

## GAS NATURAL VEHICULAR, UNA SOLUCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE PRESENTE Y DE FUTURO

LA CRECIENTE REGULACIÓN EN MATERIA DE EMISIONES JUNTO A LA MAYOR SENSIBILIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LOS CONSUMIDORES, HARÁN CRECER CADA VEZ MÁS LA DEMANDA DE MOTORIZACIONES SOSTENIBLES. EN ESTE SENTIDO, SI BIEN ESTÁ MÁS QUE ACREDITADO EL AUGE QUE VA A EXPERIMENTAR EL VEHÍCULO ELÉCTRICO, NO ES MENOS CIERTO QUE NO VA A SER LA ÚNICA ALTERNATIVA CON LA QUE DAR RESPUESTA A UNA MOVILIDAD CADA VEZ MÁS NEUTRA EN EMISIONES DE GEÍ. TANTO ES ASÍ, QUE MUCHOS ACTORES DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL ABOGAN POR LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA EN LA BÚSQUEDA DE RESPUESTAS A LAS DIFERENTES NECESIDADES DE LA SOCIEDAD. EN LÍNEA CON ELLO, SEAT VIENE IMPLEMENTANDO UNA IMPORTANTE OFENSIVA EN LA PROMOCIÓN Y USO DEL GAS NATURAL VEHICULAR (GNV), COMO OTRA MÁS DE LAS ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE A TENER EN CUENTA. UNA SOLUCIÓN DE PRESENTE Y TAMBIÉN DE FUTURO.

Hace poco más de tres años, SEAT decidió implementar una estrategia para ofrecer al mercado una alternativa de movilidad más sostenible y eficiente desde la perspectiva medioambiental, a la par que accesible para el consumidor. El análisis realizado por la compañía entonces, arrojó la conclusión de que el GNV se erigía como la alternativa perfecta por su doble vertiente ecológica y económica, con muchos visos, además, de tener un amplio recorrido. De hecho, la Unión Europea reconoce en sus políticas de descarbonización del transporte, la relevancia y la aportación del gas natural como combustible de presente y de futuro.

Además, el GNV ofrece alternativas aún más eficientes a nivel medioambiental, como es el caso del GNV de procedencia renovable (biogás), que, además de ser neutro en emisiones de CO<sub>2</sub>, y equiparable por tanto al vehículo eléctrico, es una solución de economía circular. En esta línea, SEAT también colabora en proyectos para promover la producción de biogás a partir residuos orgánicos (ganaderos, agrícolas o industriales), procedentes de vertederos y aguas residuales. Ya es una realidad técnicamente viable producir un biocombustible de origen 100% español (biogás), apto para su uso en vehículos de gas natural fósil.

## VEHICULAR NATURAL GAS, A SUSTAINABLE MOBILITY SOLUTION FOR TODAY AND TOMORROW

MORE AND MORE REGULATION AS REGARDS EMISSIONS ALONG WITH GROWING ENVIRONMENTAL AWARENESS BY CONSUMERS IS INCREASING DEMAND FOR SUSTAINABLE VEHICLES. IN THIS REGARD, ALTHOUGH THE BOOM TO BE EXPERIENCED BY THE ELECTRIC VEHICLE IS AMPLY JUSTIFIED, IT IS ALSO TRUE THAT IT IS NOT THE ONLY ALTERNATIVE FOR RESPONDING TO A MOBILITY THAT IS INCREASINGLY MORE NEUTRAL IN TERMS OF GHG EMISSIONS. SO MUCH SO THAT MANY AUTOMOTIVE INDUSTRY AGENTS ARE OPTING FOR TECHNOLOGICAL NEUTRALITY IN THE SEARCH FOR ANSWERS TO THE DIFFERENT NEEDS OF SOCIETY. ALONG THESE LINES, SEAT IS IMPLEMENTING A SIGNIFICANT CAMPAIGN TO PROMOTE AND USE VEHICULAR NATURAL GAS (VNG), AS ONE FURTHER SUSTAINABLE MOBILITY ALTERNATIVE TO TAKE INTO ACCOUNT. A SOLUTION FOR TODAY AND ALSO FOR TOMORROW.

Just over three years ago, SEAT decided to implement a strategy to offer the market a more sustainable and efficient mobility alternative from the environmental perspective, while making it accessible for the consumer. The analysis carried out by the company then concluded that VNG would emerge as the perfect alternative thanks to its dual ecological and economic benefits, and the potential to have a broad outreach. In fact, in its transport decarbonisation policies, the EU recognises the relevance and contribution of natural gas as a fuel of the present and the future.

VNG offers even more efficient alternatives at environmental level, such as the case of renewably-sourced VNG (biogas) which, in addition to being neutral in CO<sub>2</sub> emissions, and thus comparable with the electric vehicle, is a circular economy solution. In this regard, SEAT is also collaborating in projects to promote the production of biogas from organic waste (livestock, agricultural and industrial), originating from landfill and waste water. Producing a 100% Spanish biofuel (biogas), suitable for use in fossil natural gas vehicles, is already a technically viable reality.



Esta es una línea de trabajo que augura un futuro muy prometedor, y sobre la que SEAT seguirá trabajando con el sector gasista, para aunar sinergias. Todo ello, sin menoscabo del necesario reconocimiento que se precisa por parte de las Administraciones Públicas en esta materia. Es necesario que se promulgue un marco de actuación estable, a través de una legislación que incentive y reconozca la producción y utilización de gas natural 100% renovable.

Adicionalmente al positivo impacto medioambiental de este combustible, hay que considerar lo accesible que es para el consumidor, lo que le posiciona en una situación encomiable para que su uso se extienda con inmediatez. El coste de adquisición de cualquier modelo de la gama SEAT con motorizaciones de GNC (Gas Natural Comprimido) es muy similar al de un vehículo diésel. Pero además, su coste por kilómetro es significativamente más ventajoso. Los ahorros al circular con un vehículo propulsado por GNV, son del 50% en relación a la gasolina y del 30% respecto al diésel. En definitiva, los motores de gas natural ofrecen el mejor coste por kilómetro entre los motores de combustión.

Es éste un dato irrefutable que está posibilitando el crecimiento acelerado de este combustible en usos muy intensivos en kilometraje y, por ende, especialmente sensibles al coste. Así lo constata su auge en el transporte pesado por carretera, vehículos comerciales, e incluso el transporte marítimo. Recientemente, la OCU se ha hecho eco de un estudio que pone de relieve que, para un turismo de gama media, el mejor coste total de propiedad de cuantas tecnologías se comercializan actualmente en Europa, corresponde a los vehículos propulsados por gas natural. Es decir, considerando el valor agregado del coste de adquisición, mantenimiento, seguro y combustible para cada una de las diferentes tecnologías disponibles, la más accesible y ventajosa en coste es, hoy por hoy, el gas natural (incluso superando al vehículo eléctrico).

Estamos, pues, ante una alternativa de movilidad muy ventajosa en coste, tecnológicamente madura, por lo que es del todo fiable y segura, además de medioambientalmente eficiente, lo que le otorga el reconocimiento y el respaldo de las Administraciones Públicas. Un combustible que ya se está imponiendo en otros sectores del transporte por sus intrínsecas ventajas ecológicas y económicas. A fin de cuentas, un combustible que está llamado a ser parte de la solución para el transporte particular de vehículos de turismo.

Todas estas consideraciones sostienen la apuesta de SEAT por el gas natural, que se basa en tres áreas de trabajo fundamentales: colaboración con el sector gasista para fomentar la infraestructura de repostaje, promoción y conocimiento de la tecnología a nivel de mercado, y refuerzo de la oferta de producto ofreciendo más elegibilidad de modelos y motorizaciones propulsadas por GNC.

El crecimiento de la infraestructura de repostaje es un hecho cierto si nos atenemos a lo que ha venido sucediendo los últimos años. El auge de este combustible en el transporte pesado y el crecimiento del parque de turismos y vehículos comerciales, está favoreciendo que cada vez haya más inversión. Actualmente hay cerca de 4.000 puntos de repostaje de GNV en Europa, previéndose que esta cifra se triplique hasta 2030. SEAT ha establecido acuerdos de colabora-



This is a line of work that heralds a very promising future and on which SEAT will continue to collaborate with the gas sector to combine synergies. All this without forgetting the necessary recognition that must come from the Public Administrations: the Government must enact a stable framework of activity through legislation that incentivises and recognises the production and use of 100% renewable natural gas.

In addition to the positive environmental impact of this fuel, its accessibility for the consumer must also be considered, which places them in an advantageous situation so that its use can immediately become more widespread. The acquisition cost of any model from the SEAT range with a CNG (Compressed Natural Gas) engine is very similar to that of its diesel counterpart. However its cost per kilometre is significantly more attractive. The savings made from driving a vehicle propelled by VNG are 50% compared to petrol and 30% in the case of diesel. In short, natural gas motors offer the best cost per kilometre of all combustion engines.

This irrefutable evidence is accelerating the growth of this fuel for kilometre-intensive usages and, therefore, uses that are particularly cost-sensitive. This is demonstrated by its boom in heavy road transport, commercial vehicles and even in maritime transport. The Organisation of Consumers and Users recently echoed a study which highlighted that for a medium range car, the best total cost of ownership out of all the technologies currently on the market in Europe, corresponds to those propelled by natural gas. In other words, taking the aggregate value of the acquisition cost, maintenance, insurance and fuel for each of the different technologies available, the most accessible and advantageous in cost terms today, is natural gas (even ahead of the electric vehicle).

We thus have a mobility alternative that is very advantageous in terms of cost, technologically mature, which makes it completely reliable and secure, in addition to being environmentally efficient, which has earned it the recognition and support of the Public Administrations. A fuel that is already asserting itself in other transport sectors due to its inherent economic and ecological advantages. Ultimately, it is a fuel that is destined to be part of the solution for private car transport.

All these considerations underpin the commitment of SEAT to natural gas, which is founded on three key areas of work:



collaboration with the gas sector to foster the refuelling infrastructure; promotion and knowledge of the technology at market level; and strengthening the product offering to provide a wide choice of models and engines propelled by CNG.

The growth of the refuelling infrastructure is a certainty if we look at what has been taking place in recent years. The boom in this fuel in heavy transport and the growth of the stock of private cars and commercial vehicles, is favouring increased levels of investment. There are currently around 4,000 VNG refuelling points in Europe, and this figure is forecast to triple by 2030. SEAT has established collaboration agreements with the leading actors in Europe's gas sector (Naturgy and

Redexis in Spain, SNAM in Italy and AFGNV in France). Cabe destacar el caso de España, donde en poco más de dos años se ha duplicado la infraestructura de repostaje, experimentando, a su vez, el mayor crecimiento del parque de vehículos de gas natural de toda Europa.

En cuanto a la promoción del conocimiento de esta tecnología en el mercado, también han sido muchos los esfuerzos de SEAT. Por enumerar algunos, campañas de comunicación poniendo en valor las muchas ventajas de esta tecnología, participación en foros y eventos de esta misma naturaleza, y también pruebas y presentaciones de producto con prensa, potenciales clientes particulares y también del sector de las flotas.

Además, SEAT dispone de una amplia oferta de producto, con la gama de vehículos GNC más amplia del mercado y modelos en los segmentos más demandados del mercado. Ibiza, Arona (primer SUV de GNC en Europa) y León, en sus versiones de 5 puertas y carrocería familiar, ofrecen la opción de motorizaciones híbridas de gas natural y gasolina con todos los niveles de acabados disponibles. 90 CV para Ibiza y Arona, y 130 CV para el León, que también cuenta, como opción, con el cambio automático DSG.

Los buenos resultados obtenidos hasta la fecha no hacen más que refrendar lo acertado de la decisión y el prometedor futuro que todavía tenemos por delante. Desde 2016 SEAT ha multiplicado por 6 las ventas de estas motorizaciones en toda Europa, alcanzando, en 2019, cerca de las 24.000 unidades. El incremento ha sido exponencial, especialmente en tres mercados principales como son España, Alemania e Italia. Vista la cabida de esta tecnología en mercados tan relevantes, el objetivo ahora es replicar la estrategia en otros países, y así seguir incrementando los volúmenes y el parque. España es un buen ejemplo de ello, en poco más de tres años, las ventas de motorizaciones de GNC de SEAT en su mercado doméstico, han rebasado el umbral del 4%. Una cuota a tener en consideración, y que va a ir a más conforme se vaya desplegando la infraestructura de repostaje en todo el país.

SEAT dispone de la tecnología y de la oferta de producto, y los excelentes resultados obtenidos hasta ahora ponen de manifiesto que el GNV seguirá asentándose los próximos años como una más de las alternativas de movilidad sostenible con las que contar. SEAT España



Antonio Calvo

Gerente de Movilidad Sostenible  
SEAT España  
Sustainable Mobility Manager  
SEAT España

Redexis in Spain, SNAM in Italy and AFGNV in France). Worth noting is the case of Spain, where the refuelling infrastructure has doubled in just over two years, in addition to which the country is experiencing the biggest growth in the stock of natural gas vehicles in the whole of Europe.

As regards promoting the knowledge of this technology in the market, SEAT has made a great deal of effort including: communication campaigns highlighting the many advantages of this technology; participation in forums and similar events; as well as product testing and presentations involving the press, potential private clients and also the company fleets sector.

In addition, SEAT benefits from an extensive product offer with the widest range of CNG vehicles on the market and models in the most sought-after segments. The Ibiza, Arona (Europe's first CNG SUV) and León, in their 5-door and station wagon versions, offer the option of hybrid natural gas and petrol engines with every available level of finishes, 90 CV for the Ibiza and Arona and 130 CV for the León, which also comes with the option of an automatic DSG.

The positive results obtained to date serve to endorse the wisdom of the decision and the promising future we have ahead of us. Since 2016, SEAT has multiplied sales of these vehicles across Europe six-fold, achieving close to 24,000 units in 2019. The increase has been exponential, particularly in three principle markets, Spain, Germany and Italy. Given the position of this technology in such key markets, the goal now is to replicate the strategy in other countries and thereby continue to increase both volumes and the vehicle stock. Spain is a good example of this: in just over three years, sales of SEAT CNG engines in its domestic market, have passed the 4% threshold, a quota to bear in mind and one which will keep growing as the refuelling infrastructure is deployed across the country.

SEAT has the technology and the product offer, plus the excellent results obtained to date, all of which prove that VNG will continue to consolidate over the coming years as one of the most sustainable mobility alternatives available.