

Coloquio organizado por **APAMAD** y **EnCar** en Alcalá de Henares

Los combustibles alternativos llegan a la formación vial

El encarecimiento del gasóleo y las restricciones a la circulación a los vehículos más contaminantes, son los factores que anuncian un período de transición hacia el empleo generalizado del gas natural comprimido (GNC).



El Presidente de la APAMAD en la presentación del coloquio

El Presidente de **APAMAD**, D. Ricardo Cano Jiménez, realizó la presentación del evento. En ella aludió a los problemas de la profesión y la necesidad de adaptarse a las nuevas tecnologías

en la automoción y a las

disposiciones normativas locales, en especial de Madrid.

Inició las exposiciones José Juan Díaz, responsable de Formación en **EnCar**, que describió la situación actual del mercado del petróleo y sus derivados, comparándola con el del gas natural. Las previsiones respecto al petróleo son disminución progresiva de las reservas, acrecentadas por un continuo aumento de la producción; a lo que se añade un aumento progresivo del precio del gasóleo y la gasolina, estimándose de un 50% en el plazo de un año. Por el contrario, las reservas de gas natural aumentan, a la vez que la producción, y un precio de venta al público del GNC de 0,95€/kg, aproximadamente, y un consumo de 3,5€/100 kms.

Antonio Calvo Domingo, Sustainable Mobility Manager de SEAT, destacó que en un futuro no muy lejano se prevén restricciones a la circulación en todas las grandes ciudades europeas y, en cuestiones medioambientales, el vehículo eléctrico no es una solución, a causa del problema de las baterías: su producción y reciclaje.

Los turismos de GNC tienen un precio similar al de los de gasoil.

Como alternativa a los vehículos diesel, SEAT promueve los de GNC, con un precio de venta similar a los primeros, un consumo a los 100 kms inferior a ellos, de 3,5€, lo que representa un gasto un 50% inferior a uno de gasolina, 30% a uno de gasoil y 15% al de uno de GLP. La contaminación también es menor: un 25% menos de emisiones de CO2 y un 95% inferior de partículas.

Antonio Calvo reveló que s finales de año SEAT comenzará a comercializar vehículos GNC con mayor autonomía.

Alberto Solero Palafox, Gestor de movilidad de NATURGY, inició su exposición aclarando las diferencias entre los distintos gases vehiculares que se comercializan. El gas natural ofrece una mayor potencia que el gas licuado de petróleo (GLP). A su vez, el gas natural se comercializa como gas natural comprimido (GNC) y gas natural licuado (GNL). El GNC es empleado para vehículos ligeros, tales como turismos y furgonetas; mientras que el GNL se emplea para vehículos pesados.

El número de gasineras de Naturgy aumenta, a la vez que se instalan surtidores en gasolineras.

Respecto a la infraestructura de gasineras, NATURGY se encuentra en expansión, no solo con su propia red, sino también llegando a acuerdos puntuales con gasolineras, en las que se instala un surtidor de gas natural. A este incremento en el número de gasineras ayuda un mayor número de vehículos de reparto y de servicios con motorización de GNL, como los camiones de recogida de residuos sólidos urbanos.

Y en cuanto a las ayudas y subvenciones para la adquisición de vehículos híbridos, a los descuentos en el impuesto de matriculación y el impuesto municipal de vehículos de tracción mecánica, anunció una posible futura ayuda estatal para finales de año.

El último participante fue Juan Carlos Cortés Lucena, director de DUALFUEL, taller especializado en conversión de motores de gasolina o gasoil a motores con funcionamiento utilizando también el GNC.

Primero distinguió la diferencia entre motor BIFUEL y DUALFUEL. En el primero se sustituye la gasolina por GNC, y viceversa, a voluntad del conductor. Por el contrario, el sistema DUALFUEL se emplea en motores diesel, sin sustitución de un combustible por el otro, sino

**El sistema
DUALFUEL sólo
es rentable en
vehículos nuevos.**

que el GNC se emplea como una especie de “aditivo”, inyectándose de manera automática en el conducto de admisión de cada cilindro, favoreciendo la combustión del gasoil y aumentando el rendimiento del motor. Juan Carlos Cortés recalcó la importancia de valorar la conversión de un motor, pues el coste (unos 2 500 euros) puede no ser rentable en un automóvil que le queden de 2 a 3 años de vida útil.

En el turno de preguntas se hizo hincapié en la necesidad de un aumento en el número de gasineras, a lo que respondió Alberto Solero que se están instalando de manera continuada y que depende sobre todo del número de vehículos híbridos que se fabrican. Otra de las preocupaciones entre los asistentes fueron las restricciones a la circulación por lo que se hicieron preguntas sobre la posibilidad de un futuro cambio de legislación medioambiental, a lo que los tres invitados respondieron de manera negativa.