



La reconversión a gas gana atractivo ante los precios de los nuevos vehículos sostenibles

Los vehículos transformados a energías más limpias también quieren ser considerados como una opción válida para las empresas de transporte que buscan la mejor manera de transformar su flota para cumplir los objetivos de sostenibilidad marcados por la Agenda 2030. La adaptación de un vehículo preexistente a un nuevo combustible supone, según el director de Desarrollo de Negocio de Ecotruck Services, Miguel Ángel Martín, que “su precio sea sensiblemente más económico que la adquisición de un nuevo vehículo sostenible”.

Según ha asegurado el directivo, las inquietudes de los operadores a la hora de transformar sus vehículos diésel a gas son, en primer lugar, “el desconocimiento que existe sobre el hecho de que esta tecnología está madura”. Por otro, también temen la inseguridad frente a las averías “debido al desconocimiento del

producto”, ha puntualizado Martín. En su opinión, a esta alternativa le falta popularidad o divulgación y asegura que una transformación a gas es una fórmula “si no ganadora, al menos a tener en cuenta”.

Las órdenes de magnitud que ha cifrado el director de Desarrollo de Negocio de Ecotruck, empresa especializada en la transformación de vehículos profesionales diésel a gas natural y GLP, giran en torno a los 3.000 euros en el caso de vehículos ligeros como furgonetas. Por otra parte, en el caso de tractocamiones, la adaptación de combustible puede suponer un desembolso hasta de 10.000 o 12.000 euros. A ello, se suma el coste de los tanques de gas, que variarán en función de la elección de la autonomía. La suma entre el precio de transformación del vehículo y los precios competitivos que ofrecen los vehículos diésel actualmente en el mercado “una combinación atractiva y económica para obtener un vehículo sostenible con etiqueta Eco”, ha asegurado Miguel Ángel Martín.

La compra de un vehículo diésel a precio competitivo de kilómetro cero o muy poco recorrido para su transformación a energías más limpias, “supone un retorno de inversión bajísimo”, ha añadido la responsable RSC de Seur, Julie Urban. Según destacó en la mesa moderada y organizada por UNO en el reciente encuentro Green Gas Mobility Summit, “en comparación al retorno de un vehículo nuevo a gas natural, que ronda los dos años aproximadamente, esta opción lo reduce a menos de un año, por lo que está al alcance de todos los bolsillos”.

Ahora bien, para llevar a cabo una readaptación de combustible, es indispensable partir de un vehículo diésel Euro 6. En caso de realizar una reconversión en un vehículo que no cumpla con los criterios de Euro 6, dicho vehículo no podrá obtener una etiqueta Eco.

LA PÉRDIDA DE LA GARANTÍA EN LA TRANSFORMACIÓN DE VEHÍCULOS

Uno de los frenos a la hora de considerar esta opción como alternativa a la

compra de un vehículo nuevo más sostenible es la inquietud que genera entre los operadores la pérdida de las garantías. Las conversiones a gas no aprobadas por la marca pueden acarrear la pérdida de la garantía mecánica. Para afrontar este obstáculo, existen diversas corredurías que ofrecen garantías extendidas para asegurar los vehículos, lo cual supone un coste añadido.

Por ejemplo, GarantiPlus ha creado una garantía en exclusiva para los vehículos sometidos a una transformación. “Si la ha sido realizada por un centro no homologado por el fabricante del vehículo, dicha unidad pierde la garantía contractual de fábrica”, han explicado desde la aseguradora. De esta forma, existen productos de garantía que pueden replicar la del fabricante “siempre que se cumplan los planes de mantenimiento preestablecidos por la marca”. El coste de dichas garantías para un vehículo pesado puede suponer un desembolso de 400 euros anuales, aunque el precio variará en función del tipo de vehículo, la edad, kilometraje y el tipo de coberturas.

FALTA DE AYUDAS DESTINADAS A LA RECONVERSIÓN DE FLOTAS

Uno de los objetivos tanto estatales como municipales es la renovación del parque de vehículos en el transporte, tanto privado como profesional. En esta línea, el Gobierno aprobó el pasado mes de junio el plan de choque para la automoción que contempla una partida de 250 millones de euros destinada a la renovación del parque estatal para facilitar su transición hacia uno “más sostenible y eficiente”. No obstante, este plan no menciona posibles ayudas para la transformación de vehículos. En Barcelona, transportistas y cargadores han solicitado medidas de apoyo a la renovación de las flotas en el marco de ayudas en la zona de bajas emisiones del Área Metropolitana de Barcelona (ZBE) que incluyan subvenciones para la reconversión y adaptación de los vehículos industriales.

Tampoco el plan de Madrid 360 contempla ayudas para la renovación de flotas orientadas a la adaptación de los vehículos profesionales a otros combustibles alternativos. En este sentido, Fenadismer ha reclamado al consistorio madrileño que se destinen dichas ayudas “tanto a la adquisición de vehículos nuevos como la transformación de los ya existentes, a fin de posibilitar que se puedan acoger un mayor número de transportistas beneficiarios de dichas ayudas”. Además, la

partida de subvenciones para el sector de transporte de mercancías prevista para el ejercicio 2020 con 6 millones de euros aún no ha sido aprobada por el Ayuntamiento de Madrid.