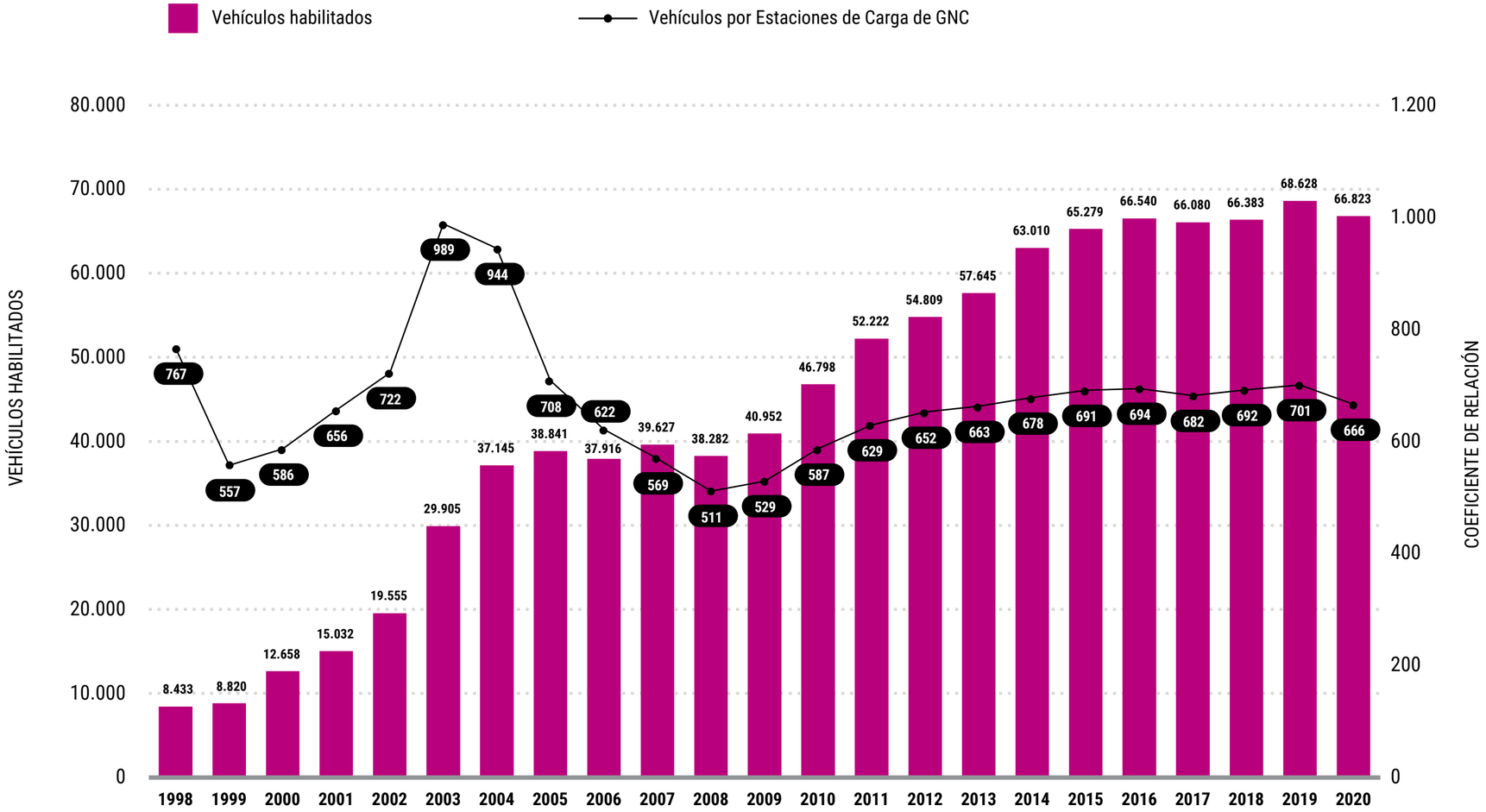
ENARGAS
ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS

ESTADO DEL GAS
PROGRAMA

RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE TUCUMÁN

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 Tucumán 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 Tucumán 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 2018, único año en el que experimenta una ligera variación negativa.

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 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 cuatro etapas principales en la evolución del indicador. La primera, desde 1998 a 2003, se caracteriza por tener un descenso inicial en el año 1999, seguido de un incremento hasta el 2003, cuando el indicador alcanza un valor 78% superior al de 1999 (989 vs 557 vehículos por Estación de Carga de GNC). Así como en 1999 el descenso del indicador correspondió a un crecimiento mayor de las estaciones (44%) respecto de los vehículos habilitados (5%), 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 36%, en comparación con las estaciones de carga, que tuvieron una variación promedio anual del 18%. Cabe destacar el fuerte crecimiento que tuvo esta relación en los años 2002-2003, 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 2004 y 2008, donde se revirtió la tendencia incremental de la primera etapa, presentando una reducción total del indicador del 46% (de 511 vehículos por estaciones de carga de GNC en 2008 a 944 en 2004). Esta nueva tendencia estuvo relacionada fundamentalmente con el incremento anual más pronunciado de las estaciones de carga, con una variación anual promedio del 20%, contra un aumento promedio en los vehículos habilitados de solo un 6%, que incluyó caídas en 2006 y 2008.

Luego, comienza la etapa de mayor duración en el tiempo, que se extiende de 2009 a 2016, y que evidencia un ascenso leve e ininterrumpido del indicador, alcanzando el valor de 694 vehículos habilitados por estaciones de carga en 2016. Esta evolución estuvo marcada por el mayor incremento de los vehículos, a una tasa promedio de 7% anual, mientras que los puntos de carga de GNC que se inauguraron lo hicieron al 3% promedio anual.

Finalmente, en la cuarta etapa, que va desde 2017 hasta 2020, se observa un comportamiento irregular del indicador de ligera intensidad, que comienza con la caída de 2017, de un 2% respecto del año anterior, explicada por la disminución de los vehículos propulsados a gas habilitados de un 1%, mientras que las estaciones registraron un crecimiento anual del 1%. A continuación, 2018 y 2019 el indicador presenta leves incrementos, a raíz de una suba promedio del 2% de los vehículos en comparación con el 1% de las estaciones, para finalizar con la caída de 2020, motivada por una nueva baja en los vehículos del 3% mientras que las estaciones mantuvieron el crecimiento al 2%.

Así, en las oscilaciones del indicador se observan ciertos rasgos que distinguieron las cuatro etapas expuestas para la Provincia de Tucumán: en un primer lugar, un período de crecimiento luego del descenso de 1998, hasta 2003; en un segundo lugar, una caída sostenida desde 2004 hasta 2008; en tercer lugar, una suba leve e ininterrumpida hasta 2016, impulsado por el mayor crecimiento en la habilitación de vehículos que en la de estaciones de carga; y finalmente, la última etapa de comportamiento irregular de baja intensidad entre 2017 a 2020.

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 del indicador posterior a 1999 promedio del 9%, mientras que en 2004-2008, cuando el PBI crece en promedio 7%, el indicador sufre una baja promedio del 12%. 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 puntualmente en los años 2017 y 2020.

ASPECTOS METODOLÓGICOS