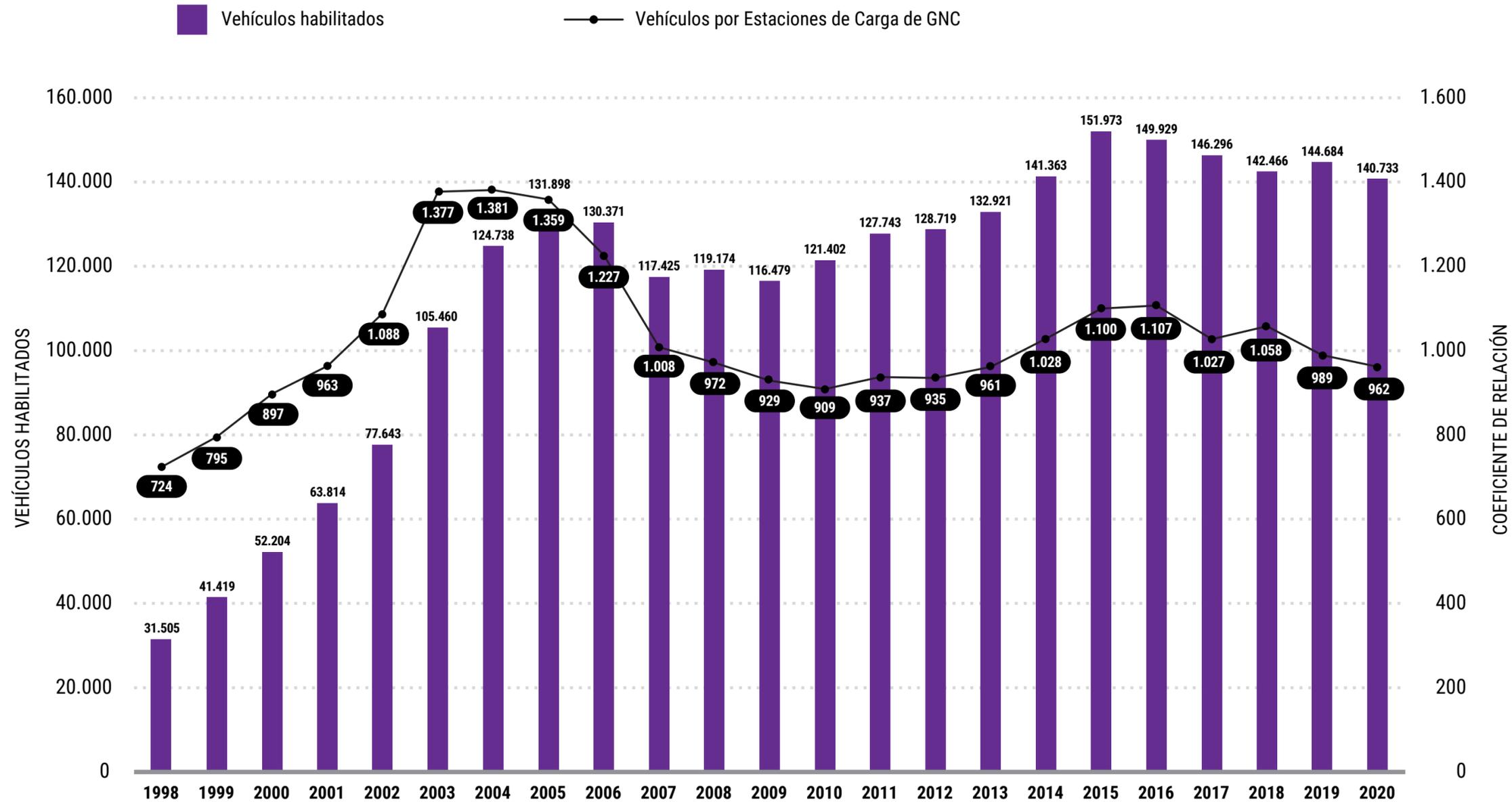


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC. PROVINCIA DE SANTA FE

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 Santa Fe 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 Santa Fe 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 compuesta por períodos con incrementos interrumpidos por algunas caídas, las estaciones de carga tuvieron oscilaciones anuales siempre positivas hasta 2014, cuando registraron variaciones negativas por primera vez.

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 cuatro etapas principales en la evolución del indicador. La primera, desde 1998 a 2004, se caracteriza por el incremento sostenido hasta el final del período, cuando el indicador alcanza un valor 91% superior al de 1998 (1.381 en 2004 vs. 724 en 1998). Así, este aumento del indicador estuvo traccionado por el crecimiento más intenso del parque automotor propulsado a GNC, de una variación promedio anual del 26%, en comparación con las estaciones de carga, que tuvieron una variación promedio anual del 13%. Cabe destacar el fuerte crecimiento que tuvo esta relación en 2003, con una mayor intensidad en la suba de vehículos habilitados a GNC, probablemente influenciada por la recuperación económica luego de la crisis de la Convertibilidad, y los precios relativos de la nafta y el GNC.

La segunda etapa, que se registra entre los años 2005-2010, revirtió la tendencia incremental de la primera, presentando una reducción total del indicador del 34% (909 en 2010 vs. 1.381 en 2004). Esta nueva tendencia puede explicarse por el incremento anual más pronunciado de las estaciones de carga, con una variación anual promedio del 7%, contra un estancamiento en la variación anual promedio de los vehículos habilitados.

Luego comienza una tercera etapa, durante 2011 y 2016, que evidencia un ascenso leve y constante del indicador hasta alcanzar el valor de 1.107 vehículos por estaciones de carga en este último año, con los vehículos creciendo a un promedio de 4% anual mientras en los puntos de carga de GNC se mantienen estables con una variación anual promedio del 0,24%.

Finalmente, desde 2017 y hasta 2020, el indicador volvió a experimentar una caída promedio del 3%, explicado por la disminución de los vehículos propulsados a gas habilitados del 1,6% anual, al tiempo que las estaciones crecen al 2,1% promedio anual. Cabe destacar que, a pesar de experimentar una tendencia decreciente hasta el final de la serie, en 2018 el indicador registró un leve ascenso, motivado por la baja más intensa de las estaciones de carga respecto de los vehículos habilitados.

Así, en las oscilaciones del indicador se observan ciertos rasgos que distinguieron las cuatro etapas expuestas para la Provincia de Santa Fe: en un primer lugar, un período de crecimiento hasta 2004; en un segundo lugar, una caída sostenida hasta 2010; en tercer lugar, la suba de 2011 a 2016; y finalmente, la última etapa vuelve a registrar un descenso hasta 2020, con la excepción de una leve suba de 2018, impulsado por la mayor disminución en las estaciones de carga que en la habilitación de vehículos.

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 anual del indicador del 11%, mientras que en 2005-2010, cuando el PBI crece en promedio 6%, el indicador sufre una baja promedio del 7%. 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»), efectivamente desincentivó las conversiones de vehículos.