

GLP para automoción

Este combustible alternativo, mezcla de propano y butano, ofrece idénticas prestaciones que los tradicionales, pero reduciendo las emisiones casi por completo, lo que lo convierte en una solución ecológica para el transporte y que ya está a disposición de los usuarios.

70% ↓

Los vehículos a GLP reducen las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) en un 70% y hasta en un 90% las de partículas respecto a los combustibles convencionales.

90% ↓

En el Mundo

25
Millones

de vehículos en el mundo emplean Gas Licuado del Petróleo.

En Europa

15
Millones

de vehículos en Europa emplean Gas Licuado del Petróleo.

En España

50.000

Vehículos matriculados a AutoGas. Todas las llamadas energías alternativas jugarán un papel para lograr una movilidad sostenible.

2050

El objetivo es que en 2050 el 10% del parque automovilístico de la UE emplee energías alternativas

10%

Más de 500 puntos de suministro garantizan la circulación con AutoGas por toda España

AutoGas: movilidad ecológica disponible hoy y para todos.

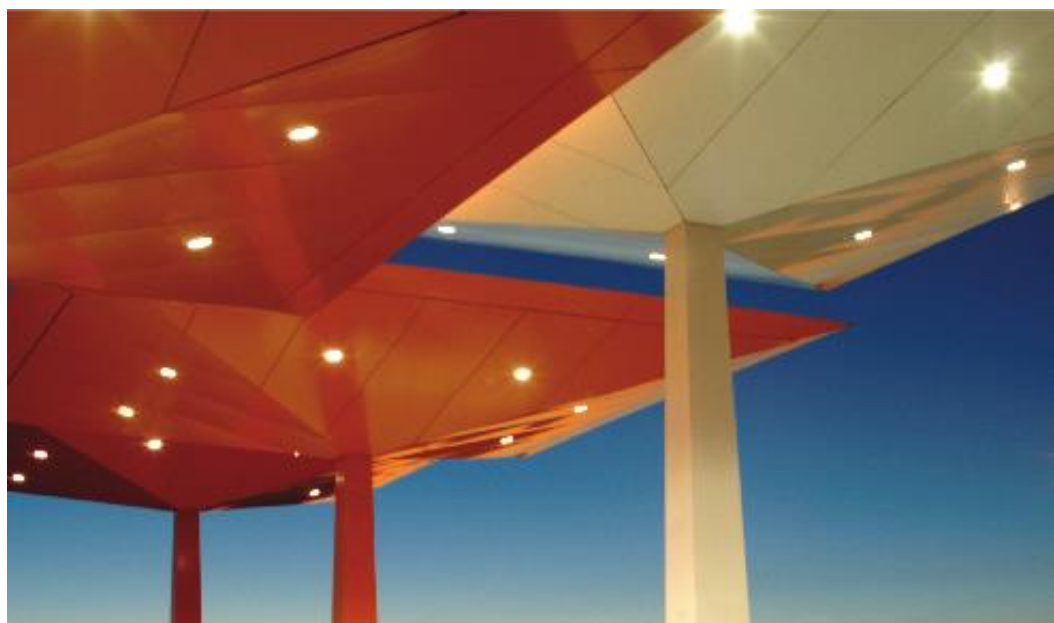
Más de 25 millones de vehículos en todo el mundo, 15 millones de ellos en Europa, emplean como carburante el AutoGas o GLP (Gas Licuado del Petróleo) de automoción. Este combustible alternativo, mezcla de propano y butano, ofrece idénticas prestaciones que los tradicionales, pero reduciendo las emisiones casi por completo, lo que lo convierte en una solución ecológica para el transporte y que ya está a disposición de los usuarios.



En España están matriculados unos 50.000 vehículos a AutoGas, una cifra "todavía por debajo del potencial de este carburante", señala Jaime Fernández-Cuesta, Director Ejecutivo de GLP de Repsol, distribuidor líder en España. "Todas las llamadas energías alternativas jugarán un papel" para lograr una movilidad sostenible, "pero la única lista a día de hoy por infraestructura, autonomía y flexibilidad es el AutoGas", añade Fernández-Cuesta.

En un contexto en el que las grandes ciudades europeas se enfrentan a un problema de calidad del aire, los vehículos a GLP reducen las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) en un 70% y hasta en un 90% las de partículas respecto a los combustibles convencionales, según datos de la Asociación Española de Operadores de GLP (AOGLP).

Los vehículos propulsados por AutoGas tienen la etiqueta ECO y están exentos de restricciones en ciudades como Madrid



Una infraestructura ya preparada

Con el objetivo de que en 2050 el 10% del parque automovilístico en la UE emplee energías alternativas, la Directiva Europea 2014/94/UE define al GLP como uno de los combustibles que los Estados miembros deben de impulsar, por su potencial para favorecer un transporte bajo en emisiones tanto en entornos urbanos como en larga distancia.

Los vehículos AutoGas son bi-fuel, es decir, con dos depósitos (GLP y gasolina) que se pueden emplear indistintamente, pero "los conductores circulan todo el tiempo posible con GLP, porque supone un ahorro €/Km de hasta un 40% con las mismas prestaciones", continúa Fernández-Cuesta.

El menor precio del GLP de automoción y el hecho de que el coste de estos vehículos sea similar al de los convencionales, los hace muy competitivos frente a eléctricos e híbridos, que prácticamente duplican su importe.

Su autonomía varía según el tamaño del depósito de gas y de la motorización del coche. Con un motor de 100 CV y un depósito de 74 litros se alcanzan los 600 kilómetros, que, si se combina con el uso del tanque de gasolina, se amplían hasta los 1.200 kilómetros.

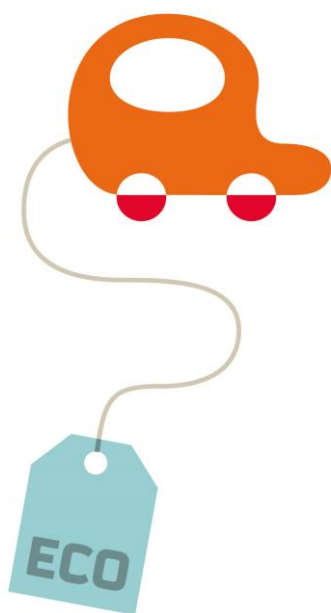
En cualquier caso, repostar GLP no supone un problema. Repsol cuenta con 369 estaciones de servicio que ofrecen AutoGas, a las que se suman las de otros operadores hasta alcanzar más de 500 puntos de suministro. Una red que, según explica Fernández-Cuesta, "permite la movilidad por toda España con plena tranquilidad y que es capaz de abastecer a un parque de automóviles cinco veces superior al que circula actualmente". "Además, a diferencia de otras energías alternativas, esta red se puede ampliar sin que implique gran inversión o tecnología", añade.

Divulgación entre los consumidores

En octubre pasado se constituyó el [Clúster Autogás](#), una asociación multisectorial que integra a los principales distribuidores de GLP, fabricantes de automóviles y motores y centros tecnológicos para promover el uso de este combustible. Para Fernández-Cuesta, que preside en la actualidad esta asociación, su principal reto es la divulgación: "A pesar de la concienciación que existe hoy sobre la necesidad de un transporte más eficiente, el gran público no conoce las ventajas del GLP".

Por sus mínimas emisiones, los vehículos propulsados por AutoGas tienen la etiqueta ECO en la [clasificación de la DGT](#), que es la referencia para las regulaciones sobre el tráfico que se están estableciendo en diferentes ciudades. El Ayuntamiento de Madrid, por ejemplo, exime a todos los vehículos AutoGas de las restricciones de circulación cuando se activan los escenarios de alta contaminación.

El AutoGas también cuenta con el respaldo de comunidades autónomas y del Gobierno central, que en su Estrategia de Impulso del Vehículo con Energías Alternativas (Plan VEA) fijaba como objetivo que en 2020 circularan por nuestro país 250.000 vehículos a GLP. "Alcanzar esa meta es complejo, pero podemos avanzar mucho si, desde el clúster y las administraciones, trabajamos conjuntamente para que crezca la demanda, tal y como sucede en otros países europeos como Italia", que lidera su implantación con 2'5 millones de vehículos.





Euro VI

Repsol participa en el desarrollo del primer autobús europeo impulsado 100% con AutoGas

Más gama para el transporte urbano

En AutoGas, una tecnología ya contrastada, se está innovando en aspectos como los motores de inyección directa y con los motores con el GLP como combustible único.

Además, un consorcio entre el fabricante de motores Begas y el segundo fabricante de autobuses del mundo, King Long, con el apoyo del Centro de Tecnología Repsol y la Universidad Politécnica de Valencia, trabaja en el primer modelo de autobús 100% a GLP disponible en el mercado europeo.

Este motor a GLP, desarrollado en su totalidad en España, será pionero también en eficiencia gracias al innovador sistema de inyección de gas. El prototipo del nuevo autobús se está realizando para el Ayuntamiento de Valladolid, precursor en la implantación por razones medioambientales de los autobuses a GLP y que ahora necesita renovar su flota.

El prototipo se entregará el próximo mes de junio con el compromiso de que su precio sea similar a un autobús equivalente propulsado con diésel, y "cubrir así la demanda de motores pesados a GLP, que pueden ser una alternativa competitiva para las empresas de transporte urbano", explica Jaime Fernández-Cuesta.

Transformar a bi-fuel para crecer

El AutoGas es hoy un combustible mayoritariamente empleado por profesionales, como el gremio del taxi, cuyos miembros "son grandes prescriptores del GLP porque lo emplean desde hace años" y suponen el 50% del consumo de AutoGas en las estaciones de servicio de Repsol. El objetivo del sector es atraer cada vez a más usuarios privados.

Además de la amplia gama de vehículos nuevos que ofertan los fabricantes, "otro de los vectores de mayor crecimiento, es la transformación de los vehículos de gasolina existentes en vehículos bi-fuel mediante una sencilla adaptación", que se puede realizar en cualquiera de los cerca de 800 talleres especializados que existen en España.

La transformación tiene un coste de unos 1.000 euros de promedio pero "algunas autoridades locales y autonómicas subvencionan parcialmente esa modificación, y el gasto es fácilmente amortizable en menos de un año por los ahorros en consumo". Por su parte, Repsol ofrece 600 euros en repostajes de AutoGas para cada vehículo transformado, una opción más para un combustible "que hay que apoyar si queremos dar un paso importante a corto plazo en el uso de las energías alternativas", concluye Fernández-Cuesta.