

El gas para automóviles llega para quedarse

Una directiva del Parlamento Europeo da el espaldarazo definitivo para que la utilización del gas en automoción como combustible alternativo deje de ser una opción minoritaria en España

Manuel C. Rubio

Ni gasolina ni diésel. La tercera vía es el gas, natural o licuado del petróleo, un combustible más eficiente, barato y respetuoso con el motor y el medio ambiente que ya utilizan millones de vehículos en Europa y que ahora aspira a popularizarse en España. Y a este propósito sin duda va a contribuir y mucho una reciente directiva del Parlamento Europeo para la construcción de infraestructuras de combustibles alternativos que establece que los Estados miembros de la UE tienen dos años para diseñar las líneas estratégicas de desarrollo que garanticen el suministro de este tipo de carburantes, entre los que, por primera vez, se ha incluido al autogás, que es como se conoce el gas licuado del petróleo (GLP), pero también el gas natural comprimido (GNC) y su variante licuada (GNL).

En el caso del autogás, de más fácil implantación que el gas natural y considerado el combustible alternativo más utilizado en el mundo, con más de 25 millones de vehículos en circulación, la Asociación Española de Operadores de Gases Licuados del Petróleo (Aoglp) sostiene que es una energía limpia que ha llegado a nuestro país para quedarse. Pero que para conseguirlo antes debe superar el principal escollo que frena su expansión: su escaso conocimiento. Y es que, aunque en España ya circulan más de 35.000 automóviles propulsados por auto-

gás, el doble que hace un año, y que existen más de 400 puntos de repostaje repartidos por toda la Península, lo que permite a cualquier usuario cruzar el país de norte a sur y de este a oeste, lo cierto es que el GLP no deja de ser una realidad en la sombra que goza aún de una escasa implantación en nuestro país –Italia, por ejemplo, cuenta con más de dos millones de vehículos alimentados por autogás, y Alemania se aproxima a los 500.000–, asociada, además casi en exclusiva, a sectores profesionales.

Con todo, Aoglp espera que su bajo precio –un litro cuesta alrededor de la mitad que uno de gasolina– y sus ventajas medioambientales –emite menos CO₂ que los combustibles tradicionales, no produce hollín y hace que los motores sean menos ruidosos–, unido a que la tecnología ya está disponible y que no requiere de grandes inversiones en infraestructuras e I+D, hagan posible que en 2017 circulen por las carreteras españolas más de 200.000 vehículos impulsados por autogás.

En la consecución de este objetivo, el sector reclama a las Administraciones públicas un mayor apoyo para, por un lado, fomentar su despegue entre los usuarios finales mediante campañas informativas y de difusión, y, por otro, eliminar las trabas administrativas que, a su juicio, ralentizan en exceso la apertura de nuevos puntos de abastecimiento de GLP.

Además, la Asociación Española de Operadores de Gases Licuados del Petróleo reclama a los poderes públicos el mantenimiento de un marco regulatorio favorable, con la permanencia de las ayudas fiscales asignadas al autogás y las ayudas directas para la adquisición de este tipo de vehículos ya recogidas en los programas PIMA Aire y PIVE, así como promover su uso en zonas urbanas, con la reducción de las tarifas en parquímetros y la utilización del carril bus, entre otras medidas.

La opción del GNC

Pero mientras petroleras y la mayoría de las marcas de automóviles han apostado por el GLP, el Grupo Volkswagen parece haberlo hecho por el gas natural comprimido (GNC) con el reciente lanzamiento de dos modelos aptos para este tipo de combustible. Pese a contar con una red de servicio muy limitada que no llega ni al medio centenar de estaciones de carga –concentradas fundamentalmente en Madrid y Cataluña–, sus promotores destacan que el GNC reduce el coste por kilómetro un 30% y un 50% frente a los motores diésel y gasolina, respectivamente, lo que permite amortizar su mayor precio –entre 1.500 y 2.500 euros, según el modelo– en unos 60.000 kilómetros.

Además, resaltan que, al contrario del GLP, el gas natural comprimido no se deriva del petróleo, por lo que su precio no se ve afectado por los vaivenes de este mercado, y que ofrece un alto poder energético, dos veces superior al del autogás.

Aunque ya lo utilizan flotas de camiones y los autobuses urbanos de varias ciudades españolas, los automóviles impulsados por GNC que se comercializan en España todavía se cuentan con los dedos de la mano lastrados, seguramente, por el coste de instalación de los puestos (unos 800.000 euros), muy por encima del que las gasolineras emplean para poner un surtidor de GLP.

Pero aunque atesora indudables virtudes económicas y medioambientales, el desarrollo del gas como combustible alternativo también cuenta con algunas pegadas, entre las que destacan la pérdida de espacio útil y el aumento de peso de los vehículos.

Automóvil impulsado por gas natural comprimido (GNC). Foto: Opel.

