



El precio del gas natural frena su expansión como combustible en el transporte por carretera

La subida de los precios del gas natural está afectando a las empresas de transporte por carretera que han apostado por este combustible en sus estrategias de sostenibilidad. Desde la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), su vicepresidente Ramón Valdivia ha reclamado al Gobierno «medidas que impidan que justamente quienes han apostado por disminuir su impacto ambiental derivado de su consumo energético, vean ahora frustrada su viabilidad por causa de esa decisión». En este sentido, Valdivia ha subrayado que esta situación «además, también está generando una gran desconfianza en este tipo de apuestas por el gas natural vehicular e, incluso, en otras energías alternativas sostenibles que puedan ir apareciendo en el mercado».

La organización de empresas de transporte ha señalado que, con el precio del gas natural en enero superior a los dos euros por kilo, el sobrecoste mensual de cada

camión impulsado a gas en relación a su equivalente diésel ronda los 3.000 euros. Por ello, Valdivia ha apuntado que es «fácilmente comprensible que la única alternativa que se puede atisbar, si no hay otras soluciones, es que la flota de este tipo de camiones deje de funcionar y sus conductores sean incluidos en posibles ERTE que las empresas se vean obligadas a plantear». Asimismo, ha continuado, todo «parece indicar que estas tarifas desorbitadas se mantendrán durante los próximos tres meses y, seguramente, hasta más de seis».

Ante esta situación, Astic ha enviado una carta a la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, para explicarle la «gravísima situación que atraviesan las empresas de transporte terrestre que utilizan vehículos propulsados por gas natural (en su modalidad de gas comprimido o licuado) debido a esta subida de precio». La asociación ha constatado que el precio de este combustible se ha duplicado en el último mes. Por ello, han solicitado a la ministra «medidas urgentes y eficaces para paliar esta situación que, de no solucionarse, podría provocar el cierre de muchas de ellas».

Para paliar esta dificultad, la asociación ha propuesto extender al gas natural la obligatoriedad de la aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la evolución del precio del gasoil y que también se apliquen a otras fuentes de energía como la electricidad, aunque en este caso sea a medio-largo plazo. Si se consigue «establecer un índice de variación de precios del gas natural que sirva como referencia a nivel nacional, puede que aún estemos a tiempo de que la normativa que se está redactando incluya este combustible en la revisión de precios del transporte», según Ramón Valdivia. En la actualidad, ha recordado el vicepresidente de Astic, el gas es «la única alternativa viable en el proceso de transición hacia la descarbonización que puede ser, hoy por hoy, utilizada en el sector del transporte pesado por carretera de media y larga distancia».

En este sentido, el secretario general adjunto de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Dulsé Díaz, ha afirmado que las empresas «están sufriendo como en cualquier incremento de costes». De hecho, ha habido «momentos en que incluso el gas ha sido más rentable que el gasóleo y ahora

parece que menos». En muchas ocasiones, ha añadido Dulsé Díaz, «el cliente ha instado al transportista a usar el gas por ser mejor para el medio ambiente, pero debe ser consciente que en algunos momentos puede tener un mayor coste». Por ello, también defiende «que se aplique una cláusula de revisión como en el caso del gasóleo». Según el secretario general adjunto de CETM, el objetivo «debe ser establecer un sistema que permita una repercusión rápida de los incrementos de precio sea cual sea la energía que impulse al camión».

Astic ha recordado que, en la última década, «las empresas transportistas que forman parte de la asociación han realizado costosas inversiones para transformar, parcial o totalmente, su parque rodante en uno más sostenible, sustituyendo el gasoil por el gas natural». En este sentido, la patronal española del transporte internacional por carretera ha subrayado que esta tendencia al alza «ha dado lugar a que, actualmente, más de dos tercios de las matriculaciones de este tipo de vehículos que se producen en nuestro país, hayan corrido a cargo de empresas englobadas en la asociación». Con el inicio de 2022, lamentan desde Astic, «estas compañías acaban de sufrir un varapalo que amenaza con impedir su viabilidad económica a corto plazo».

GASNAM RECLAMA APOYO PARA LAS EMPRESAS QUE HAN APOSTADO POR EL GAS

Gasnam, asociación que fomenta el uso del gas para una movilidad sostenible, ha afirmado que las empresas de transporte «que han hecho una apuesta más decidida por descarbonizar el transporte de personas y mercancías no pueden ser quienes paguen el precio más alto de la crisis energética». Por ello, ha reclamado al Gobierno «un decidido apoyo para las empresas pioneras en el transporte sostenible ante el alza generalizada de precios del gas natural». Desde mediados de 2021, «estamos asistiendo a un incremento sin precedentes del coste del gas natural en los mercados internacionales», han recordado. Aunque «las previsiones indican que esta situación es coyuntural y se atenuará de manera progresiva en los próximos meses, actualmente están impactando de manera directa en la competitividad de las compañías de transporte».

En este sentido, Gasnam considera necesario «que las diferentes administraciones se impliquen de forma inmediata y decidida en ayuda de las empresas que están sufriendo el mayor perjuicio derivado del drástico incremento de los precios». Según Gasnam, la transición «hacia los combustibles no contaminantes debe hacer compatible un progresivo proceso de descarbonización con la contención de costes». En este contexto, el gas natural «es precisamente la única solución madura que había hecho esto posible a un coste de abatimiento notablemente más competitivo que el de cualquier otro combustible», defiende la asociación.

La organización ha apuntado que en el sector «internacional del transporte existe un claro consenso sobre el hecho de que la adopción ahora de la tecnología de gas natural es un paso imprescindible para la descarbonización progresiva del transporte pesado, a través de gases renovables como el biogás o el blending con hidrógeno verde». Por ello, ha lamentado que la falta «de una política decidida de impulso al gas renovable hace que, ante crisis como la que estamos viviendo actualmente, España se encuentre sin alternativa». A este respecto, ha indicado que, mientras otros países de Europa «como Francia, Italia o Alemania ofrecen en sus surtidores gas renovable a los transportistas, producido localmente a partir de sus propios residuos, España aún no disfruta de esta realidad, a pesar de contar con un importante potencial de producción».

A juicio de Gasnam, la falta «de desarrollo del adecuado marco regulatorio también ha truncado las ayudas a la adquisición de vehículos pesados de Gas Natural Comprimido (GNC) o Gas Natural Licuado (GNL) previstas en el marco del Plan de Recuperación». La organización ha puntualizado que Europa «exige garantizar el suministro de biogás para implementar las subvenciones». «Los camiones de GNC o GNL», ha añadido, «pueden emplear biogás sin realizar ningún tipo de modificaciones en sus motores o en las infraestructuras de suministro».

LOS TRANSPORTISTAS IMPUGNAN EL DECRETO DE AYUDAS A LA RENOVACIÓN DE FLOTAS

La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer) junto a las restantes asociaciones que componen el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) ha impugnado judicialmente el decreto de ayudas que ha aprobado el Gobierno para la renovación de las flotas de transporte por carretera «al dejar fuera incomprensiblemente no solo la adquisición de camiones diésel de última generación, sino también los propulsados por gas natural a diferencia de otros países europeos, sin que se motive en el texto legal los motivos de tal exclusión». Fenadismer ha señalado que también se ha solicitado su suspensión cautelar parcial, «teniendo en cuenta la discriminación que supone que la nueva línea de ayudas sí contemple la compra de autobuses propulsados a gas».

En el sector del transporte por mercancías, «las ayudas sólo pueden ir dirigidas a la adquisición de vehículos eléctricos, cuya oferta en el mercado es aún muy escasa y limitada para ámbitos locales como la distribución de última milla, así como para la compra de camiones propulsados por hidrógeno», ha manifestado Fenadismer. Estos vehículos, «como reconoció el propio Gobierno en el Plan de Recuperación y Resiliencia, aún están en fase de experimentación». La federación de empresas y autónomos transportistas ha calificado esta norma como «un decreto de ayudas para la renovación de vehículos futuristas» y ha resaltado que, en la práctica «supondrá que las empresas de autobuses y las de recogida de la basura serán las principales beneficiarias, pero no las empresas de transporte por carretera».

«Esta exclusión», ha resaltado Fenadismer, «coincide en el tiempo con el reciente debate abierto en el seno de la Unión Europea sobre la consideración del gas natural como energía verde». La organización ha lamentado que, frente «a la propuesta de la Comisión Europea favorable a su inclusión, algunos países como España se oponen a ello». La federación ha destacado que no comparte esta posición, «ya que trasmite un mensaje confuso para el sector del transporte por carretera, que en los últimos años ha venido haciendo una decidida apuesta por las energías alternativas al diesel, adquiriendo vehículos propulsados por gas natural pese a tener un coste más elevado, ya que a día de hoy es la única tecnología de propulsión para el transporte pesado».