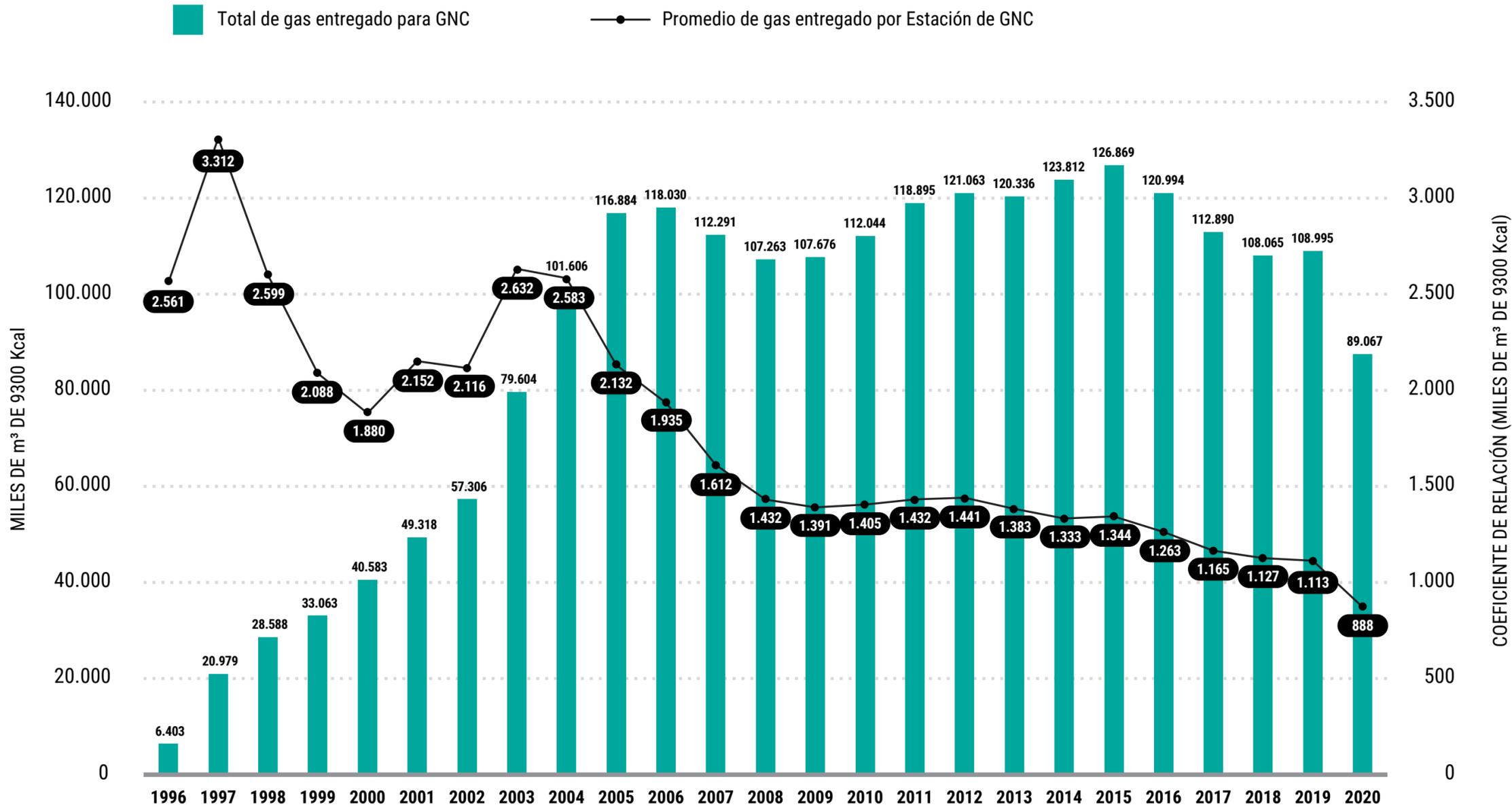


# RELACIÓN ENTRE GAS ENTREGADO Y ESTACIONES DE GNC. PROVINCIA DE TUCUMÁN

## GAS ENTREGADO Y ESTACIONES DE CARGA DE GNC 1996-2020



Se observa la evolución anual del gas entregado por la licenciataria de distribución a los usuarios de Gas Natural Comprimido (GNC) y el promedio de gas entregado por estación de carga de GNC (ambas en miles de m<sup>3</sup> de 9.300 kcal) para la Provincia de Tucumán. Este último indicador corresponde al volumen anual del gas entregado a usuarios de GNC dividido por el número de estaciones de carga en la provincia, de acuerdo a los datos publicados por el ENARGAS. Se aclara que en esta ocasión el análisis comienza en el año 1996, por no registrarse información previa.

La relación de los volúmenes de gas natural entregados a usuarios de GNC con el número de estaciones de carga se efectúa de forma complementaria a lo expuesto en el informe de los vehículos habilitados (ver *Vehículos habilitados y Estaciones de Carga de GNC. Provincia de Tucumán 1998-2020*) y se realiza a efectos de contar con un indicador que exponga cómo se fue desarrollando el mercado del Gas Natural Vehicular argentino en la provincia durante las últimas décadas. En tal sentido, se relacionaron dos variables fundamentales del sistema que permiten analizar la venta promedio anual de gas natural que han tenido las estaciones de carga de GNC a lo largo del tiempo.

Teniendo en cuenta lo anterior, si bien las dos variables experimentan desempeños disímiles en sus variaciones anuales, tal como ocurrió a nivel nacional (ver *Gas entregado y Estaciones de Carga de GNC. Total País 1993-2020*), en Tucumán el gas entregado a usuarios de GNC se constituyó como la variable preponderante de esta relación, manteniendo un comportamiento más volátil y determinando en mayor medida la evolución del indicador a lo largo de toda la serie. De este modo, mientras las estaciones de carga tuvieron variaciones anuales siempre positivas (excepto en 2018), el volumen de gas entregado registró oscilaciones más notorias de crecimiento y de caída, que con distinta intensidad en sus ritmos marcaron las etapas que pueden observarse en el período analizado.

Por un lado, la evolución del gas entregado por las estaciones de carga de GNC responde a factores específicos de este mercado, tales como la cantidad de vehículos habilitados, la relación de precios del GNC con las naftas (ver *Relación del precio del GNC con la nafta súper y Conversiones. Total País 2015-2020*), las características propias de los vehículos que ingresan a este mercado y las nuevas tecnologías de las conversiones, que generan menor consumo unitario a medida que se desarrollan, entre los más destacados. Por otro lado, el comportamiento de la variable estaciones de carga responde a factores más rígidos, ya que su instalación conlleva un alto costo hundido. Algunas de las mayores dificultades para su expansión son la capacidad de acceder a un servicio firme (no interrumpible) de gas natural.

Es posible distinguir cinco etapas principales a lo largo del período de análisis. La primera, desde 1996 a 2000, cuando el indicador experimenta una gran suba en el primer año, alcanzando un crecimiento del 29% respecto al año inicial (2.561 miles de m<sup>3</sup> en 1996 vs. 3.312 miles de m<sup>3</sup> en 1997). Por otro lado, los años restantes del primer período se observan disminuciones consecutivas, de un promedio de 17% por año. Durante este período, en el primer año se registra un incremento interanual extraordinario tanto del gas entregado, de un 228%, como de las estaciones de carga, que aumentan un 153%. Luego, de 1998 al 2000 los incrementos anuales del gas entregado llegaron a tener una variación promedio del 25%, mientras que las estaciones crecieron en promedio un 51% anual.

En segundo lugar, en 2001 y 2003 el indicador aumenta, aunque con una leve caída en 2002 debido a la variación positiva menos intensa de las estaciones de carga, de un 12% anual promedio, con relación a la del gas entregado, que aumenta en un 26% anual promedio. Este comportamiento tuvo lugar en el contexto de la crisis de la Convertibilidad y la caída de la demanda en un entorno económico de incertidumbre y con pocas opciones de inversión.

A partir de 2004 y hasta 2009, se observa una tercera etapa que se caracteriza por una fuerte disminución del indicador después del aumento de 2003. Esta importante baja, que llegó a ser de un 47% inferior a los valores de la serie que se habían registrado en el año 2003 (2.632 miles de m<sup>3</sup> en 2003 vs. 1.391 en 2009) estuvo impulsada por el incremento en las estaciones de carga, que fue de un 18% promedio anual en comparación con el gas entregado, que aumentó en el orden del 6% promedio anual.

Posteriormente, se inicia una cuarta etapa que va de 2010 a 2015, caracterizada por un leve aumento progresivo hasta 2012, una leve caída en 2013 y 2014, y un nuevo ascenso en 2015. El aumento de los primeros años se explica fundamentalmente por la leve ventaja del gas entregado en su evolución con respecto a las estaciones de carga, registrando una suba de un 4% y 3% promedio anual respectivamente. En los siguientes dos años la tendencia se revierte, con un crecimiento promedio de las estaciones del 5% anual y del gas entregado del 1%. Ya en 2015, la evolución del gas entregado vuelve a ser mayor que la de las estaciones, marcando un aumento de 2,5%, mientras que los puntos de carga lo hicieron a un 1,6%. Como conclusión, este período finaliza con un indicador que en 2015 expuso un descenso del 4% en comparación con lo alcanzado en 2010.

Desde 2016 en adelante vuelve a darse una disminución mucho más pronunciada del indicador y que llega una caída promedio anual del 5% hasta 2019, mientras que en 2020 profundiza esta tendencia a la baja, llegando a ser del 20%, y registrando el mínimo del indicador (888 miles de m<sup>3</sup>). Este comportamiento estuvo impulsado por la notable baja del gas entregado, de un promedio anual del 4% hasta 2019, y de 18% en 2020. Por su parte, las estaciones de carga registraron un aumento en su cantidad del 1% promedio anual en toda esta etapa, en un contexto de caída en el nivel de actividad económica y en la cantidad de vehículos habilitados, así como de deterioro de la relación de los precios de la nafta súper y el GNC desde el año 2016 a 2019. Asimismo, la caída del indicador en 2020 se explica por la abrupta disminución en el nivel de movilidad a raíz de las medidas preventivas motivadas por la pandemia (COVID-19).

De este modo, el comportamiento de las cinco etapas mencionadas del indicador se pueden resumir de la siguiente manera: luego del incremento interanual en 1997 del indicador, se observa una tendencia decreciente hasta el año 2000; en un segundo lugar, se registra un aumento hasta el 2003; en tercer lugar, un descenso prolongado de este indicador que va desde 2004 a 2009, liderado por la suba de las estaciones de carga en relación a las entregas de gas para usuarios de GNC; luego, la cuarta etapa marca un proceso de leve descenso que culmina en 2015 con una caída del indicador del 4% en relación con 2010; y finalmente, la quinta etapa confirma esta tendencia con un descenso sostenido hasta el mínimo de la serie en 2020.