

# Gas, movilidad de personas y mercancías y la transición energética de las flotas de transporte

**Think Tank Movilidad**  
Fundación Corell



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 vehículos adaptados al uso de combustibles derivados del GN en sus variantes, 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 las flotas.

Ambos factores han permitido que en un periodo razonable de alrededor de tres años de uso se pudiera amortizar el exceso de inversión y, a partir de dicho plazo, la explotación de estas 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 solo 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 hecho 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 euros el Kg. a 2,2 euros/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 %, una cifra totalmente inasumible por el mercado y, mucho menos, el déficit que genera el uso de este 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, se enfrenta a 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. Estas 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 com-

» 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

promisos 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) solo 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 esta 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 o circunstancias geoestratégicas, pueden quedarse “colgados de la brocha” sin escalera que los sostenga? 

