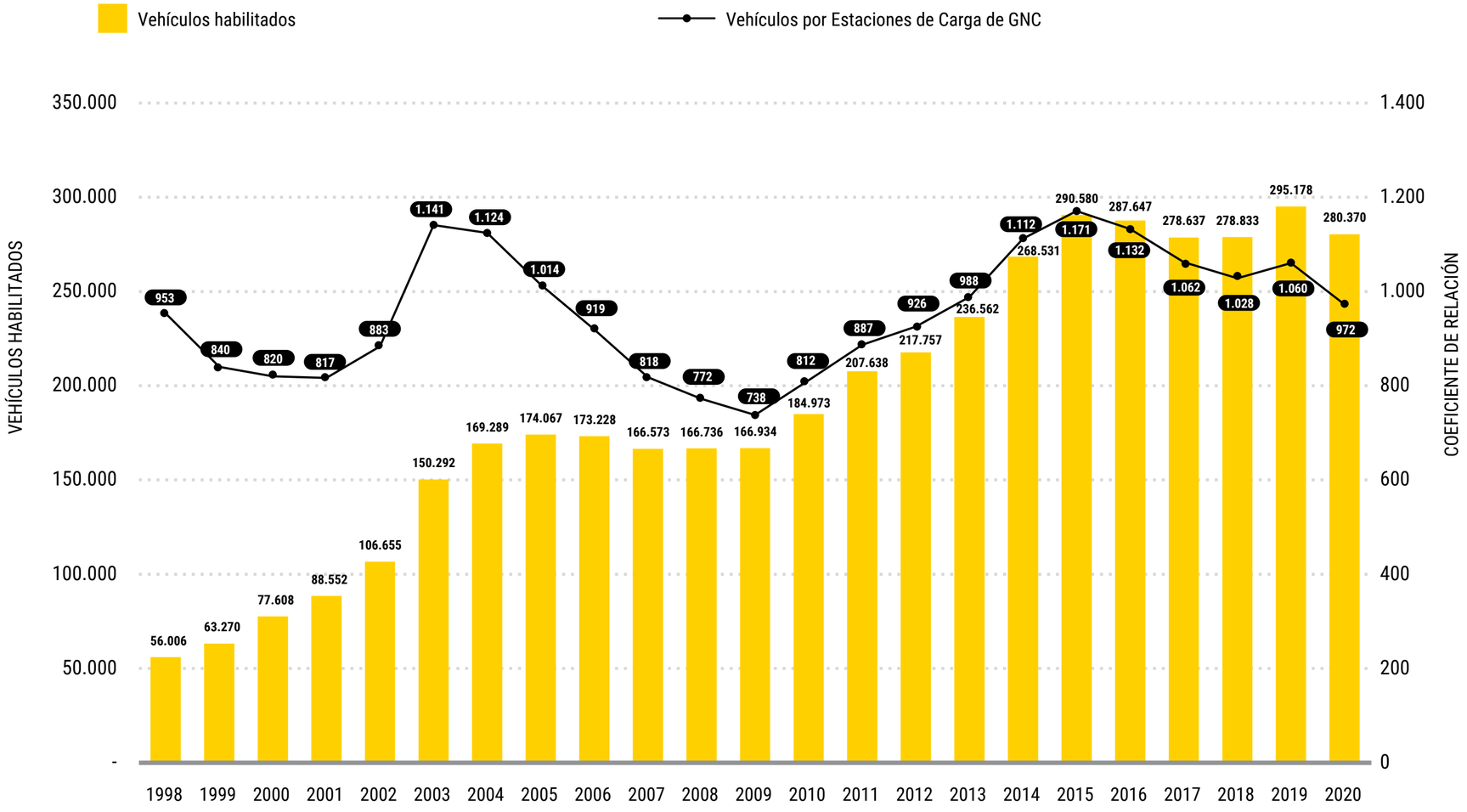
RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE CÓRDOBA

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 Córdoba 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 Córdoba 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 mientras 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).

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 cinco etapas. La primera, desde 1998 a 2001, cuando el indicador alcanza un valor 14% inferior al del año inicial (817 vs 953), traccionado en mayor medida por el crecimiento más intenso de las estaciones de carga, con una variación promedio anual del 23%, en comparación con los vehículos propulsados con GNC, que tienen una variación promedio anual del 17%.

La segunda etapa presenta un corto e intenso crecimiento que en 2002-2003 lleva al indicador a un valor 40% superior al del 2001 (817 en 2001 vs. 1.141 en 2003) fundamentalmente impulsado por el incremento anual más pronunciado de la serie en la cantidad vehículos habilitados de 2003, con una variación anual del 41%, contra un aumento en los puntos de carga cuya variación fue del 9% para el mismo año. De esta forma, el indicador culmina 2003 en 1.141, siendo este último el segundo valor más alto de toda la serie. Luego comienza una tercera etapa entre 2004 y 2009, cuando el número de estaciones de GNC que se inauguran mantienen un ritmo de crecimiento inferior al período anterior, aunque aún considerable, del 9% promedio anual. Sin embargo, la mayor incidencia en este caso estuvo dada por las variaciones del número de vehículos con una variación promedio anual del 2%.

En cuarto lugar, desde 2010 y hasta 2015 el indicador volvió a experimentar un aumento, con un promedio del 8% anual, empujado nuevamente por el incremento del número de vehículos propulsados a gas habilitados, que registraron una variación promedio del 10% anual, al tiempo que las estaciones evidenciaron un crecimiento promedio del 2% anual, llevando al indicador al máximo de todo el período analizado en 2015, con 1.171 vehículos por estación de carga de GNC. Finalmente, luego del pico alcanzado en 2015, desde 2016 en adelante vuelve a registrarse una baja sostenida del indicador del 4% promedio anual hasta 2020, a pesar de registrar una suba momentánea en 2019, que retoma el sendero descendente con la caída del último año de la serie. Esta evolución se explica por la caída en un 1% promedio anual de los vehículos habilitados y de un crecimiento del 3% anual promedio de las estaciones de carga.

Así, en las oscilaciones del indicador se observan ciertos rasgos que distinguieron las cinco etapas expuestas para la Provincia de Córdoba: en un primer lugar, un período de descenso de 1998 a 2001; en un segundo lugar, un fuerte crecimiento en 2002 y 2003; en tercer lugar, la disminución desde 2004 hasta 2009; en una cuarta instancia, un rebote en el crecimiento, sobre todo liderado por la habilitación de vehículos hasta 2015; y finalmente, un descenso hasta 2020, con la excepción de una leve suba de 2019.

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 baja en promedio del indicador (2%), mientras que en 2005-2009, cuando el PBI crece en promedio 5%, el indicador sufre una baja sostenida (8%). 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.

05/04//2021 • *Primera versión*

ASPECTOS METODOLÓGICOS