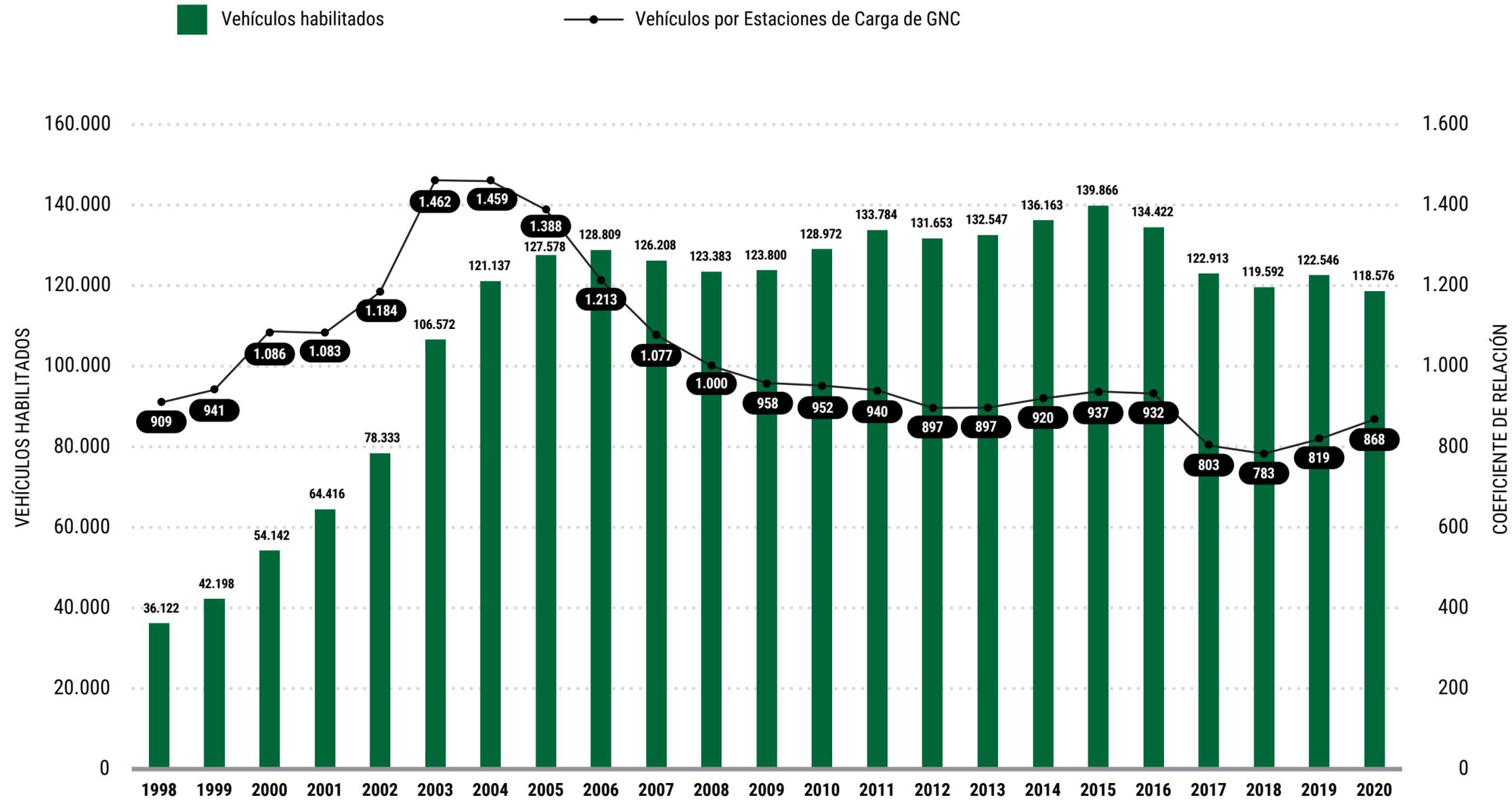


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC. PROVINCIA DE MENDOZA

## 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 Mendoza 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 Mendoza 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.

El comportamiento diferente 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 crecimiento progresivo, que alcanza el 10% anual promedio, como producto de la variación positiva más alta en la cantidad de vehículos habilitados por sobre las estaciones de carga: en cuanto a los primeros, se observa una suba promedio anual de 24% vs. un 13% para las estaciones. Cabe destacar que entre 2000 y 2001 el indicador cayó ligeramente, pasando de 1.086 a 1.083 Vehículos por Estaciones de Carga, de modo tal que el fuerte crecimiento de los años 2000-2003, probablemente guarde relación con el impacto de la crisis de la Convertibilidad y la posterior recuperación económica en este segmento, que reacomodaron los precios relativos de la nafta y el GNC.

Luego, comienza la etapa de mayor duración en el tiempo, que se extiende de 2004 a 2012, y que evidencia un descenso leve e ininterrumpido del indicador, del 5% promedio anual, alcanzando el valor de 897 vehículos habilitados por estaciones de carga en 2012 en comparación con los 1.462 alcanzados en el pico de la anterior etapa en 2003. Durante este período la evolución descendente tiene origen en la menor velocidad de incremento en vehículos habilitados en relación con las estaciones de carga ya que los primeros aumentaron a una tasa promedio de 2% anual, mientras que los puntos de carga de GNC que se inauguraron crecieron al 8% promedio anual.

Por otro lado, en la tercera etapa, que va desde 2013 hasta 2015, se observa un comportamiento que revierte la tendencia decreciente que se observaba hasta 2012. Así, se produjo un aumento leve del indicador de un 1% promedio anual a raíz del incremento de los vehículos propulsados a gas habilitados, de un 2% promedio anual, mientras que las estaciones lo hicieron al 1% promedio anual.

Para concluir, en la última etapa, que tiene lugar desde 2016 hasta finalizar el período analizado, se observan dos momentos contrapuestos: en un primer descenso entre 2016 y 2018, promedio del 6% anual y luego un crecimiento promedio del 5% en 2019 y 2020. En este sentido, en un primer momento se advierte un decrecimiento en los vehículos de un 5% promedio, al tiempo que los puntos de carga suben a un 1% anual; y en el segundo momento los vehículos permanecen estables en promedio, mientras que las estaciones disminuyen en un 5% promedio anual.

Así, en las oscilaciones del indicador se observan ciertos rasgos que distinguieron las cuatro etapas expuestas para la Provincia de Mendoza: en un primer lugar, un período de crecimiento hasta 2003; en un segundo lugar, una caída progresiva hasta 2012, del 39% en relación con 2003, impulsada por el mayor crecimiento en estaciones de carga que en la de la habilitación de vehículos; una tercera etapa, de 2013 hasta 2015, donde se observa un leve crecimiento revirtiendo la tendencia decreciente descrita anteriormente; y la última etapa, de comportamiento irregular, con un descenso hasta 2018 y un aumento de los vehículos por estación de carga en los dos últimos años.

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 anual del 7%, mientras que en 2004-2008, cuando el PBI crece en promedio 7%, el indicador sufre una baja del 7% anual. También se observa que respecto de las variaciones del precio del GNC y el diferencial con la nafta súper durante el período analizado, en el 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, con la excepción del año 2019.