

Vía Augusta utiliza el Gas Natural como combustible alternativo para sus vehículos

“Nuestra apuesta por el gas natural es firme y decidida”



Carmelo González, director general de Vía Augusta, y Ramón Pascual, su director técnico, tienen claro que los combustibles alternativos son el futuro del sector como una forma de apostar por un transporte de mercancías por carretera más sostenible y respetuoso con el medio ambiente, aportando, al mismo tiempo, un importante ahorro en la cuenta de resultado de las empresas. De todo ello nos hablan en el siguiente reportaje.

“**H**emos ido aprendiendo poco a poco de todo lo relativo a la utilización del gas natural, pero tenemos claro que es una apuesta firme y decidida. Eso sí, hasta tener claro qué es lo que mejor se adaptaba a nuestras necesidades, hemos hecho pruebas de todo tipo, desde experimentos con camiones dual-fuel, que no han cumplido nuestras expectativas (sobre todo por tema de ahorro), hasta la utilización de vehículos que debían utilizar gas con una calidad determinada”, explica **Carmelo González**.

ALTERNATIVA CLARA

Después de las experiencias previas, en la actualidad **Vía Augusta** cuenta con una serie de camiones, en concreto varios Iveco Stralis, que utilizan como combustible tanto gas natural licuado (GNL) como gas natural comprimido (GNC). “Y es que preferimos que sea el fabricante el que nos dé el producto ya testeado y analizado antes que meternos nosotros mismos

“**PREFERIMOS QUE SEA EL FABRICANTE EL QUE NOS DÉ EL PRODUCTO YA TESTEADO Y ANALIZADO ANTES QUE METERNOS NOSOTROS MISMOS EN AVENTURAS TIPO MOTORES DUALES**” Carmelo González

en aventuras tipo motores duales”, continúa **González**.

Sea como fuera, son ya tres años los que **Vía Augusta** lleva probando camiones con gas. “Siempre hemos tenido interés, en este sentido, de probar nuevos combustibles, y dentro del grupo el deseo y arrojo de la familia Pascual, fundadora de este grupo empresarial, ha sido fundamental. Pienso que todo lo que sea una inversión de futuro en nuevas tecnologías lo damos por bueno, algo por lo que no sólo está apostando nuestra compañía, sino que se está realizando a nivel europeo e incluso mundial”, prosigue.

Con todo, de momento la compañía cuenta con cuatro vehículos pesados de gas. Y si el número es bajo tiene mucho que ver con el hecho de que las potencias son pequeñas -(el Stralis de gas alcanza una potencia máxima de 330 CV), con lo que hay que tener claro para qué tráficos son adecuados estos camiones, de ahí que hasta ahora se haya retraído en invertir más. Eso sí, a principios del año que viene en **Vía Augusta** están pensando adquirir otras dos nuevas unidades para tránsitos muy concretos.

Está claro que el problema de la baja potencia hace que muchas compañías se piensen invertir en esta tecnología, pero esto es “como la pescadilla que se muerde la cola, ya que si la demanda no es muy alta, las marcas no incrementarán el caballaje de este tipo de mecánicas”, explica **González**.

Sí es cierto que en cuestión de autonomía, tal y como asegura **Ramón Pascual**, el gas natural licuado alcanza ya kilometrajes importantes, en torno a los “900 kilómetros, e incluso



Vía Gas lleva funcionando desde 2013 y es la única Estación de Servicio de GNC y GNL de todo Aragón



Según Ramón Pascual, España está bien cubierta en el cuadrante noreste de la Península Ibérica en cuanto a la disposición de Estaciones de Servicio de Gas Natural Licuado, GNL.

algunos vehículos superan los 1.000 kilómetros poniendo doble depósito criogénico”.

ENERGÍA RENTABLE

En cualquier caso, una de las cuestiones que más hay que tener en cuenta antes de hacer un desembolso a la hora de comprar un camión propulsado por gas natural vehicular en cualquiera de sus especificaciones, es el sobreprecio que hay que pagar por cada unidad (en torno a los 30.000 euros por encima en comparación con una tractora con motor diesel), con lo que hay que tener muy claro para que tráficos va a ser utilizada de acuerdo a amortizar la compra y empezar a rentabilizar la inversión lo más rápidamente posible. “La decisión tiene mucho que ver con varios factores. Primero, para ser más ecológicos, porque el cliente te lo demande y te ayude, pero como transportistas tenemos que pensar en hacer muchos kilómetros para ser rentables.

“DE MOMENTO HAY POCOS EN CUANTO A SUBVENCIONES PARA EL GAS NATURAL MÁS ALLÁ DEL PLAN PIMA TRANSPORTE, QUE ALGO SE PUEDE APLICAR EN EL CASO DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS, PERO NUNCA PARA CUBRIR EL SOBRECOSTE” Ramón Pascual

En nuestro caso, estamos haciendo del orden de 22.000 kilómetros al mes con cada unidad (sólo en tráfico nacional). Ello se traduce en un ahorro por kilómetro respecto al diesel entre un 20 y un 25% en coste de combustible. Al ser el coste del vehículo mayor en el caso del gas natural, hay que hacer un mayor número de kilómetros de cara a amortizar el incremento del coste de amortización con el menor coste de combustible. En consecuencia, haciendo unos

220.000 kilómetros al año con cada camión, se compensa el coste extra de compra”, señala Carmelo González.

MAYOR MANTENIMIENTO

Ocurre que al estar realizando más kilómetros con los vehículos de gas por el hecho de llevar doble conductor, se puede llegar a pensar que la “vida útil” de estos camiones será menor que la habitual, pero “es algo que todavía está por cuantificar. Es cierto que el mantenimiento, por todo ello, es algo mayor”, afirma Ramón Pascual.

“En cualquier caso —apostilla Carmelo González—, todavía estamos en una fase de aprendizaje en lo que tiene que ver con la utilización de estos vehículos. Tenemos que aprender todos, desde los empresarios pasando por los conductores, ya que estos camiones requieren otros cuidados y otros mantenimientos (por ejemplo, no se reposta igual dependiendo del combustible), además de que muchos talleres todavía no están muy familiarizados con este tema; es decir, se suma un poco la inexperiencia de todos en este mercado. Luego, claro está, tenemos el problema añadido de que el valor residual de estos vehículos no existe como tal, con lo que habrá que negociar con los fabricantes para intentar hacer renovaciones oportunas”.

Otra cuestión será, si los gobiernos europeos, “en concreto el español, nos animan y motivan para seguir invirtiendo en esta tecnología”, añade González. “De momento hay poca cosa en tema de subvenciones más allá del Plan PIMA Transporte, que algo se puede aplicar en el caso de los vehículos de gas, pero nunca para cubrir el sobrecoste”, confirma Ramón Pascual.

DÉFICIT DE ESTACIONES DE SERVICIO

Con todo, uno de los grandes déficits que conlleva la utilización del gas natural como combustible alternativo, tiene que ver con la falta de una red de estaciones de servicio adecuada que permita poder hacer frente a mayores kilometrajes (además de la potencia de la que ya hemos hablado) de cara a poder organizar los tráficos.

Es cierto que Vía Augusta cuenta con una estación de servicio propia (Vía Gas-ver recuadro) y que a nivel de Península Ibérica existe una red de puntos de repostaje repartida por todo el territorio (que recogemos en este mismo reportaje sobre el gas natural como combustible alternativo), pero de momento se antoja insuficiente, de ahí que la UE haya puesto en marcha la Directiva sobre infraestructuras de combustibles alternativos, de manera que la Red Europea de Transporte deberá contar en un máximo de 10 años con una estación de servicio pública de Gas Natural Comprimido (GNC) cada 150 kilómetros

ESTACIÓN DE SERVICIO VÍA GAS

En 2011 Vía Augusta funda junto con la compañía Transportes Vicuña, Vía Augusta Gas, para ya en 2012 empezarse la construcción de la estación de servicio VIA GAS por parte de la empresa INDOX Cryo Energy, abriéndose al público en mayo de 2013 y siendo en la actualidad el único punto de repostaje de gas natural vehicular, tanto comprimido como licuado, de todo Aragón. Abierta las 24 horas del día en régimen de autoservicio y pago con tarjeta (válido para turismos, furgonetas, camiones y autobuses), está situada en un punto estratégico del cuadrante noreste de la Península Ibérica, en el cruce de los ejes Madrid-Barcelona y Bilbao-Valencia.

Uno de los grandes valores de VIA GAS son las medidas de seguridad que incorpora para hacer los repostajes. En el caso del GNC basta con un pequeño proceso de aprendizaje (de no más de tres minutos) para realizar los llenados sin peligro alguno, mientras que para el GNL exige una formación un poco más extensa, si bien el primer repostaje es conveniente ser asistido por un experto. Y es que con el gas natural licuado el peligro es mayor ante una posible fuga, por lo que se requieren unos EPIs (equipos de protección individual) para prevenir ante una posible congelación de las mangueras o un derrame, de ahí la utilización de guantes y máscara especiales.



y con otra de Gas Natural Licuado (GNL) cada 400 kilómetros. Ello ayudaría a compañías como Vía Augusta a saber de antemano dónde se encuentra cada estación de servicio y, de esta forma, establecer su operativa de la mejor forma posible.

“Cierto es que en España ya está perfectamente cubierto el cuadrante noreste en el caso del gas natural licuado; de hecho, nuestro país es líder en este campo” añade **Ramón Pascual**. “Pero volvemos a lo mismo, y es que para acometer esta serie de infraestructuras primero hay que realizar inversiones importantes y, lógicamente, debería haber un gran interés en este mercado, no sólo como transportista, sino también como ‘vendedores de gas’ para que fuera rentable para todo el mundo”, añade **Carmelo González**. En este sentido, insiste el gerente de **Vía Augusta**, “necesitamos camiones con más potencia, más autonomía y una mayor capacidad de arrastre”.

Así y todo, “a nosotros lo que más nos interesa, a nivel de transporte pesado, es el gas natural licuado, mientras que el comprimido lo tenemos como algo complementario. El licuado llega a España en barcos metaneros, no por gasoductos, y para ello contamos con el mayor número de puertos (hasta siete) para receptionar esta mercancía de toda Europa”, prosigue **Ramón Pascual**.

EL FUTURO DEL GAS NATURAL

¿Qué futuro le espera por todo ello al gas natural? ¿Realmente se trata de una alternativa real que irá sustituyendo poco a poco al diesel y que hará que en un futuro a medio y largo plazo que no dependamos tanto de petróleo? Lo que tienen claro en Vía Augusta es que el gas natural, si lo que se busca son combustibles alternativos más ecológicos, gana la partida claramente al GLP (Gas Licuado del Petróleo). Además, hay que pensar que en muchos concursos ya se pregunta cuál es la huella de carbono de sus nuestros equipos, con lo cual es otra razón más de peso para decantarse por el gas natural.



Para **Carmelo González** el futuro del gas natural parece claro, si se trata de buscar combustibles más ecológicos.



Según **Ramón Pascual**, con el gas natural licuado ya se consiguen autonomías de más de 1.000 kilómetros.

En consecuencia, “yo le veo bastante futuro al gas natural, de lo contrario no nos hubiésemos embarcado en una inversión tan importante tanto en lo que se refiere a los camiones como a la estación de servicio. De hecho, nuestra idea es seguir invirtiendo en esta posibilidad en los próxi-

mos años, teniendo en cuenta, además, que estamos ofreciendo a nuestros clientes este producto para determinadas rutas, lo que también es un escaparate para ellos. Está claro por todo ello, repito, que nuestra apuesta por el gas natural es decidida”, finaliza **Carmelo González**.