

MANUEL LAGE
Secretario general de Aessgan

“El biogás es la solución, con mayúsculas, para el transporte pesado”

Lage pone el foco en la falta de regulación en España. “Se da vueltas al texto, pero sin especificar nada en concreto. Es una situación sangrante”, destaca el secretario general de Aessgan

Iñaki Eguía | Bilbao

► **El gas natural ha pasado de ser la principal alternativa para la descarbonización del transporte a tener una política oscilante. ¿A qué se debe?**

Esta política energética muy errante, en la que sobresa España, nos ha llevado a un punto de desinformación y de desorientación con respecto al gas natural. La estrategia de la administración para descarbonizar el transporte está más cercana a dar soluciones a los automóviles, con los motores eléctricos, que a la que requieren los camiones. Unas políticas que encallan cuando, en un horizonte mínimo de 10 años, el transporte internacional de mercancías, de 40 toneladas, o las 70 toneladas que llegarán, seguirá en su mayoría con motores diésel o de gas natural.

► **¿Cómo contrarrestan desde Aessgan las críticas que aseguran que el gas natural no es un combustible que se ajusta a la transición energética?**

El gas natural es un paso intermedio necesario hacia el biogás/biometano. Pero antes de poder operar con flotas de biogás es necesario pasar por el gas natural. Si no hacemos nada seguiremos manteniendo el gasóleo como combustible dominante.

► **La propuesta de Bruselas para incluir el gas natural junto con la energía atómica como combustibles verdes, ¿será un aliciente para reactivarlo?**

Creo que sí, porque la Unión Europea

impulsará el gas natural en el transporte pesado. España actualmente va a remolque en este desarrollo, por falta de interés en informarse, pese a que hace más de una década lideraba su implantación en Europa, junto con Suecia y Reino Unido.

► **¿El encarecimiento del gas ha modificado la planificación de los operadores que apuestan por este recurso?**

En un principio sí, dado que los transportistas estaban acostumbrados a unos precios muy competitivos frente al diésel. Sin embargo, cada vez existe una mayor concienciación en la reducción de la huella del carbono con una clara apuesta por el gas, que tiene como meta final alcanzar el biogás/biometano. Además, el encarecimiento del gas es un tema esperemos que coyuntural, que se ha intensificado en las últimas semanas con la crisis en Ucrania.

► **¿Tiene Aessgan datos de la repercusión del conflicto de Ucrania?**

El impacto en los transportistas de este encarecimiento está siendo muy duro, y ha supuesto una caída de hasta un 20 por ciento en la demanda en el transporte en las últimas semanas.

► **¿Considera que el precio del gas volverá a recuperar su competitividad?**

Estoy convencido de que los precios se normalizarán, especialmente cuando desaparezca la crisis en Ucrania, y países productores como Qatar o Estados Unidos aumenten su oferta.



La estrategia de la administración para descarbonizar el transporte está más cercana a dar soluciones a los automóviles, con los motores eléctricos, que a la que requieren los camiones

► **En la actual coyuntura, ¿cuáles son las principales oportunidades y amenazas del gas en el transporte?**

La principal amenaza es la situación geopolítica anteriormente citada. Las ventajas del gas es ser un recurso que ofrece flexibilidad de suministro, y que es un paso necesario para poder consumir el biometano. Considero que el gran desarrollo del gas en el mundo, y especialmente en Europa, será a través del gas natural licuado (GNL). La construcción y mantenimiento de las infraestructuras de transporte de gas mediante tuberías es mucho más costosa que las terminales de GNL. Además, cuando las tuberías pasan por diversos países pueden aparecer los riesgos de los problemas geopolíticos.

► **El transporte marítimo ha acelerado en los últimos años el impulso de la flota de GNL. ¿Va a concentrar este modo el mayor volumen de su demanda?**

Los buques, cuyo ciclo de vida alcanzan los 30 años, tienen como fortaleza la flexibilidad de sus motores de GNL, que pueden funcionar alternativamente con diésel, frente al único combustible del que dependen los vehículos pe-

sados. Además, existe una mayor oferta de fabricantes de motores marinos para GNL que la que disponen los camiones.

► **¿Hay suficiente competencia entre los suministradores de GNL a los buques en los puertos españoles?**

La oferta puede ser mejorable. Sin embargo, las seis plantas regasificadoras en España, que están preparadas para suministrar GNL a buques, posicionan a nuestro país como líder en Europa. Desde esta red se posibilita suministrar el GNL a los buques, a través de camiones, en cualquier dársena de Puertos del Estado.

► **¿Qué enclaves ve mejor posicionados en España para ser centros de referencia en el bunkering de GNL?**

Los seis puertos con plantas regasificadoras (Barcelona, Bilbao, Cartagena, Ferrol, Huelva y Sagunto) tienen mayores ventajas de suministro, aunque la oferta de bunkering desde los barcos cisternas también irá creciendo cada vez más.

► **El transporte para la gran distribución se sitúa entre los impulsores del gas. ¿En qué otros sectores hay potencial de crecimiento?**

El sector de alimentación ha desarrollado en los últimos años una fuerte apuesta por los camiones de gas. Además, la industria de la automoción o el comercio electrónico son otros sectores con una destacada presencia de dichas flotas para bajar su huella de carbono.

► **La declaración del GNL como combustible profesional, ¿es clave para crecer?**

Sí, por supuesto. En las décadas de 1950 y 1960, el gasoil costaba menos de una tercera parte con respecto a la gasolina, dado que era el combustible específico para los transportistas. Con el tiempo, la industria de la automoción generalizó los motores de gasoil, con lo que desapareció la singularidad inicial y creció su precio hasta prácticamente igualarse al de la gasolina. En la actualidad, la administración tiene otra oportunidad para favorecer específicamente al transporte de mercancías con la declaración del GNL como combustible profesional.

► **¿Qué otras medidas reclaman para impulsar el gas en el transporte?**

Considero clave que no se le cargue de impuestos y que se incentive al máximo la obtención de biometano. Además, cuando sabemos que cualquier

sustancia orgánica en descomposición se transforma en metano, que es peor que el CO2 por su impacto entre los gases de efecto invernadero (GEI). Por ello, es mejor reutilizar dicho metano, mezclándolo con el gas natural para reducir la huella de carbono del transporte y para evitar los daños que provoca en la capa de ozono. Poder hacer mezclas del gas natural con el biometano es clave en la transición energética del transporte, y además mucho más eficiente energéticamente que reconvertirlo en hidrógeno.

► **El gas natural en el transporte ferroviario de mercancías es otra de las asignaturas pendientes. ¿Hay algún proyecto en vías de materialización?**

Las locomotoras a gas natural tienen sentido para recorrer grandes distancias que no se pueden electrificar, como sucede en Australia, Canadá y Estados Unidos. En España solo tienen justificación para reemplazar a la maquinaria diésel que desarrolla maniobras, especialmente en las terminales ferroviarias próximas a núcleos urbanos, y en líneas no electrificadas.



Manuel Lage nació en Rábade (Lugo) en 1949.

Ingeniero industrial por la ETSI de Bilbao, Ingénieur de l'Ecole Nationale Supérieure du Pétrole et des Moteurs de París, y Doctor Ingeniero Industrial, ETSI de Madrid.

En su trayectoria ha sido ingeniero de desarrollo de motores en Chrysler España y directivo de Iveco en Turín y en España.



► **En qué situación está España en relación con el resto de la UE en el transporte de mercancías con gas?**

Tras Italia, España es segundo país europeo con mayor número de vehículos que operan con GNL y GNC, seguido por Francia y Alemania. Los países del este como Polonia y Lituania también están apostando muy fuerte por las flotas de gas.



Poder hacer mezclas del gas natural con el biometano es clave en la transición energética del transporte, y además mucho más eficiente energéticamente que reconvertirlo en hidrógeno

► **¿Y en la comparativa en el ámbito de gasineras?**

Italia también lidera esta red, en la que España ocupa la segunda posición, seguida por Francia, y con Países Bajos, Alemania y Bélgica expandiendo un fuerte desarrollo.

► **El biometano ha registrado hasta el momento un escaso recorrido en España. ¿Qué explicación tiene?**

Suecia es el país más avanzado, con más del 50 por ciento de su transporte a gas con biometano. En Francia, se oferta en todas las gasineras e Italia también está volcada en su expansión. El escaso desarrollo en España se ha realizado sin ningún tipo de subvención, frente al fuerte apoyo público en el resto de Europa.

► **¿Qué iniciativas tendría que tomar la administración para posicionar al biogás como una alternativa real?**

Es clave el desarrollo de un marco regulatorio para el impulso del biogás en España, así como una política de incentivos que fomente su producción, y de un sistema de garantías de origen.

► **¿En qué situación está la propuesta 'Hoja de ruta del biogás' del Miteco?**

En España seguimos discutiendo el borrador de su regulación. Se da vueltas al texto, pero sin especificar nada en concreto. Es una situación sangrante la escasa presencia del biogás, ya que las instalaciones de residuos seguirán emitiendo el metano a la atmósfera.

► **¿Es necesario acelerar el sistema de garantías de origen del biogás?**

Por supuesto, dado que es la base para expandir su utilización.

► **¿Un camión a gas puede utilizar biogás sin modificaciones?**

Sí. El gas natural se puede mezclar con el biogás en cualquier porcentaje como combustible del transporte.

► **La legislación de biogás avanza lenta. ¿A qué se debe?**

La administración española se ha obsesionado con una descarbonización exclusivamente con motores eléctricos. Esta situación impide una neutralidad tecnológica, con lo que frena otras alternativas energéticas. El biogás es la solución con mayúsculas para el transporte pesado para los próximos años, dado que otras alternativas como el transporte pesado eléctrico se encuentran todavía en su fase de desarrollo con prototipos.

► **¿Qué sinergias ofrecen el biogás con el hidrógeno para el transporte de mercancías?**

El biogás se podría compatibilizar con un porcentaje de hasta cerca un 30 por ciento de hidrógeno verde en los actuales motores de combustión, con lo que ya estaríamos impulsando la logística del nuevo vector energético. Sería una solución de aplicación inmediata que solo requeriría un mapeo del motor en sus dispositivos electrónicos.