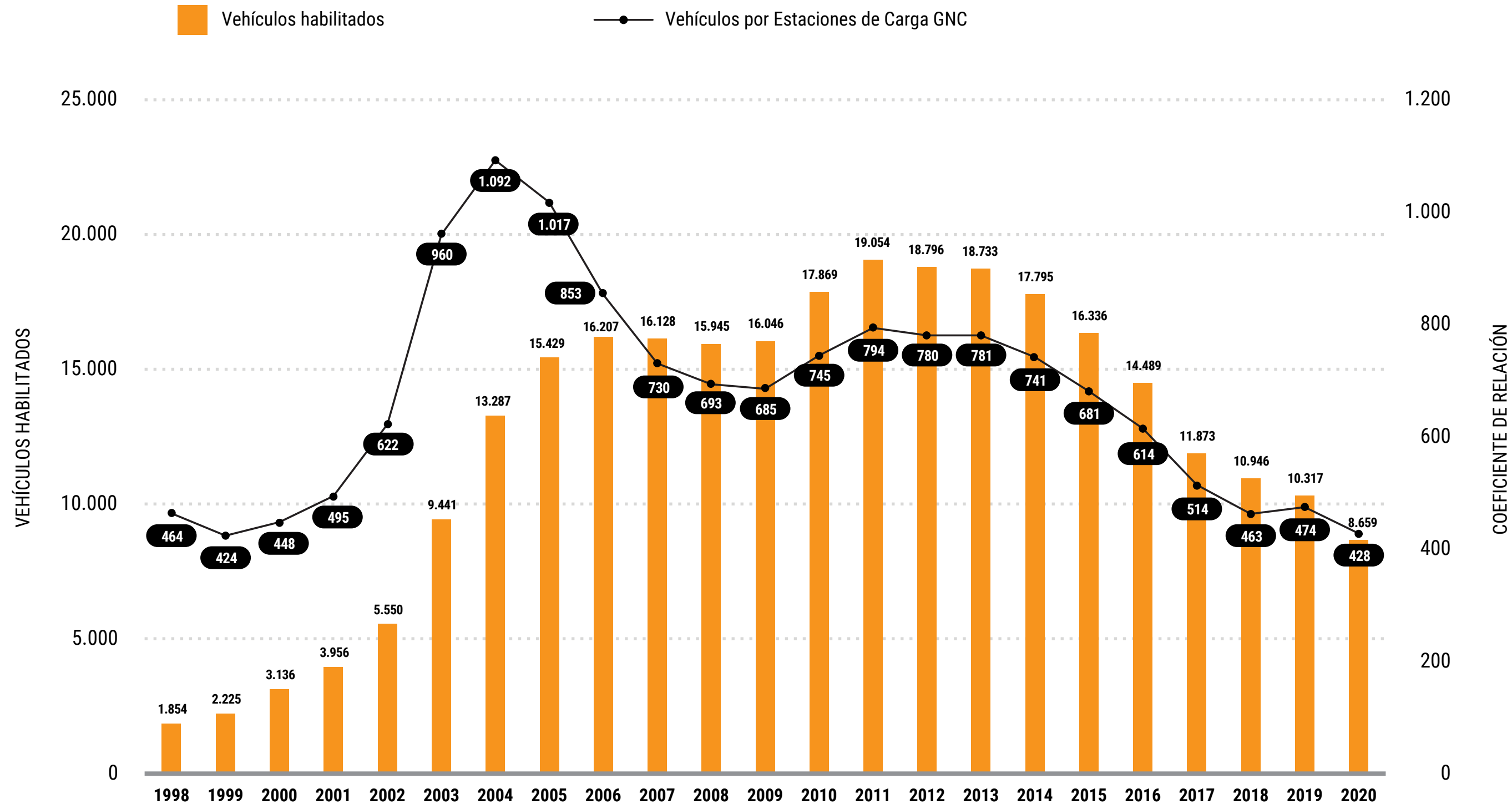


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC - PROVINCIA DE RÍO NEGRO

## 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 Río Negro 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 Río Negro 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 algunas pocas caídas, las estaciones de carga tuvieron oscilaciones anuales siempre positivas hasta 2016, cuando comenzaron a experimentar variaciones negativas.

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. Por otro lado, 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 principales en la evolución del indicador. La primera, desde 1998 a 2004, se caracteriza por tener un descenso inicial en el año 1999, seguido de un incremento hasta el 2004, cuando el indicador alcanza un valor 158% superior al de 1999 (1.092 vs 424 de vehículos por Estaciones de Carga de GNC). Así como en 1999 el descenso del indicador correspondió a un crecimiento mayor de las estaciones (31%) respecto de los vehículos habilitados (20%), el resto de los años el aumento del indicador estuvo traccionado por el crecimiento más intenso del parque automotor propulsado a GNC, de una variación promedio anual del 44%, en comparación con las estaciones de carga, que tuvieron una variación promedio anual del 19%. Cabe destacar el fuerte crecimiento que tuvo esta relación entre los años 2002-2004, probablemente influido por el incremento sustancial de los vehículos habilitados a GNC, debido a la recuperación económica luego de la crisis de la Convertibilidad, y los precios relativos de la nafta y el GNC.

La segunda etapa se registra entre los años 2005-2009 y revirtió la tendencia incremental de la primera, presentando una reducción total del indicador del 37% (685 en 2009 y 1.092 en 2004, vehículos por estaciones de carga de GNC). Esta nueva tendencia se explica por el incremento anual más pronunciado de las estaciones de carga, con una variación anual promedio del 14%, contra un aumento promedio en los vehículos habilitados de solo un 4%.

Luego, comienza una tercera etapa, de breve duración, durante 2010 y 2011, que evidencia un ascenso del indicador hasta alcanzar el valor de 794 vehículos por estaciones de carga, con los vehículos creciendo a un promedio de 9% anual mientras los puntos de carga de GNC que se inauguran se mantienen casi estables, aumentando un 1% promedio anual.

La cuarta etapa, desde 2012 y hasta 2015, el indicador volvió a experimentar una caída, de un 14% respecto del valor alcanzado en 2011, explicado por la disminución de los vehículos propulsados a gas habilitados, que registraron una variación promedio del -4% anual, al tiempo que las estaciones se mantuvieron sin modificaciones.

Finalmente, desde 2016 en adelante el ritmo de caída que venía experimentándose se profundiza, con un indicador que desciende a un promedio anual del 9% hasta 2020, a pesar de registrar una suba del 3% en 2019, cuando la caída de las estaciones (8%) supera a la de los vehículos (6%). Por el contrario, durante el resto de los años de esta etapa los vehículos habilitados cayeron en un promedio anual del 13% y las estaciones a un promedio del 2% anual.

Así, en las oscilaciones del indicador se observan ciertos rasgos que distinguieron las cinco etapas expuestas para la Provincia de Río Negro: en un primer lugar, un período de crecimiento luego del descenso de 1998, hasta 2004; en un segundo lugar, una caída sostenida hasta 2009; en tercer lugar, la suba de 2010 y 2011; en una cuarta instancia, una nueva disminución de 2012 a 2015; y finalmente, la última etapa que profundiza el descenso que venía registrándose hasta 2020, con la excepción de una leve suba de 2019, impulsado por la mayor disminución en la habilitación de vehículos que en la de estaciones de carga.

Por último, 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 en promedio del indicador del 8%, mientras que en 2005-2009, cuando el PBI crece en promedio 5%, el indicador sufre una baja promedio del 9%. 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 inicialmente 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.