

## **“GAS, MOVILIDAD DE PERSONAS Y MERCANCIAS Y LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE LAS FLOTAS DE TRANSPORTE”**

Think Tank Movilidad  
Fundación Corell

21 de junio de 2022.

Una de las mejoras medioambientales y avances en el proceso de descarbonización de la movilidad industrial ha sido el fomento del uso de combustibles derivados del GN en sus variantes Licuado y Comprimido.

Para que el uso de vehículos adaptados a dichos carburantes pudiera ser competitivo y sostenible, fueron necesarios esfuerzos técnico- económicos tanto por parte de los fabricantes como de los usuarios que en el fondo eran los que tenían que asumir inversiones en el entorno del 30% superior por cada unidad movida por GNL.

La Administración consciente de la mejora que suponía para el medioambiente el uso de éste tipo de vehículos, ayudó a la inversión en los mismos a través de subvenciones a la compra del material y con rebajas importantes en la imposición al consumo del GN por parte de la flotas.

Ambos factores han permitido que en un periodo razonable de alrededor de 3 años de uso se pudiera amortizar el exceso de inversión y a partir de dicho plazo la explotación de éstas flotas fuera incluso más ventajosa que las del diésel normal.

Con ello en 2022 y todavía bajo los efectos del “bache” económico de la pandemia, en el periodo Enero-Abril el 2,6 % de los vehículos industriales de más de 3,5 tns .de MMA matriculados en España, fueron de GNC y GNL.

Caso aparte es el de autobuses de SP movidos por GN, cuyas matriculaciones y en el mismo período supusieron el 27,7 % del total de su categoría, pero más adelante veremos que todo tiene su explicación.

Pero dos hechos vienen a incidir y condicionar el uso de los derivados del GN....

La Administración y a pesar de las prometidas ayudas para mejoras tecnológicas y medioambientales de las flotas, no sólo adjudicó unos importes más que modestos para las mismas, sino que además elimina a finales de 2021 las subvenciones a la inversión en vehículos industriales de GN.

El segundo y trascendental es el brutal incremento del coste del GN. Desde Febrero de 2021 a Enero de 2022, el precio del GN para automoción pasa de 0,68 € el Kg. a 2,2 €/Kg. Es decir un 323% de incremento que traducido al coste final total de rodaje de una tractora ( 22% de repercusión el total de costes de rodaje) supone más de un 70%....cifra totalmente inasumible por el mercado y mucho menos el déficit que genera el uso de éste tipo de vehículos al flotista.

Además el suministro de Gas todavía no se ha estabilizado y continúa la incertidumbre sobre su precio. La calma de momento ni está ni se la espera.

Ante esta tesitura el transportista con una parte más o menos significativa de su flota de GNL/C se enfrenta una doble alternativa:

- Paro la flota GNL ....pero entonces no doy servicio a mis clientes.
- Seguir funcionando perdiendo una cantidad inasumible por kilómetro recorrido y a ver cuánto duro en el mercado.

Comentaba el incremento de las flotas de autobuses movidas por GN... éstas flotas en una gran parte se usan por Empresas que prestan servicios de transporte municipal de viajeros con déficits de explotación asumidos por el erario Público o en un mercado regulado a través de "contratos programa" a los que se ha llegado con importantes compromisos de implantación de vehículos de GNL/C por parte de los concesionarios del servicio que al final son los que soportan las consecuencias.

Para el resto (básicamente transporte de mercancías) sólo caben soluciones como al igual que se ha "topado" el precio del gas para la electricidad, dicha medida se haga extensiva también al gas de automoción para servicio público de viajeros y mercancías. De no acometer de inmediato soluciones al problema, una de las energías más eficientes en el proceso de transición energética verá caer su uso de forma dramática....máxime cuando se había conseguido, con importantes inversiones, unas infraestructuras de suministro a nivel europeo que auguraban rápidas transformaciones y mejoras en el largo y arduo camino de la descarbonización de la movilidad.

A todo lo expuesto hay que añadir una última reflexión... si el resultado de la "inestabilidad", por definirlo de alguna manera, del mercado y suministro de GN, es el abandono del uso de ésta energía sin que los estamentos que tienen que adoptar medidas que limiten en el tiempo y montantes los perjuicios económicos por su uso lo haga...

¿Quién se arriesgará con importantes inversiones en otras alternativas de descarbonización, cuando en cualquier momento por mercados ò circunstancias geoestratégicas, pueden quedarse "colgados de la brocha", sin escalera que los sostenga???



Fundación Corell  
Movilidad, Medioambiente y Seguridad

