

Actualmente hay entre 12.000 y 15.000 camiones propulsados por gas natural en España

ASTIC solicita al Ministerio de Transportes medidas urgentes para evitar el cierre de las empresas transportistas con flotas movidas por gas natural, cuyo precio se ha disparado un 100%

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera propone 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, que el Ministerio incluirá en un Real Decreto-Ley antes de marzo

Madrid, 13 de enero de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha enviado una carta a la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), Raquel Sánchez, para explicarle la gravísima situación que atraviesan las empresas de transporte terrestre -viajeros y mercancías- que utilizan vehículos pesados propulsados por gas natural -en modalidad de gas comprimido (GNC) o licuado (GNL)- debido a la enorme subida del precio de esta energía -más del 100% en el último mes- y solicitarle medidas urgentes y eficaces para paliar esta situación, que de no solucionarse podría provocar el cierre de muchas de ellas.

«Reclamamos al Gobierno medidas que impidan que justamente quienes de forma más decidida han apostado por disminuir su impacto ambiental derivado de su consumo energético, vean ahora frustrada su viabilidad por causa de esa decisión», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

En el transcurso de las negociaciones mantenidas entre el Mitma y el Comité Nacional del Transporte por Carretera, del que forma parte ASTIC, para la desconvocatoria del paro sectorial de diciembre se acordó la obligatoriedad de la aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la evolución del precio del gasoil. En estas reuniones, ASTIC también solicitó que se aplicase esta fórmula a otras fuentes de energía -a corto plazo, al gas natural; y a medio-largo plazo, a otras energías como la electricidad-. Una propuesta que los representantes del Ministerio de Transportes aceptaron estudiar, aunque matizando que no podrían aplicarla en la nueva legislación que están preparando porque actualmente no se dispone de un indicador nacional aceptado para la evolución del precio de la energía cuando esta no es gasoil (la web del Mitma publica cada mes un índice de variación de los precios medios del gasóleo en España, que es aceptado como referencia para la aplicación de la fórmula de revisión).

«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, ya que es precisamente esta energía 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», indica Valdivia.

En la última década, las empresas transportistas que forman parte de ASTIC han realizado costosas inversiones para transformar, parcial o totalmente, su parque rodante en uno más sostenible, sustituyendo el gasoil por el gas natural. Una tendencia al alza que 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 esta asociación.

Con el inicio de 2022 estas compañías acaban de sufrir un importante varapalo que amenaza con impedir su viabilidad económica a corto plazo. *«No olvidemos que el combustible representa, de media, un tercio de los costes operativos de un camión. Y 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»*, destaca Ramón Valdivia.

Actualmente hay entre 12.000 y 15.000 camiones movidos por gas natural en España. Camiones que pertenecen a compañías que representan la vanguardia de la transición energética en el sector del transporte por carretera, donde el más del 90% de los vehículos utilizan diésel. *«Si realmente queremos conseguir la neutralidad de emisiones en nuestro sector, cambiando el patrón energético que durante tantas décadas ha regido en él y teniendo en cuenta que a día de hoy los camiones de largo recorrido impulsados por hidrógeno o electricidad son una entelequia, debemos facilitar el uso del gas natural y no disuadir a estas empresas innovadoras y audaces -el coste de adquisición es un 30% más caro que su idéntica versión en diésel-, para que continúen apostando por él»*, subraya el directivo de ASTIC.

Gas natural, energía ‘verde’ a precio de oro

Las variaciones del precio internacional del gas natural, considerado recientemente energía ‘verde’ por la Comisión Europea, se repercuten en España con un margen temporal de un semestre, lo que ha provocado que al inicio de este año, una vez que los comercializadores de este combustible han aplicado la actualización basada en el indicador holandés que se utiliza en Europa, el incremento sobre los precios de diciembre de 2021 supere el 100%. *«Todo parece indicar que estas tarifas desorbitadas se mantendrán durante los próximos tres meses y seguramente hasta más de seis»*, indica Valdivia.

Con el precio del gas natural en enero, superior a los dos euros por kilo, el sobrecoste mensual de cada camión GNL en relación a su equivalente diésel ronda los 3.000 euros. *«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. Para flotas en las que esta modalidad de combustible suponga un gran porcentaje de su parque total, en poco tiempo la pérdida de actividad y de clientela supondrá su cierre definitivo»*, asegura.

La principal razón de la subida del precio del gas natural es una mayor demanda de este combustible debido a las bajas temperaturas sufridas en Europa el pasado invierno, incluyendo nuestra ‘Filomena’, y a la reactivación económica tras las restricciones de la pandemia, lo que está generando que muchos países compitan entre ellos para llenar sus depósitos gasistas. Además, coincide con la escalada de tensiones entre Rusia, el mayor productor y exportador de gas natural a los países del norte de Europa, y Ucrania; y entre la UE y Bielorrusia, uno de los principales gasoductos por los que llega el gas a Europa.

En este escenario, España se encuentra en una situación muy débil ya que importa prácticamente el 100% de su gas a países como Argelia, Rusia, Estados Unidos, Qatar o Francia. *«Algunos países utilizan el gas como herramienta de presión geopolítica, lo que está empujando a los líderes europeos a plantear reformas para intentar lograr una autonomía energética»*, concluye el vicepresidente de la patronal.

Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960, miembro de CEPYME y de CEOE e integrada en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. Asimismo, es cofundadora de las plataformas Empresas por la Movilidad Sostenible y Promoción de los Ecocombustibles; y miembro de la Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que sus afiliados operan en un ámbito europeo. Agrupa a más de 200 empresas afiliadas que facturan de media 37 millones de euros anuales, dan empleo directo a 20.000 profesionales y cuentan con una “edad empresarial” media de 33 años.