



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 327 – 1 febrero 2025 -

ASEPA informa:

- Importantes cambios organizativos en ASEPA
- La UE debate el futuro estratégico de la industria europea de automoción
- España sigue como potencia en producción de vehículos, pero un poco menos
- El lento avance del coche eléctrico en España
- Científicos aragoneses desarrollan un electrolizador de 30 MW y H2 como combustible
- Combustibles renovables: el tren que la UE no debe perder
- Nueva transmisión DB49 de 15 velocidades fabricada en Sevilla
- "La IA en la automoción ya es una necesidad vital"
- La estrategia de ASEPA, a reflexión
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Los Premios Nacionales del Transporte 2025
- Becas para el Máster en Ingeniería de Automoción del INSIA-UPM
- Autobuses & Autocares celebra los Premios 'Las Empresas del Año 2025'
- Aumenta la siniestralidad vial en las furgonetas
- Términos de automoción y su historia. El delco y los platinos
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas del Sector de la Automoción?
- La vida de ASEPA

Importantes cambios organizativos en ASEPA

El pasado 22 de enero, ASEPA ha celebrado reunión de la Junta Directiva y la Asamblea General Ordinaria, donde además de los puntos habituales del Orden del Día, se han producido dos importantes cambios organizativos por razones de edad: el relevo de nuestro presidente, **Francisco Aparicio**, y el de director, **Antonio Mozas**.



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

El nuevo presidente de ASEPA es **José María López**, Doctor Ingeniero Industrial, Catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) y Director de la Unidad de Impacto Medioambiental y Sistemas de Propulsión Alternativos del INSIA-UPM.

Además, ha sido director del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA-UPM) en el periodo 2015-2023 y Comisionado especial del PERTE VEC en el periodo 2023-2024 y cuenta con una amplia experiencia de investigación en el ámbito de los sistemas alternativos de propulsión de vehículos (híbridos, eléctricos y de pila de combustible) y de las emisiones contaminantes debidas al tráfico por carretera, como así lo avalan sus publicaciones, libros y ponencias en congresos en estos temas. También ha participado en diferentes comités técnicos del automóvil, tanto nacionales como internacionales.

El nuevo director de ASEPA, **Alfredo Rodríguez-Seoane**, Ingeniero por la ETSII de Madrid, ha ocupado en IVECO puestos de Planificación de Producto, Jefe de Calidad Producto, Producto Camiones de Bomberos, Jefe de Producto Camiones y Marketing Pesados. Trabajó como Jefe de Pruebas en la revista Todotransporte y como Profesor en ICAI, en la Universidad Antonio de Nebrija y en la ETSII. Es también presidente de la C. T. de Vehículos Industriales de ASEPA.

La UE debate el futuro estratégico de la industria europea de automoción

Según leemos en todotransporte.com, la Comisión Europea inicia el 30 de enero un diálogo estratégico con la industria automovilística europea, los interlocutores sociales y otras partes interesadas clave para analizar la salvaguarda del futuro de un sector esencial para la prosperidad europea, al mismo tiempo que promueve sus objetivos climáticos y sus objetivos sociales generales.

La industria del automóvil, piedra angular de la economía europea, emplea a más de trece millones de personas y representa aproximadamente el 7 % del PIB de la UE. Sin embargo, esta industria crítica se enfrenta a un período de transformación significativa, impulsada por la digitalización, la descarbonización, el aumento de la competencia y un panorama geopolítico cambiante.



La Comisión reconoce la urgente necesidad de actuar para proteger a la industria automovilística europea y darle un futuro dentro de la Unión Europea. Bajo el liderazgo de la presidenta Úrsula von der Leyen, el diálogo estratégico tiene por objeto implicar a los agentes de la industria, los interlocutores sociales y las partes interesadas para comprender de forma colaborativa los retos, desarrollar soluciones y adoptar medidas concretas. Dentro de la Comisión, se ha encomendado al comisario Tzitzikostas la elaboración de un plan de acción para el sector, que se beneficiará de estos debates.

El diálogo estratégico estará presidido por la presidenta Von der Leyen y constará de reuniones periódicas a las que asistirán representantes de la industria (fabricantes y proveedores), interlocutores sociales, comisarios y otras partes interesadas, incluidas las de la sociedad civil. Después de las reuniones, grupos de trabajo temáticos presentarán propuestas detalladas. También se llevarán a cabo consultas más amplias con otras partes interesadas de toda la industria, así como con otras partes de la cadena de valor del automóvil. El Consejo y el Parlamento Europeo participarán activamente durante todo en el proceso.

Entre los puntos clave de debate estarán la innovación, la transición limpia y la descarbonización, la competitividad y la resiliencia, las relaciones comerciales y las 'condiciones de competencia equitativas' a nivel internacional, así como la racionalización normativa y la optimización de los procesos.

Además de los temas específicos anteriores, también existe el potencial de abordar el entorno regulatorio global que afecta a la industria automovilística, garantizando al mismo tiempo que se sigan cumpliendo los objetivos del actual marco normativo, especialmente **1) garantizar la coherencia** y la coherencia entre las diferentes reglamentaciones; por ejemplo, en relación con las baterías, la seguridad y la protección de datos y **2) optimizar el calendario** y el alcance de la normativa, por ejemplo, nuevas normas para que puedan entrar en vigor al mismo tiempo, y que permita un tiempo suficiente de liderazgo para la industria a fin de reflejar nuevas normas en el proceso de desarrollo de productos.

El Diálogo podría, por ejemplo, ampliar las propuestas de mejora de los puntos reguladores específicos y detallar propuestas concretas de mejora y proponer mecanismos para garantizar una mayor coherencia normativa y una consulta más eficaz de la industria en el proceso regulatorio en el futuro. El Diálogo también podría apoyar la auto-organización de la industria, por ejemplo, en acordar normas técnicas comunes, como la tecnología de carga o baterías.

España sigue como potencia en producción de vehículos, pero un poco menos

España pierde un 3% de producción de vehículos en 2024 por la caída de las furgonetas y baja un puesto en el ranking mundial, hasta el noveno puesto. Toni Fuentes en cocheglobal.com.

España cerró 2024 con una producción total de 2.376.504 vehículos, un 3% menos respecto al año anterior y baja de los 2,4 millones, según datos de ANFAC. Aunque el país sigue siendo el segundo mayor fabricante de vehículos en Europa, este retroceso lo sitúa en el noveno puesto del ranking mundial, perdiendo una posición que la gana Brasil. La producción de vehículos electrificados sigue siendo una asignatura pendiente.

Los turismos suben, furgonetas a la baja

Mientras que la fabricación de turismos aumentó ligeramente un 0,6%, alcanzando 1.918.244 unidades, la producción de vehículos comerciales e industriales cayó un significativo 15,8%, con solo 458.260 unidades. Este desplome refleja no solo una menor demanda de este tipo de vehículos en un contexto de volatilidad económica, sino también el impacto de los ajustes en las plantas para incorporar nuevos modelos eléctricos.

1 Producción y exportación de vehículos en España				
	Diciembre 2024		Acum. ene - dic 2024	
	unidades	var. s/ 23	unidades	var. s/ 23
 Turismos	110.718	▲ 3,1%	1.918.244	▲ 0,6%
 Comerciales / industriales	28.485	▼ -17,9%	458.260	▼ -15,8%
PRODUCCIÓN	139.203	▼ -2,0%	2.376.504	▼ -3,0%
 Turismos	108.724	▲ 7,8%	1.708.283	▲ 0,3%
 Comerciales / industriales	26.089	▼ -17,1%	415.301	▼ -18,4%
EXPORTACIÓN	134.813	▲ 1,9%	2.123.584	▼ -4,0%
EXPORTACIÓN SOBRE PRODUCCIÓN	96,8%	▲ 3,7 p.p.	89,4%	▼ -0,9 p.p.

En diciembre, la producción total fue de 139.203 unidades, un 2% menos que en el mismo mes de 2023. Mientras los turismos crecieron un 3,1%, los vehículos comerciales e industriales sufrieron una caída del 17,9%.

El ranking de fábricas con más volumen de producción de España está encabezado un año más por la planta de Stellantis de Vigo, que ensambló un total de 516.050 turismos y furgonetas.

Le siguió la fábrica de Seat de Martorell con 481.020 coches.

Exportaciones: un pilar estratégico con altibajos

Las exportaciones, que representan el 89,4% de los vehículos producidos en España, también registraron una caída del 4% en 2024, con 2.123.584 unidades enviadas al extranjero. Sin embargo, en diciembre se logró un leve repunte del 1,9%, con 134.813 unidades exportadas.

Europa sigue siendo el principal mercado, absorbiendo el 93,1% de las exportaciones. Francia lideró con un incremento del 8,5%, seguida de Alemania (-1,8%) y Reino Unido (-4,7%). Destacaron también los aumentos de Polonia (+12,1%) y México (+6,5%).

El desafío de los vehículos electrificados

Aunque la producción de vehículos de cero y bajas emisiones creció un 38,8%, alcanzando el 29,7% del total fabricado, gracias al tirón a los híbridos no enchufables, la fabricación de vehículos electrificados (100% eléctricos e híbridos enchufables) cayó un preocupante 27,5%, con solo 202.555 unidades producidas en todo el año. Este descenso refleja tanto la debilidad de la demanda como las adaptaciones en las plantas a nuevos modelos.

"Una carrera global"

El director de ANFAC, José López-Tafall ha insistido en la importancia de 2025 como año clave: "2024 no se puede repetir. La unión de políticas de demanda y oferta en un plan consensuado y con objetivos claros es fundamental. Nos guste o no, la competencia en nuevas tecnologías nos pone en una carrera global en la que debemos ser rápidos y decisivos".

Con el inicio de 2025, y tras el retraso de las ayudas del Moves 3 por la bronca política, ANFAC subraya la necesidad de un cambio de rumbo para garantizar que España mantenga su posición como referente en la industria automovilística. "España tiene capacidad de reacción, pero debemos actuar juntos: sector, administraciones y sociedad. Las enormes inversiones en electrificación y el sacrificio de nuestras fábricas deben encontrar apoyo en el mercado", concluyó López-Tafall.

El lento avance del coche eléctrico en España

En 2024 España tuvo un 5,6% de cuota de mercado, un porcentaje mucho más bajo que el de la media europea que fue del 13,6%. José Luis Cano en elespanol.com

España es una potencia en ventas y fabricación de coches en Europa. De esto, no hay duda. En ventas, España es el cuarto país europeo. Y en fabricación, somos todavía mejores con una segunda posición en Europa.



Sin embargo, cuando hablamos del coche eléctrico ese liderazgo del automóvil desaparece por completo, pasando a ocupar los últimos vagones de esta cola de la electrificación.

En concreto y siempre según datos de ACEA, la asociación de fabricantes europea, España ocupa la posición número 20 de un total de 27 en penetración del coche eléctrico.

Este mal resultado en la penetración de coche eléctrico cero emisiones es muy baja. De hecho, con un porcentaje del 5,4% superan a España economías más débiles como es el caso de Chipre, Letonia, Rumanía, Eslovenia o Lituania, entre otros.

viene determinado porque la cuota de ventas de los vehículos de hecho, con un porcentaje del 5,4% superan a España economías más débiles como es el caso de Chipre, Letonia, Rumanía, Eslovenia o Lituania, entre otros.

Ventas de coches en Europa

Comenzando por las ventas de coches en Europa, cabe señalar que este pasado año 2024 ha sido un ejercicio bastante plano. En concreto, en 2024 entre los meses de enero y diciembre de 2024 se han matriculado un total de 10,6 millones de coches, lo que supone un incremento del 0,8%.

Por países, Alemania sigue siendo la locomotora de Europa con 2,8 millones de coches vendidos. Francia, ocupa la segunda posición con 1,7 millones de coches; Italia es tercero con 1,55 millones y España es el cuarto país con 1,016 millones. De hecho, de estos cuatro países España es el que más crece con una subida de algo más del 7%.

Ventas de coches en Europa por combustibles

Siguiendo el análisis por combustibles, tenemos dos datos muy interesantes. El primero de ellos es que los coches híbridos son los que más están evolucionando en ventas hasta ahora. En concreto, en 2024 crecieron casi un 21% frente al resto de combustibles que bajó.

Además, también conviene señalar que los híbridos están a punto de ser los coches más vendidos en Europa. De hecho, de seguir esta progresión de los híbridos y la caída de la gasolina estaríamos hablando de que en 2026 haya un 'sorpaso' de los híbridos a los coches de gasolina. Por último, señalar que ya se venden más coches eléctricos en Europa que coches diésel.

Ventas de coches eléctricos en Europa

Una vez que conocemos las ventas de coches por combustible, analizaremos ahora cómo son las ventas de coches eléctricos en Europa. Y aquí tenemos que señalar que durante el año pasado se han vendido 1.447.934 coches eléctricos, lo que supone un descenso del 5,9%.

Este descenso, por tanto, ha supuesto también una caída en la cuota de mercado que pasa del 14,5% al 13,6%, es decir, cae un punto.

Siguiendo con los datos tenemos que los eléctricos han caído en muchos países clave. Por ejemplo, en Alemania directamente se han desplomado con un descenso del 27,4%. Y en países importantes como Francia también han bajado las ventas, con una caída del 2,6%.

En cuanto a España, las ventas son bajas. Y aunque el crecimiento es del 11% siguen estando muy por debajo de lo esperado con una octava posición y superado por mercados con menos volumen como es el caso de los Países Bajos, Bélgica o Dinamarca.

En cuanto a los países que mejor están haciendo los deberes respecto al coche eléctrico tenemos que señalar que los de mayor crecimiento son países con volúmenes muy pequeños. Hablamos de Malta, República Checa, Chipre o Hungría... Pero sí cabe destacar que Dinamarca y Bélgica que tienen buenos volúmenes han crecido mucho en las ventas de coche eléctrico. Y también siguen haciendo muy bien los deberes otros mercados como Portugal.

Científicos aragoneses desarrollan un electrolizador de 30 MW y H2 como combustible

El Instituto Tecnológico de Aragón ITA está trabajando en el *retrofitting* de una cabeza tractora diésel de 40 t para convertirla en una cabeza tractora eléctrica de pila de combustible mediante hidrógeno verde. (pv-magazine.es)

La Fundación Hidrógeno Aragón, ubicada en el Parque Tecnológico Walqa, en Huesca, trabaja en la generación de H2 verde a baja temperatura a partir de energía renovable para la optimización de la integración de distintas tecnologías de electrólisis en parques renovables. La planta piloto de electrólisis está en proceso de puesta a punto para ser explotada durante el 2025.

Además, en el marco de este proyecto, la fundación ha adaptado su anterior estación de repostaje de hidrógeno de 350 bar en Walqa para incrementar la presión de suministro hasta 700 bar. Actualmente, la instalación está finalizada y se está trabajando en su puesta a punto.



Por su parte, el Instituto Tecnológico de Aragón (ITA), ha finalizado la etapa de instalación y acondicionamiento del Laboratorio Zero Emisiones (LabZero), que tiene como objeto desarrollar un gemelo digital de red eléctrica, para la optimización de gestión de redes híbridas y maximizar el uso de los recursos renovables, tanto eólica como solar, utilizando diferentes sistemas de almacenamiento a corto plazo (baterías) y a medio y largo plazo (hidrógeno renovable). La instalación, de una capacidad de unos 100 kVA, está en fase de puesta a punto. En este laboratorio, que estará operativo durante este año, se iniciarán los tests para diseñar el Energy Management System del proyecto EPHYRA con un electrolizador de 30 MW, y estará integrado en la refinería Motor Oil Hellas, ubicada en Corinto, Grecia.

Además, con relación a la generación de hidrógeno, ITA está trabajando el diseño de electrolizadores tanto de baja (PEM) como alta temperatura (SOEC), mediante el desarrollo de metodologías numéricas avanzadas para la predicción y optimización de su operación.

En cuanto a tecnologías de almacenamiento de hidrógeno comprimido, ITA está trabajando en nuevos procesos de fabricación de depósitos tipo IV y V, así como investigando en metodologías para su mantenimiento predictivo.

También, en el último eslabón de la cadena de valor del hidrógeno, ITA trabaja en el uso final del hidrógeno como combustible para el transporte pesado en carretera. Para ello, se está trabajando en el *retrofitting* de una cabeza tractora diésel de 40 t para convertirla en una cabeza tractora eléctrica de pila de combustible.

Actualmente, la cabeza tractora ya está electrificada y en el primer trimestre de 2025 se procederá a la integración del sistema de pila de combustible y los subsistemas auxiliares asociados. La demostración de la tecnología se espera en el segundo semestre de 2025. Posteriormente, la cabeza tractora resultante será un laboratorio de movilidad cero emisiones, donde testear en entorno real futuros componentes/equipos para este tipo de aplicación. Desde el área de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universidad de Zaragoza se da soporte para el desarrollo de la hibridación de la cabeza tractora.

Estas actuaciones están cofinanciadas al amparo del Convenio Plan Complementario del Hidrógeno: en un 65% por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, enmarcada dentro del NextGenerationUE, y el resto está co-financiado por fondos de la Comunidad Autónoma de Aragón. Los gastos asignados a los proyectos MRR están financiados en una tasa del 100%.

Combustibles renovables: el tren que la UE no debe perder

Las alternativas vegetales son una opción práctica y realista para el 90% de los vehículos. Hay que legislar con equilibrio y sin sesgos para avanzar en la transición energética. Artículo de Ramón Valdivia en eleconomista.es.

El diario The New York Times ha colocado a Cartagena (Murcia) en el mapa mundial por obra y gracia de los combustibles renovables. Uno de sus periodistas, Stanley Reed, se adentró en las entrañas de la planta de biocombustibles de esta ciudad portuaria para dar forma a un reportaje que publicó en agosto. En este complejo industrial se utilizan aceites y grasas usadas, principalmente, así como residuos sólidos urbanos, agrarios y forestales, minoritariamente, para transformarlos en combustibles con los que, al ser quemados en motores de combustión normales, se consigue reducir las emisiones de carbono una media del 82%, pudiendo alcanzar hasta el 100%. Alternativas vegetales a los combustibles tradicionales que representan una opción realista, práctica, inmediata y relativamente económica para reducir las emisiones del transporte por carretera, marítimo y aéreo.

Su lista de ventajas es abultada: son compatibles con más del 90% del actual parque de vehículos y no necesitan la creación de una nueva red de distribución, pues les bastaría con las gasolineras y



camiones cisterna actuales. Además, su producción masiva aprovecharía e impulsaría uno de los sectores en los que España es puntera a nivel mundial: la industria del refino. Su papel también puede ser crucial para el impulso económico de la España vaciada y representan una oportunidad única para que tanto España como Europa se acerquen a la tan ansiada independencia energética porque para producirlos se usan materias primas autóctonas, a diferencia del petróleo o los minerales que se requieren para la fabricación de baterías.

Esta alternativa energética, desgraciadamente, cuenta con un tímido apoyo por parte de la UE que, a fecha de hoy, sólo ha dejado la puerta abierta a un determinado tipo de combustibles renovables: los sintéticos. Estos *efuels* se producen utilizando dióxido de carbono capturado de la atmósfera e hidrógeno renovable obtenido a partir del agua y, a diferencia de los biocombustibles como los que se producen en Cartagena, se encuentran en una fase inicial de desarrollo.

El actual enfoque de la UE, que muestra abiertamente su favoritismo por el ‘enchufado’ de la clase (valga la ironía), la electrificación,

desmotiva a invertir en el desarrollo de estos combustibles 100% renovables. No se trata de una tecnología contra otra; ambas son complementarias y, por tanto, deberían competir entre ellas, permitiendo a los consumidores y al mercado elegir la que mejor se adapte a sus necesidades. Algo que ya sucede en países como Estados Unidos, donde estos ecocombustibles son un producto altamente competitivo gracias a una legislación que promueve su uso; a diferencia del bloque de los 27, donde soportan la misma carga impositiva que los combustibles ‘convencionales’. Según un estudio de Rystad Energy, su producción aumentará un 53% a mediados de la próxima década en el país de las barras y estrellas, que para 2035 acapará el 40% de la producción mundial.

Europa debería seguir los pasos de EE.UU., pero antes necesitaría virar 180° en su política medioambiental, empezando por respetar la neutralidad tecnológica. Una premisa en la que incide el ‘Informe Draghi’, que ha sacado los colores a la Comisión Europea, plasmando negro sobre blanco una inquietud cada vez más extendida en nuestra industria: ¿Se está autoimponiendo la UE una regulación que torpedea su propio crecimiento? En los últimos tiempos, sin embargo, los dirigentes políticos de Bruselas, que en su normativa climática inicial apostaban todo exclusivamente al vehículo eléctrico, están empezando a abrir su mente a una nueva realidad: las directrices marcadas por el Pacto Verde Europeo son excesivamente restrictivas e inasumibles. La primera consecuencia de esta flexibilización es que la taxativa e inapelable prohibición de la comercialización de vehículos con motores de combustión a partir de 2035 se ha convertido ahora en una restricción con muchos matices.

Para que los combustibles renovables puedan desplegarse sin incrementos desorbitados de costes operativos y de inversión se necesita una política fiscal coherente que contemple medidas de incentivo para impulsar su producción y consumo. Uno de los sectores que más se beneficiaría sería el transporte de mercancías por carretera, al que Bruselas le ha impuesto unos 'deberes' inviables (reducir sus emisiones un 45% entre 2030 y 2034, respecto a 1990), teniendo en cuenta que a día de hoy los propulsores eléctricos de batería y los motores de hidrógeno son meras entelequias para el transporte pesado de larga distancia. Este sector, que en su conjunto representa el 4,8% de nuestro PIB y da empleo directo a cerca de 600.000 personas, se erige como un pilar nuclear de la economía española: el 96% de los bienes que se transportan en nuestro país viaja en camión, así como el 75% de nuestras exportaciones a la UE, en términos de toneladas por kilómetro. Prácticamente todo se mueve en estos gigantes de la carretera.

El desafío está servido: ¿Cómo avanzamos en la agenda de transición energética a la vez que protegemos nuestra economía? La respuesta parece sencilla: legislando con equilibrio y sin sesgos. La UE debe mover ficha ya si no quiere perder el tren de la competitividad y la próxima revisión del paquete 'Fit-For-55' se presenta como una oportunidad idónea para hacerlo. Aún estamos a tiempo.

Nueva transmisión DB49 de 15 velocidades fabricada en Sevilla

Esta nueva transmisión es la primera diseñada internamente por HORSE, y puede aplicarse a vehículos eléctricos, híbridos y turismos de combustión. La caja de cambios DB49 es una unidad de 15 velocidades sin embrague, que produce un par máximo de 470 Nm y una potencia máxima de 35 kW. Incorpora dos motores eléctricos para favorecer la máxima versatilidad en distintas condiciones de conducción. Con un peso de sólo 99 kg, la nueva transmisión se utilizará por primera vez en los modelos híbridos enchufables del SUV Renault Rafale.



La nueva DB49 se controla mediante la Power Electronics Box (PEB) de HORSE, una unidad electrónica integrada de última generación. La PEB, producida en la planta de HORSE en Aveiro, incluye hardware y software optimizados para reducir significativamente el uso de la carga de la batería.

La nueva transmisión se fabricará en la planta de HORSE en Sevilla. Con una plantilla de más de 1.000 técnicos e ingenieros, HORSE Sevilla es la principal planta de la empresa para la producción de

transmisiones híbridas, además de producir unidades críticas para la cadena de valor de los motores de combustión interna. Más del 60% de la producción de la planta se exporta fuera de España.

La planta lleva más de 60 años produciendo transmisiones y ha fabricado más de 32 millones de unidades a lo largo de su vida. En 2024, HORSE Sevilla produjo 666.670 transmisiones. Esto incluye la primera generación de cajas de cambios híbridas de la planta, incluida la DB49.

El cambio a la producción de cajas de cambios híbridas representó una de las mayores transformaciones de la historia de la planta, que requirió la creación de dos nuevas líneas de montaje y la adaptación de varias líneas de mecanizado.

Para garantizar un estricto control de calidad, HORSE Sevilla también ha invertido en un banco de pruebas de última generación que permite realizar análisis acústicos, vibratorios y funcionales de primera clase de los componentes mecánicos y electrónicos. La planta también ha adoptado una serie de procesos 'centrados en los datos' para agilizar el acceso a la documentación, los datos de las pruebas y la información de cada unidad.

Patrice Haettel, Chief Executive Office de HORSE, ha dicho: "El inicio de la producción de la DB49 en Sevilla es algo más que un hito tecnológico; reafirma el papel estratégico que HORSE desempeña en el ecosistema de la movilidad mundial. La DB49 es el resultado de una innovación incansable destinada a desarrollar soluciones tecnológicas para un futuro más responsable y sostenible, respondiendo al mismo tiempo a las exigencias del mercado mundial. Se trata de una innovación que no sólo busca inventar, sino mejorar continuamente lo que ya estamos haciendo."

"La IA en la automoción ya es una necesidad vital"

Aivora nace en julio de 2020 para revolucionar la gestión de ventas y posventa en automoción mediante IA conversacional. Su plataforma permite gestionar en tiempo real todas las oportunidades comerciales sin intervención humana, optimizando tiempos y costes. "Nuestro propósito es liberar tiempo a las personas para que se centren en lo que realmente importa: crear valor y fortalecer relaciones", asegura Federico Pérez, CEO de Aivora.



Pregunta: ¿Cómo transforma Aivora la experiencia del cliente en venta y posventa mediante IA conversacional y generativa?

Respuesta: Como consumidores, exigimos calidad, atención y servicio inmediato. Queremos poder comprar o solicitar cualquier producto o servicio en cualquier momento, lugar o canal. Sin embargo, ofrecer esta omnicanalidad 24/7 es un reto enorme para las empresas sin el uso de tecnología avanzada.

Conciliar los equipos humanos con esta disponibilidad continua es

complicado, porque las personas tenemos límites, tanto personales como profesionales, y la digitalización de procesos en empresas no nativas digitales es un desafío complejo. Aquí es donde Aivora marca la diferencia: mediante nuestra plataforma de IA Conversacional Generativa, Aivora permite mantener conversaciones automatizadas de venta y posventa en el sector del automóvil, disponibles 24/7 y por cualquier canal de voz o texto, sin necesidad de intervención humana. Nuestra tecnología está integrada en los sistemas específicos del sector, lo que permite gestionar solicitudes complejas como citas de taller o consultas sobre vehículos con éxito, mejorando la satisfacción del cliente y la productividad del negocio.

Según un estudio de Nextlane, el 47% de las solicitudes de compra de vehículos no se gestionan, y el 32% de las llamadas a concesionarios quedan sin respuesta. Aivora aborda estos problemas, garantizando que ninguna oportunidad de negocio se pierda por falta de disponibilidad humana.

P: ¿Por qué creen que la IA generativa es clave para rentabilizar la digitalización en el sector automotriz?

R: Digitalizar los procesos de Fabricantes y Distribuidores de automóviles es un reto complejo, especialmente para empresas no nativas digitales. La venta y la posventa son mundos separados, con sistemas y silos de información desconectados, por ello, hacer un seguimiento completo del cliente — desde la compra hasta el mantenimiento y la recompra— es una carrera de obstáculos que requiere integración.

La IA Generativa de Aivora facilita este proceso, permitiendo automatizar interacciones con los clientes y optimizar las inversiones en integración de sistemas. Al tener toda la información disponible y accesible, Aivora puede responder solicitudes y anticiparse a las necesidades de los clientes. Pongamos un ejemplo práctico: el 35% de las llamadas que recibe un taller son consultas sobre si un vehículo está listo. Gracias a la IA de Aivora, estas consultas pueden gestionarse sin intervención humana, mejorando la eficiencia operativa y la satisfacción del cliente.

P: ¿Cómo ven la evolución de la IA en automoción y el papel de Aivora en el sector?

R: El sector de la automoción, que representa el 10% del PIB mundial, vive la mayor transformación de su historia: digitalización, electrificación, nuevos patrones de consumo y la llegada de fabricantes asiáticos al mercado occidental. Esta evolución ha cambiado por completo el modelo de distribución, con una concentración de fabricantes —como Stellantis— y distribuidores más grandes, pero menos numerosos. Hoy, el fabricante busca controlar directamente la venta y posventa del vehículo, lo que implica menos personas gestionando más interacciones con los clientes, por múltiples canales y con mayores exigencias de atención y calidad. Sin tecnología, este reto es inabarcable.

La IA aplicada a la automoción es ya una necesidad vital para la viabilidad del negocio. Aivora, con su IA Generativa especializada, permite integrar y automatizar la gestión del cliente en cualquier canal e idioma, garantizando una experiencia eficaz y mejorando la productividad en toda la red de distribución.

Más información: www.aivora.ai. Atención al cliente: (+34) 911 67 22 56

Este texto ha sido desarrollado por UE Studio, firma creativa de branded content y marketing de contenidos de Unidad Editorial, para AIVORA SOLUTIONS.

La estrategia de ASEPA, a reflexión

El pasado 15 de enero, la Junta Directiva de ASEPA, junto con los presidentes de las Comisiones Técnicas ha celebrado en la sede de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, de la Universidad Politécnica de Madrid, una jornada de reflexión para definir líneas estratégicas que orienten el futuro de ASEPA.



ASEPA cumplirá pronto 30 años de actividad continuada al servicio de los profesionales del sector de automoción y quiere impulsar su actividad hacia el futuro, actualizando programas y estrategias alineadas con los cambios tecnológicos y socioeconómicos que se derivan y condicionan la nueva movilidad.

En esta reunión se ha llevado a cabo el análisis DAFO en una primera fase, profundizando en los puntos de DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS y OPORTUNIDADES.

En una próxima sesión trabajaremos las ESTRATEGIAS resultantes en el DAFO cruzado y el plan de ACCIONES para

implementar las mejoras correspondientes.

La jornada ha sido muy reconfortante y productiva, en un marco tan extraordinario y familiar como es la Escuela de La Castellana, donde nació nuestra asociación. ASEPA agradece a la Dirección de la ETSII su colaboración en la celebración de esta Jornada.

La ‘Palabra del año en la automoción’

Por cuarto año consecutivo vamos a continuar en este 2025 con la iniciativa de elegir la ‘Palabra del año en automoción’. Recordamos a nuestros lectores que, las palabras de los años 2022, 2023 y 2024 han sido: ‘electromovilidad’, ‘descarbonización’ e ‘hidrogenera’, respectivamente.



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

Las tres palabras que nos planteamos ahora para elegir la ‘palabra del mes’ de febrero

son:

enchufable: Que se puede enchufar. Característica de un vehículo híbrido de motor térmico y eléctrico, en el que se pueden recargar las baterías desde la red externa.

gasinera: Estación de suministro de gas natural comprimido o licuado para vehículos.

bioetanol: Combustible alternativo líquido que se genera fundamentalmente a partir de la fermentación de productos naturales ricos en hidratos de carbono. Por favor, dinos cuál es tu palabra preferida entre estas cinco como ‘palabra del mes’ de febrero:

[VOTA AQUÍ](#)

Igualmente, si crees que puedes mejorar las definiciones aportadas o si tienes nuevas palabras que crees que pueden ser candidatas a la ‘palabra del año en la automoción’, puedes enviárnoslas [aquí](#). En el próximo boletín del 16 de febrero comunicaremos cuál es la palabra elegida de este mes.

Los Premios Nacionales del Transporte 2025

Más de 500 personas asistieron en Madrid a la gala de entrega de trofeos el pasado 22 de enero. El jurado ha estado compuesto por 818 profesionales del sector de la carretera.

El pasado 22 de enero de 2024 tuvo lugar en Madrid, organizada por las revistas Transporte 3 y Viajeros (Grupo Editec), la entrega de los premios a los mejores vehículos industriales del año que otorgan un destacado grupo de profesionales del sector y operadores de las principales empresas de transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades Autónomas. Concretamente, los 10 jurados han estado constituidos por 818 miembros, entre los que ha participado ASEPA y que mediante voto secreto enviado directamente al notario, han elegido a los ganadores de las 10 categorías de viajeros y mercancías.



En esta ocasión, han participado en camiones como candidatas 37 fabricantes con 63 modelos. En las categorías de viajeros se han evaluado 32 candidaturas (Autocar 5, Autobús 5, Bus Ecológico 11, Midibús 4, Microbús 7).

La entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AETRAM, ANETRA, ASFARES, ASTIC, ATUC, CETM, CETM Cisternas, CONFEBUS y UNO, así como el organismo IDAE.

A continuación, informamos de los ganadores en la edición de este año, con el enlace a un video de presentación de cada uno de ellos:

[“Autocar del Año 2025 en España”](#) MAN Lion’s Coach MY’24

[“Autobús del Año 2025 en España”](#) Volvo BZL Electric Castrosua

[“Bus Ecológico del Año 2025 en España”](#) Volvo BZL Electric Castrosua

[“Midibús del Año 2025 en España”](#) Beulas Cignus 9.80

[“Microbús del Año 2025 en España”](#) Car-Bus.net Spica

[“Camión del Año 2025 en España”](#) Volvo FH Aero

[“Camión Ecológico del Año 2025 en España”](#) Volvo FH Aero Electric

[“Vehículo Industrial Ligero del Año 2025 en España”](#) Renault Master y Renault Trucks Master Red Edition

[“Semirremolque del Año 2025 en España”](#) Lecitrailer Caja Movil BOX2-LIFT

[“Cisterna del Año 2025 en España”](#) Farcinox Compact

Luis Gómez-Llorente, Director General de EDITEC y de las revistas Viajeros y Transporte 3 se dirigió al público asistente, destacando lo siguiente de su intervención: “Desde la última vez que celebramos en esta gran fiesta del transporte, la actividad en nuestro sector ha seguido creciendo. Las ventas de buses, camiones, furgonetas y semirremolques han cerrado el ejercicio 2024 con unas cifras excelentes, y la actividad de transporte de mercancías y pasajeros mantiene una tendencia al alza.

Hay que aprovechar esta inercia positiva para seguir avanzando hacia un transporte más sostenible. Los operadores deben reforzar su apuesta por los vehículos ecológicos para que la movilidad sostenible sea una realidad. Una vez más, el transporte de mercancías y viajeros está llamado a desempeñar un papel esencial para nuestra sociedad, en este caso, disminuyendo las emisiones y mejorando la calidad del aire especialmente en nuestras ciudades”.

Becas para el Máster en Ingeniería de Automoción del INSIA-UPM

El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil de la Universidad Politécnica de Madrid ofrece dos becas a los dos mejores Trabajos Fin de Grado (TFG) que hayan sido presentados en los cursos académicos 2023/2024 y 2024/2025.



El INSIA premiará a los dos mejores Trabajos Fin de Grado (TFG), fomentando con ello la excelencia académica de los estudiantes, que estén relacionados con la movilidad y contengan propuestas tecnológicas innovadoras referentes al incremento de la eficiencia, la seguridad, la accesibilidad y/o el confort en los vehículos. Se premiarán, así mismo, los trabajos orientados a mejorar la sostenibilidad, el carácter innovador y el interés social.

A cada ganador se le concederá una BECA, consistente en una reducción del 50% del coste de la matrícula para cursar el Máster en Ingeniería de Automoción, título propio de la Universidad Politécnica de Madrid impartido por el INSIA.

A dicho premio podrán presentarse estudiantes de ingeniería u otras carreras universitarias de carácter científico, cuyo Trabajo Fin de Grado, haya obtenido una calificación mínima de 8 y haya sido presentado en los cursos académicos 2023/2024 y 2024/2025, en cualquier Escuela de Ingeniería, o Facultad, de España.

Para más información consulta las bases en: www.masterautomocionupm.es . El plazo de admisión de solicitudes finaliza el 31 de julio de 2025

Autobuses & Autocares celebra los Premios ‘Las Empresas del Año 2025’

Los galardones, que han cumplido su XXXIII edición, se entregaron ante la presencia de unas 300 personas en las instalaciones de Ifema Madrid. Posventa.info.

Nuestros compañeros de la revista Autobuses & Autocares ha entregado los Premios “Las Empresas del Año 2025”, que cumplen su XXXIII edición, en un acto celebrado, el pasado 19 de diciembre, en



las instalaciones de Ifema Madrid, en presencia de unas 300 personas. Entre ellas, la secretaria general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Marta Serrano; el director de Ifema Movilidad, David Moneo; y el director general de Volvo Buses para España y Portugal, Jaime Verdú, firma patrocinadora un año más de estos galardones.

En esta ocasión, las empresas galardonadas han sido La Veloz,

Autocares Puesta del Sol, la EMT de Fuenlabrada (EMTF) y Hermasa, en las categorías de Transporte Regular, Transporte Discrecional, Transporte Urbano y PYME-Transporte Urbano, respectivamente.

En la inauguración de la entrega de premios, el director de Autobuses & Autocares, Miguel Sáez, afirmó que con estas distinciones “destacamos a cuatro empresas que merecen mucho más que este premio. Su dedicación, su permanente voluntad de mejora, su adaptación a los cambios y su pasión por ofrecer la máxima calidad en los servicios les hace justos merecedores de estos galardones”.

La clausura corrió a cargo de la secretaria general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Marta Serrano, que remarcó el papel que juega el transporte de viajeros por carretera, “que siempre está ahí, dando capilaridad al territorio español, que es resiliente y está donde se le necesita, respondiendo rápida y eficazmente, como está demostrando en las áreas afectadas por la DANA, cubriendo las necesidades de movilidad que no pueden cubrir otros modos de transporte”.

Aumenta la siniestralidad vial en las furgonetas

AECA-ITV analiza las cifras de siniestralidad publicadas recientemente por la DGT y resalta que los datos evidencian la relación que existe entre la inspección técnica y la seguridad de los vehículos.

En el 2024 las furgonetas presentaron el mayor número de fallecidos de la serie histórica, además, en el último año este tipo de vehículos fueron también los que más ITV desfavorables tuvieron.

Las cifras de siniestralidad publicadas recientemente por la DGT muestran una realidad preocupante de la seguridad vial en nuestro país. Pero hay un tipo de vehículo que debe despertar las alarmas en cuanto a su elevada siniestralidad. Se trata de las furgonetas.



De acuerdo con datos oficiales, el número de personas fallecidas que se desplazaban en vías interurbanas en furgonetas durante el 2024 son las más altas de la serie histórica, alcanzando las 79 víctimas, cifra que representa un 98% más, es decir, 39 víctimas más que el año pasado. Además, los datos de heridos también aumentaron en 2024. El número de hospitalizados que viajaban en furgonetas pasó de 138 en el 2023 a 190 en el 2024.

Relación ITV y seguridad del vehículo

Se trata de cifras que, de acuerdo con la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV), muestran la relación que existe entre la siniestralidad de un tipo de vehículo y su inspección técnica, ya que en el último año fueron también las furgonetas el vehículo que más fue rechazado por ITV desfavorable en las estaciones del país. Es evidente que el incremento del *e-commerce* y, consecuentemente, del transporte de última milla hace que se haya incrementado de forma importante la utilización de este tipo de vehículo y, por lo tanto, su riesgo de sufrir un siniestro vial.

“Estos datos no son coincidencia”, resalta Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV, quien asegura que “el incremento del uso de estos vehículos por el *e-commerce* y que su estado de mantenimiento no es adecuado está vinculado directamente con su seguridad. Por ello no es de extrañar que justamente en el último año hayan sido las furgonetas las que llegaron en peor estado a las estaciones de ITV”, agrega Magaz.

Las furgonetas, los que están en peor estado

De acuerdo con los datos publicados por el Ministerio de Industria y Turismo (MINTUR) sobre las inspecciones técnicas a vehículos realizadas en el país en el 2023, último año con registro, las furgonetas y camiones de más de 3.500 kg son los vehículos que se encuentran en peor estado, pues son los que más ITV desfavorables tienen; de hecho, un 28,8% de ellos no supera la ITV a la primera.

En cuanto al tipo de defectos que se detectaron en las furgonetas están, en primer lugar, los del apartado de frenos, que representan el 26,8% del total de los fallos detectados. En segundo lugar, están los del capítulo de alumbrado y señalización, que representan el 20%; y, en tercer lugar, están los fallos en acondicionamiento exterior, carrocería y chasis, con el 13,1%.

Términos de automoción y su historia

El delco y los platinos

En los motores de gasolina la explosión de la mezcla se produce gracias a una chispa suministrada por la bujía en la cámara de combustión. El circuito eléctrico para producir esta chispa pasó por distintos sistemas a través de la historia, como la magneto, que generaba en sí misma la electricidad para suministrar la chispa.



La solución definitiva llegaría de la mano de Charles F. Kettering, ingeniero que fue el director técnico de la General Motors, pero que inició su actividad en la National Cash Register Co., donde inventó la primera caja registradora de accionamiento eléctrico. En 1909 crearía con otro socio una nueva empresa bautizada como Dayton Engineering Laboratories –DELCO–, en la que desarrollaría un nuevo sistema de arranque eléctrico del motor y encendido por chispa que se mantuvo en uso en todo el mundo hasta la llegada de los actuales sistemas electrónicos.

El nuevo sistema partía de un suministro continuo de electricidad de baja tensión desde una batería del coche, que se convertía en alta tensión en la bobina y luego se enviaba a cada una de las bujías en el momento preciso, a través de un distribuidor rotativo. En 1911 los Cadillac de General Motors serían los primeros automóviles en montar el nuevo sistema de arranque y encendido suministrado por la empresa DELCO. Charles F. Kettering registró más de 140 patentes a lo largo de su vida en General Motors y es, sin duda, el ingeniero que

más aportó al desarrollo del automóvil. Solía decir “Me interesa el futuro porque en él voy a pasar el resto de mi vida”.

El distribuidor de encendido era el elemento más visible de todo el conjunto de batería, bobina, y distribuidor de encendido, que era su nombre correcto, pero venía con una plaquita muy visible que ponía DELCO, con lo cual y teniendo en cuenta que el lenguaje tiende a la economía, pasó a ser el delco y como tal entró en el diccionario de la RAE.

Los platinos son las dos piezas que alternativamente están en contacto y al separarse sueltan una chispa que se envía al cilindro que está en fin de compresión. En español estaban perfectamente bautizados como martillo y yunque, como se puede comprobar en la Cartilla de Automóviles de Arias y Otero de 1930. Oportunamente los autores indicaban que los contactos eran de tungsteno y no de platino como vulgarmente se creía. Martillo y yunque no hacían referencia a las herramientas, sino a los órganos del oído interno, también de contacto intermitente.

En francés se llaman *vis platinées* (tornillos platinados) y esta denominación se simplificó a ‘platinos’ al pasar al español. Hay que indicar que el término ‘platinado’ no implica necesariamente platino, pues en los años 40 y anteriores era la forma habitual de referirse a los tratamientos superficiales de chapas, aunque en el diccionario RAE se indica, erróneamente, que están recubiertos de platino.

CONSTRUCCION DE FAROS Y FAROLAS PARA AUTOMOVILES, RADIADORES, DEPOSITOS DE GASOLINA, ALETAS Y CAPOTS	JUSTO MARTINEZ	CHAPEADOS DE CARROCERIAS, SOLDADURA AUTOGENA, PARABRISAS, PULIDO Y NIQUELADO DE TODA CLASE DE METALES
1944	PLATINISTA DE COCHES	FEIJOO, 5 MADRID
		TELÉFONO 34709

“Delco y los platinos” suena a grupo musical ochentero.

(Manuel Lage, presidente de la Comisión Técnica ‘Observatorio de Términos de Automoción’ de ASEPA)

Nuestros Protectores

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



Pioneros en tecnología del hidrógeno (*)



En la élite internacional de la ingeniería de la automoción (*)



Hurtan Grand Albaycín, un deportivo clásico, español y único (*)



La spin-off del INTA YPlasma gana el premio Tech Spirit 2024 (*)



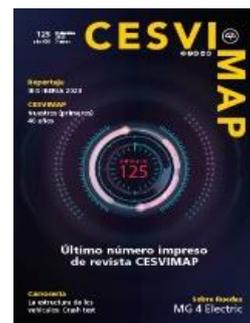
La IVECO eDaily se convierte en el primer comercial ligero en participar en el Ayvens Ecomotion Tour (*)



Máster de Formación Permanente en Ingeniería de Automoción (*)

¿Quieres leer gratis estas revistas del Sector 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.



La vida de ASEPA

A la fecha del **1 de febrero** contamos con 30 Protectores, 1.841 Socios, 12.120 Simpatizantes y 964 Varios. En LinkedIn tenemos 39.905 contactos y los tres Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con 1.752 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 12 Acuerdos de Colaboración. Por último en cuanto a cifras, indicar que este Boletín se distribuye ya a 15.000 profesionales de la automoción.

El pasado 22 de enero hemos mantenido la primera reunión del año de la Junta Directiva y a continuación la **Asamblea General Ordinaria**, donde lo más importante se puede leer en la 1ª página de este boletín.

El **Código Ético** de ASEPA, que es el nuevo y único documento donde ASEPA presenta sus principios y el modo de actuación de las personas en base a la ética y que ya había sido aprobado por la Junta Directiva, se ha presentado en la Asamblea General del pasado 22 de enero y ha sido confirmado.

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 'Área 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.todotransporte.com/texto-diario/mostrar/5149848/ue-debate-futuro-estrtegico-industria-europea-automocion>
3. https://www.coheglobal.com/industria/espana-sigue-como-potencia-en-produccion-vehiculos-pero-poco-menos_810006_102.html
4. https://www.elespanol.com/motor/20250122/espana-ocupa-posicion-total-europa-penetracion-coche-electrico/918158192_0.html
5. <https://www.pv-magazine.es/2025/01/15/cientificos-aragoneses-desarrollan-un-electrolizador-30mw-y-h2-como-combustible-para-vehiculos-pesados/>
6. <https://www.economista.es/opinion/noticias/13015095/10/24/combustibles-renovables-el-tren-que-la-ue-no-debe-perder.html>
7. Horse
8. <https://www.elmundo.es/economia/uestudio/2025/01/15/67879948fdddfoc898b458d.html>
9. Asepa
10. Asepa
11. Editec
12. Insia-UPM
13. <https://www.posventa.info/texto-diario/mostrar/5133231/autobuses-autocares-celebra-premios-empresas-ano-2025>
14. AECA-ITV
15. Asepa
16. Nuestros Protectores
17. Revistas
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:



REAL ACADEMIA ESPAÑOLA



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

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