la transformación que se está produciendo en la forma de planificar, operar y gestionar el transporte público, como son la electrificación de las flotas, el desarrollo del hidrógeno y las nuevas infraestructuras energéticas.

Es una formación conectada con la realidad del sector con la que durante 28 horas lectivas, especialistas de INSIA-UPM y profesionales con experiencia directa en EMT Madrid abordarán los aspectos fundamentales para la implantación y gestión de las nuevas flotas urbanas.

El curso está dirigido a ingenieros y técnicos del sector de la automoción, transporte y movilidad. Profesionales de empresas operadoras de transporte público. Responsables de flotas y gestores de movilidad urbana. Técnicos de administraciones públicas vinculados a proyectos de sostenibilidad y transporte. Consultores, proyectistas y profesionales implicados en la planificación de infraestructuras de movilidad. Graduados y estudiantes de últimos cursos interesados en especializarse en movilidad sostenible y nuevas tecnologías aplicadas al transporte.

Duración total: 28 horas (7 módulos)

Fechas: 6 de noviembre al 21 de noviembre 2026

Modalidad: Presencial (máx. 30 alumnos)

Horario: Viernes (de 15:00 a 21:00) y sábados (de 09:00 a 13:00 horas).

Toda la información, programa detallado, precios e inscripciones pueden encontrarse en este [enlace](#).

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 estado proponiendo tres palabras cada mes como candidatas a elegir la 'Palabra del mes' 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: *MaaS*, micromovilidad y ZBE, ha resultado elegida como 'palabra del mes

de octubre':

ZBE: Una zona de baja emisión (ZBE), es un área delimitada geográficamente que pretende disuadir o restringir el acceso de ciertos vehículos (coches, camiones, motos) contaminantes.

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', clicla [aquí](#).

Nuevas normas de la DGT que cambian la convivencia en carretera desde el 1 de octubre

Este 1 de octubre han entrado en vigor, con carácter general, importantes modificaciones en las normas de circulación y suponen un refuerzo de las medidas destinadas a mejorar la seguridad vial y proteger especialmente a los usuarios vulnerables. Alicia de la Fuente en AECA-ITV.

- La reforma introduce importantes novedades para motociclistas, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP) y resto de conductores, con el objetivo de reforzar la seguridad vial y la protección de los usuarios vulnerables.
- Entre las principales medidas se encuentran la obligatoriedad del casco para los usuarios de VMP, una edad mínima de 15 años para conducirlos, nuevas distancias de seguridad para proteger a los ciclistas y la creación del denominado 'carril de emergencia' en autopistas y autovías.
- AECA-ITV señala que, tras reforzar las condiciones de circulación y protección de los usuarios de VMP, el siguiente paso debería ser establecer a nivel nacional un control técnico periódico que permita garantizar que estos vehículos mantienen unas condiciones adecuadas durante toda su vida útil.

Este 1 de octubre ha entrado en vigor, con carácter general, el Real Decreto 518/2026, de 24 de junio, que introduce importantes modificaciones en las normas de circulación y supone un refuerzo de las medidas destinadas a mejorar la seguridad vial y proteger especialmente a los usuarios vulnerables.

La nueva regulación afecta a motocicletas y ciclomotores, bicicletas, vehículos de movilidad personal (VMP), peatones, autocaravanas y al conjunto de conductores, incorporando nuevas obligaciones relacionadas con el equipamiento, las distancias de seguridad y la circulación en determinadas situaciones.



Desde la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) destacan la importancia de continuar avanzando en medidas que permitan reducir los riesgos asociados a la movilidad y recuerdan que la seguridad vial depende tanto del comportamiento de los usuarios, como de que los vehículos que circulan por las vías públicas se encuentren en unas condiciones técnicas adecuadas.

Más protección para ciclistas y otros usuarios vulnerables

Una de las principales novedades de la reforma afecta a los adelantamientos. Desde el 1 de octubre, cuando un vehículo adelanta a bicicletas, grupos de ciclistas, ciclomotores, VMP, peatones o animales deberá mantener una separación lateral mínima de 1,5 metros. Además, en aquellas vías que dispongan de más de un carril por sentido será obligatorio realizar un cambio completo de carril. En vías urbanas se incorpora, asimismo, una distancia mínima de 5 metros entre un vehículo a motor y el ciclista que circule delante en el mismo carril.

También cambia el régimen aplicable al rebasamiento de vehículos inmovilizados por avería, accidente, operaciones de auxilio o mantenimiento de la vía, entre otros supuestos. Cuando estos ocupen total o parcialmente un carril, deberá mantenerse una distancia lateral mínima de 1,5 metros y reducir la velocidad al menos 20 km/h respecto al límite establecido.

Nuevas normas para bicicletas en las ciudades

La circulación de bicicletas también experimentará cambios importantes. En ausencia de carril bici o vía específicamente acondicionada, las bicicletas deberán circular por la calzada y lo harán preferentemente por el centro del carril, siempre que las condiciones de seguridad lo permitan. (sigue)

Como regla general, los ciclistas no podrán circular por las aceras, aunque las autoridades municipales podrán contemplar determinadas excepciones, entre ellas para menores de 12 años. Asimismo, podrán circular por determinadas zonas peatonales cuando lo autorice la autoridad municipal.

Casco obligatorio y edad mínima de 15 años para conducir VMP

Los vehículos de movilidad personal son otros de los grandes protagonistas de la nueva regulación. Desde el 1 de octubre, los menores de 15 años no podrán conducir VMP y sus usuarios deberán utilizar casco homologado o certificado, correctamente abrochado.

Cuando circulen entre el ocaso y la salida del sol o cuando las condiciones meteorológicas o ambientales reduzcan sensiblemente la visibilidad, los usuarios deberán llevar al menos un elemento luminoso o reflectante que resulte visible a una distancia de 150 metros. La obligación de llevar encendido el alumbrado del VMP durante el día, sin embargo, contará con un periodo transitorio de un año y no será exigible hasta el 1 de octubre de 2027.

Para AECA-ITV, el refuerzo de las normas que afectan a la circulación y protección de los usuarios de VMP supone un avance en materia de seguridad. No obstante, la Asociación considera que el siguiente paso en su regulación debería ser establecer a nivel nacional un control técnico periódico del estado de estos vehículos en las estaciones de ITV, de manera que pueda garantizarse que mantienen unas condiciones técnicas adecuadas conforme la normativa aplicable durante toda su vida útil.



Más equipamiento de protección para los motociclistas

La reforma también introduce nuevas obligaciones para motocicletas, ciclomotores y determinados vehículos de tres y cuatro ruedas. En vías interurbanas, conductores y pasajeros deberán utilizar guantes de protección, mientras que el calzado cerrado será obligatorio en todo tipo de vías. Asimismo, se establece que el casco deberá estar homologado de acuerdo al Reglamento UNECE

R22, aunque en el caso de los ciclomotores se contempla un periodo transitorio de un año para esta última exigencia.

Las motocicletas deberán llevar también entre su equipamiento obligatorio un chaleco reflectante de alta visibilidad. Además, quienes desarrollen profesionalmente su actividad utilizando motocicletas, bicicletas, ciclos o VMP deberán utilizar chaleco reflectante cuando circulen por cualquier tipo de vía.

Otra de las novedades permitirá que las motocicletas puedan circular excepcionalmente por el arcén derecho cuando los carriles se encuentren detenidos por congestión. Esta posibilidad estará limitada a tramos previamente habilitados y señalizados, con una velocidad máxima de 30 km/h, circulación en columna de uno y siempre sin poner en riesgo a quienes estén obligados a utilizar el arcén.

Un ‘carril de emergencia’ para facilitar el paso de los servicios prioritarios

A partir del 1 de octubre también se incorpora expresamente el denominado ‘carril de emergencia’ en autopistas y autovías. Cuando exista una retención y los vehículos se encuentren prácticamente detenidos, deberán dejar libre un espacio para facilitar el paso de los vehículos prioritarios.

En carreteras con dos carriles por sentido, este corredor se formará en el centro de ambos; cuando existan tres o más carriles, se abrirá entre el carril izquierdo y el inmediatamente contiguo. Los vehículos situados en el carril izquierdo deberán desplazarse hacia la izquierda, mientras que los restantes lo harán hacia la derecha.

La seguridad vial, una responsabilidad compartida

Desde AECA-ITV recuerdan que la incorporación de nuevas normas de circulación y protección constituye una herramienta esencial para avanzar hacia una movilidad más segura, pero subrayan que la seguridad vial requiere actuar sobre todos los factores que intervienen en los desplazamientos.

En este sentido, además del comportamiento responsable de conductores y usuarios, el correcto estado técnico de los vehículos constituye un elemento esencial para prevenir riesgos en carretera. La inspección técnica permite comprobar periódicamente que los vehículos mantienen las condiciones de seguridad y protección medioambiental exigidas para circular.

“La entrada en vigor de estas nuevas medidas supone un nuevo avance en la protección de los usuarios de las vías, especialmente de aquellos que presentan una mayor vulnerabilidad, y refuerza la necesidad de seguir trabajando de forma coordinada para que tanto las personas como los vehículos contribuyan a una movilidad cada vez más segura”, concluye Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV.

Los talleres españoles buscan profesionales: 20.000 vacantes por falta de relevo generacional

El envejecimiento de las plantillas, sumado al aumento de vehículos electrificados, está provocando que los talleres demanden cada vez más mano de obra profesional. Alejandro Pablo Asín en 20 minutos.es.

Cada vez son más los gremios de oficios 'clásicos' que demandan un relevo generacional en España, pero en ningún caso se espera que llegue a corto plazo. Al igual que ocurre con el sector del transporte por carretera, los talleres mecánicos demandan nuevos profesionales.



En este caso, se estima que en el país existen alrededor de 20.000 puestos vacantes en centros de reparación; sin embargo, la escasez de mano de obra cualificada y el progresivo envejecimiento de los trabajadores actuales amenazan la continuidad de muchos negocios en plena transformación tecnológica.

¿Qué motivos se dan para que no se produzca el relevo generacional en los talleres?

La falta de reemplazo de

trabajadores en el sector del mantenimiento de vehículos responde a una combinación de barreras estructurales y cambios tecnológicos. En primer lugar, como ya hemos apuntado, el retiro paulatino de los mecánicos más experimentados no se está compensando con la llegada de jóvenes en la misma proporción.

Asimismo, la llegada de sistemas de propulsión eléctricos, híbridos e híbridos enchufables ha cambiado la forma de reparar. Estas tecnologías requieren conocimientos nuevos y procedimientos de seguridad distintos a los de los motores de combustión tradicionales, lo que crea un vacío de capacitación en muchos aspirantes.

Soluciones que se están buscando desde talleres y centros de formación

Para mitigar este déficit de profesionales, la red de talleres Euromaster y el grupo de formación Northius (matriz de firmas como CEAC y Campus Training) han cerrado un acuerdo para captar y preparar nuevos mecánicos. Ante la falta de personal, matricularse en este tipo de programas acelerados no exige contar previamente con un título de Formación Profesional (FP) de grado medio o superior.

El itinerario académico consiste en un mínimo de 350 horas teóricas *online* y 300 horas de prácticas presenciales en talleres en las que los alumnos adquieren experiencia directa con vehículos. Completar la formación da acceso a estos aspirantes tanto en la red de talleres de la impulsora como de otras empresas.

El doble desafío que enfrenta el sector: atraer a jóvenes y actualizar a los mecánicos en activo

El director general de Euromaster, Boanerges Neto, ha señalado que la falta de personal en los talleres es "un problema estructural" en España. Dicha escasez corre el riesgo de bloquear el recambio de las plantillas en un momento en que la movilidad se encuentra en pleno proceso de electrificación. Por este motivo, el sector coincide en que la respuesta debe actuar de forma simultánea en dos frentes:

1. Atraer y formar a nuevas generaciones de jóvenes y trabajadores procedentes de otros sectores que busquen reciclarse.
2. Actualizar las competencias de los profesionales en activo para que puedan manipular motores eléctricos e híbridos sin problema.

Si solo se forma a nuevos alumnos, pero no se recicla a las plantillas actuales, parte de los talleres quedará rezagada ante la evolución tecnológica. De la misma forma, si únicamente se actualiza a los trabajadores veteranos, la crisis de relevo volverá a surgir cuando estos se jubilen.

Matriculaciones en España al cierre de septiembre

El mercado de **turismos** continúa al alza, impulsado por las ventas de electrificados. El mes de septiembre cierra con un total de 93.858 unidades vendidas, lo que supone un crecimiento del 10,2% respecto al año anterior. El buen ritmo de los eléctricos puros e híbridos enchufables, que han representado el 34% del volumen total vendido en el noveno mes, han contribuido notablemente al crecimiento del mercado.

Matriculaciones España año 2026 Cierre al mes de septiembre

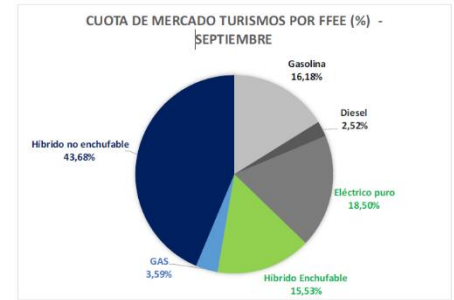
		mes	%/ 2025	acumulado	%/ 2025
Automóviles		93.858	10,2%	912.059	6,7%
Derivados, furgonetas y pick-up		8.259	0,9%	75.270	3,9%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t		6.966	-0,2%	71.588	8,9%
V.I. Ligeros < 6 t		120	130,8%	1.156	78,4%
V.I. Medios 6-16 t		225	8,7%	2.656	-3,3%
V.I. Pesados > 16 t		2.555	2,8%	19.884	13,4%
Autocares, Buses y Microbuses		896	8,3%	3.312	0,4%
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	41.106	15,7%	428.559	20,5%
	Híbridos enchufables (PHEV + E-REV)	15.328	39,7%	124.279	36,8%
	Eléctricos (BEV)	18.635	65,7%	112.173	37,5%
	Gas (GLP)	3.399	-29,9%	33.336	-22,9%
	Gas (GNC+GNL)	57	78,1%	579	-4,1%
	Hidrógeno (FCEV)	1	---	3	---

Fuente: ANFAC

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

En el total del año, el mercado acumula 912.059 unidades vendidas, lo que representa un 6,7% más que en el mismo periodo del año anterior. Estas cifras permiten mantener la previsión de cierre de año por encima de los 1,2 millones de ventas de turismos para 2026. De todos modos, en comparación con 2019, el acumulado hasta septiembre es un 5,5% menor.

Respecto a las ventas de turismos electrificados (BEV+PHEV), se registran 31.945 unidades, con un incremento del 56% y representando el 34% del mercado en el mes, 10 puntos porcentuales por encima de septiembre de 2025. Los turismos eléctricos puros (BEV) han cerrado el mes como la segunda tecnología más vendida y han superado las 100.00 unidades en 2026. El total de las ventas en el año de eléctricos e híbridos enchufables se marca en 217.298 unidades, un 36,9% más que el año anterior. En este año ya representan el 23,8% del mercado.



de 2025. En el acumulado de 2026, las emisiones medias se sitúan en 100,2 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 4,8% menos que en el mismo periodo de 2025.

Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) registran en septiembre 33.963 ventas, un aumento del 52,8% respecto a septiembre de 2025. Por primera vez, el mercado de vehículos electrificados logra alcanzar el 30% de la cuota total de ventas en un solo mes. Del mismo, también es destacable la cifra récord marcada por las ventas de turismos, que superan el tercio de los vendidos en el mes.

Respecto al acumulado del año se suman 236.452 unidades vendidas de vehículos electrificados, que supone un aumento del 37,1% y el 21,7% del mercado total.

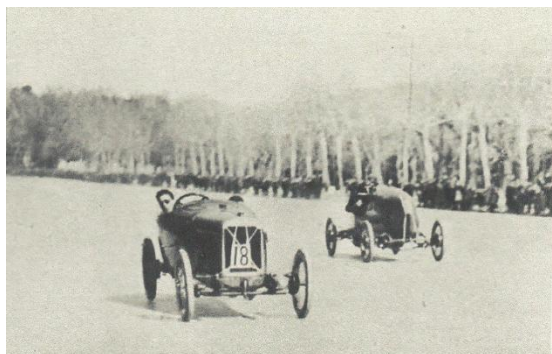
En cuanto a las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas, en su conjunto, aumentan un 25,4% este septiembre, con un total de 78.526 unidades y representando el 69,3% del mercado total del mes. Por tecnología, los híbridos convencionales son la primera opción de compra en el mes, con el 36,3% de las ventas.

Una página de historia: Los circuitos de Madrid

El reciente Gran Premio de España de Fórmula 1 en el circuito denominado como **Madring** -acrónimo de Madrid y Ring (circuito), nos lleva a recordar a otros circuitos -provisionales o permanentes- ubicados en la capital de España y que a continuación citamos.

Retiro

Circuito realizado mediante la unión de diversos tramos del Parque del Retiro. Fue testigo de algunas pruebas ciclistas desde los albores de la bicicleta, y tenía como tramo principal el amplio 'Paseo de Coches', nombre ciertamente muy apropiado y que se debía a los coches de caballos que circulaban por él. En lo referente al automovilismo no fue muy usado dadas sus limitaciones, alcanzado su plenitud en el motociclismo, con pruebas puntuables para el Campeonato de España y algunas carreras internacionales. Su momento álgido fue en los años cincuenta y primeros sesenta.



A la izquierda tenemos a dos cyclecars en una prueba de aceleración en el Retiro y a la derecha, el GP de España de motociclismo de 1935 en la Casa de Campo

Casa de Campo

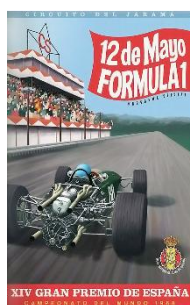
Fue en 1935 cuando se pensó en unir diversos tramos de la Casa de Campo para una prueba motociclista. Era un circuito muy selectivo, de esos que ponen de manifiesto el virtuosismo de los pilotos, siendo también algo peligroso dado que en él se alcanzaban velocidades elevadas y el recorrido estaba flanqueado por árboles.

Tras la Guerra Civil se disputaron en él diversas carreras de automóviles, e incluso se pensó en esa zona para un posible futuro autódromo, siendo finalmente el aún nonato Jarama el que pasó a convertirse en el circuito madrileño por excelencia.

Jarama

Siendo don Manuel Falcó el presidente del RACE, esta entidad decidió lanzarse al desafío que suponía la realización de un trazado permanente capaz de disputarse en él carreras del máximo nivel, tanto para coches como para motos, dando así nacimiento al circuito del Jarama, y ya en 1967 tuvieron lugar en él las llamadas 'Carreras Internacionales', e incluso una prueba no puntuable de 'Formula 1' a finales de año, y junto al circuito, se construyó la Ciudad Deportiva.

En el Jarama se han vivido verdaderas gestas, tanto en el automovilismo como en el motociclismo, teniendo actualmente una importante actividad en eventos tales como presentación de modelos por parte de las marcas, así como alguna que otra carrera, incluidas las de camiones, sin olvidar a la Fundación Cultural del RACE que dispone de la mejor biblioteca de España en temas ligados al automóvil, y un interesante Museo.



Madring

Hay que decir que si hace no demasiado tiempo, alguien hubiera hablado de poner en pie lo que hoy es Madring, se le habría considerado como un iluminado, acometiendo además desafíos como el de su ya famosa curva peraltada, y todo esto ¡ha funcionado desde el primer día! Y en este trazado hemos visto hace pocos días un excelente Gran Premio puntuable de F1. ¡Bravo!

Carteles del Jarama y del recién nacido Madring

(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 algunos de nuestros Protectores. Clicar en (*) para acceder:



AJUSA impulsa la automatización de su logística con un sistema de última generación de ULMA Handling Systems (*)



Bosch refuerza su apuesta por las tecnologías de robótica y automatización en el Bosch Connected World 2026 (*)



La 31, una línea histórica que sigue entre las más utilizadas de EMT Madrid (*)



Global Mobility Call lleva a FIAA el debate sobre el autobús como pieza clave de la nueva movilidad (*)



España puede dar un impulso decisivo al consumo de combustibles renovables con un marco fiscal alineado con la Unión Europea (*)



UROVESA presenta el vehículo blindado AX6, la evolución 6x6 de la familia VAMTAC (*)

¿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 octubre** contamos con 34 Protectores, 1.952 Socios y 14.081 Simpatizantes. En LinkedIn tenemos 37.905 seguidores y los tres Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con 1.756 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, solo añadir que este Boletín se distribuye ya a más de 15.000 profesionales de la automoción.

El pasado 1 de octubre hemos desarrollado el **Webinar 57** de ASEPA sobre la renovación del parque y su influencia en la calidad del aire.

El pasado 14 de octubre hemos mantenido reunión de la **Comisión Permanente** (G9) con especial dedicación a la organización de los eventos programados para este cuarto trimestre del año, entre los que destacan el de celebración de los 30 años de ASEPA y el Forum de la Automoción Española.

El mismo día hemos celebrado el acto de cuelgue del cuadro de Francisco Aparicio en la **Galería de Personajes Ilustres de la Automoción Española**.

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

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

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. Asepa
3. Asepa
4. <https://www.sernauto.es/sala-de-prensa/noticias/mireia-arroyo-vicepresidenta-made-in-europa-no-puede-significar-simplemente-ensamblado-en-europa-tiene-que-significar-valor-generado-en-europa>
5. CMT-UPV
6. <https://www.sernauto.es/sala-de-prensa/notas-prensa/una-encuesta-muestra-que-los-ciudadanos-apoyan-multiples-tecnologias-de-propulsion-frente-a-imposiciones-de-la-union-europea>
7. Asepa
8. Asepa
9. Asepa
10. Asepa
11. Asepa
12. Aeca-Itv
13. https://www.20minutos.es/motor/actualidad/talleres-espanoles-buscan-profesionales-alrededor-20000-vacantes-por-falta-relevo-generacional-auge-electrificados_7038350_0.html
14. Anfac
15. Asepa
16. Nuestros Protectores
17. Revistas automoción
18. 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:



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