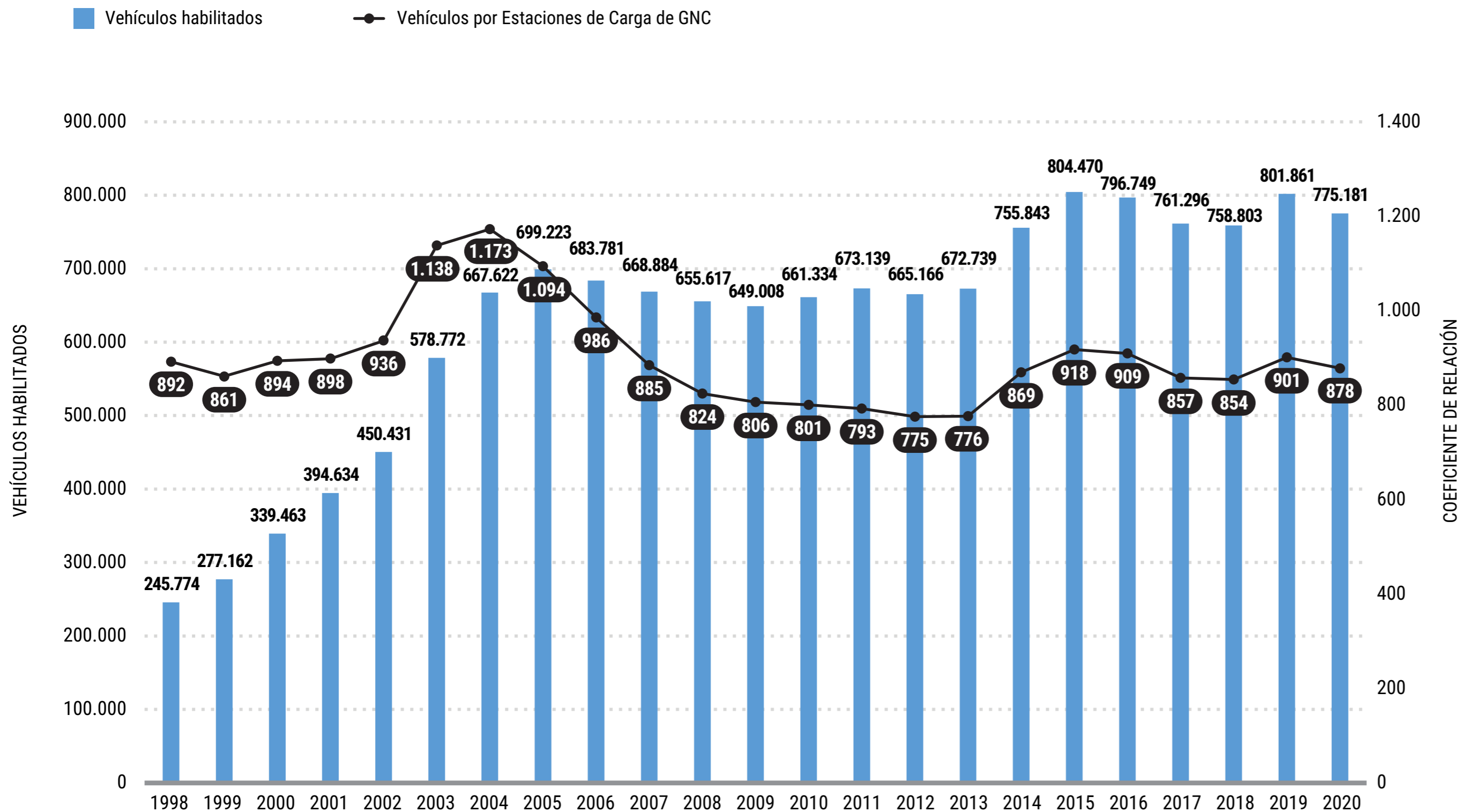


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

## VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE CARGA DE GNC 1998-2020



Se observa la evolución anual de los vehículos habilitados con Gas Natural Comprimido (GNC) y la relación entre ellos y las estaciones de carga de GNC en la Provincia de Buenos Aires durante el período 1998-2020, de acuerdo a los datos publicados por el ENARGAS. Se aclara que los datos utilizados corresponden al promedio anual de estaciones y al total de vehículos habilitados a diciembre de cada año de la serie.

El análisis de la vinculación de los vehículos habilitados con GNC con las estaciones de carga se realiza a efectos de contar con un indicador que exponga cómo se fue desarrollando en cada provincia el mercado del Gas Natural Vehicular argentino durante las últimas dos décadas, para lo cual se relacionaron dos variables fundamentales del sistema, que de forma individual tuvieron diferentes evoluciones.

Teniendo en cuenta lo anterior, si bien las dos variables tienen diferentes intensidades en sus variaciones anuales, al igual que lo sucedido en el total país (ver «Vehículos habilitados y Estaciones de Carga de GNC. Total País 1998-2020»), en Buenos Aires el número de vehículos con GNC tuvo un comportamiento más volátil, determinando en forma primaria la evolución del indicador a lo largo de la serie. De esta manera, el patrón general observado es que a medida que el número de vehículos habilitados experimentaba una tendencia general al crecimiento, compuesta por períodos con incrementos interrumpidos por leves caídas, las estaciones de carga tuvieron oscilaciones anuales siempre positivas (ver «Gas entregado y Estaciones de Carga de GNC. Total País 1993-2020»), a excepción del año 2020.

El diferente comportamiento de la evolución de los vehículos habilitados y de las estaciones de carga responde principalmente a que los primeros fluctúan de acuerdo a la evolución del precio del GNC en relación al precio de la nafta (ver «Relación del precio del GNC con la nafta súper y Conversiones. Total País 2015-2020»), variable altamente volátil y a que es un mercado atomizado con bajo costo hundido. Mientras que la evolución de las estaciones de carga responde a factores más rígidos, tales como la capacidad de acceder a un servicio firme de gas natural y corresponde a un mercado con un alto costo hundido.

En tal sentido, es posible distinguir cuatro etapas. La primera, desde 1998 a 2004, cuando el indicador alcanza un valor 32% superior al del año inicial (892 en 1998 vs. 1.173 en 2004) traccionado en mayor medida por los incrementos anuales más pronunciados en la cantidad de vehículos habilitados (variación promedio anual de 18%) que por el aumento en los puntos de carga (variación promedio del 13%). Luego de 2004, cuando los valores del indicador llegan al máximo de la serie, comienza una segunda etapa entre 2005 y 2012 en la que el número de estaciones de GNC que se inauguran marca un descenso progresivo del indicador, aunque manteniendo el signo positivo. Por su parte, el número de vehículos habilitados sobre estaciones de carga mantuvo valores inferiores a los registrados en 1999 para todos los años de este período posteriormente a 2008. En este lapso también tuvieron mayor incidencia las variaciones del número de vehículos por sobre el de las estaciones, pero al contrario que la etapa anterior lo que afectó centralmente a la evolución del indicador fue el decrecimiento del parque automotor respecto de años previos, que derivó en un estancamiento durante el período (variación promedio anual del 0%), mientras que las estaciones, si bien disminuyeron su tasa de crecimiento, mantuvieron un incremento del promedio anual del 5%.

En tercer lugar, desde 2013 y hasta 2015 el indicador volvió a experimentar un aumento, con un promedio del 6% anual, empujado nuevamente por el incremento del número de vehículos propulsados a gas que se habilitaron, que registraron una variación promedio del 7% en relación al período previo, al tiempo que las estaciones evidenciaron un crecimiento promedio del 1%.

Finalmente, a pesar de que el indicador alcanzó un nuevo pico en 2015 (918), recuperando una posición superior al nivel de 2007, desde 2016 vuelve a notarse una baja sostenida hasta 2019, cuando sube momentáneamente, para finalizar con la caída de 2020. Contrariamente a los períodos anteriores, en los que la evolución entre variables tenía diferentes intensidades, el parque automotor de GNC en este caso cayó un 1% promedio y las estaciones tuvieron un estancamiento en el promedio de estos años.

Así, en las oscilaciones se observan ciertos rasgos que distinguieron las cuatro etapas expuestas para la Provincia de Buenos Aires: en un primer lugar, un fuerte crecimiento hasta 2004; en un segundo lugar, una disminución hasta 2012; en un tercer lugar, un leve rebote en el crecimiento, sobre todo liderado por la habilitación de vehículos hasta 2015; y finalmente, un descenso hasta 2020.

Por último, resulta interesante destacar que la evolución de estas variables no parece estar tan ligada a la evolución de la actividad económica y el PBI, como se observa por ejemplo entre 1999-2002, cuando se combina una recesión y caída del PBI promedio del 5% para el período con una suba del indicador, o en 2005-2012, cuando el PBI crece en promedio 5%, mientras que el indicador sufre una baja sostenida. En cambio, sí existe una relación más directa con las variaciones del precio del GNC y el diferencial con la nafta súper durante el período analizado. Respecto del último quinquenio 2016-2020, el incremento de precios desde abril 2016, probablemente influenciado por las expectativas de aumento del precio del gas natural en el Punto de Ingreso al Sistema de Transporte (PIST) que finalmente llegaría a partir de octubre de ese año (ver «Tarifas de Gas 2016-2020»), desincentivó las conversiones de vehículos.