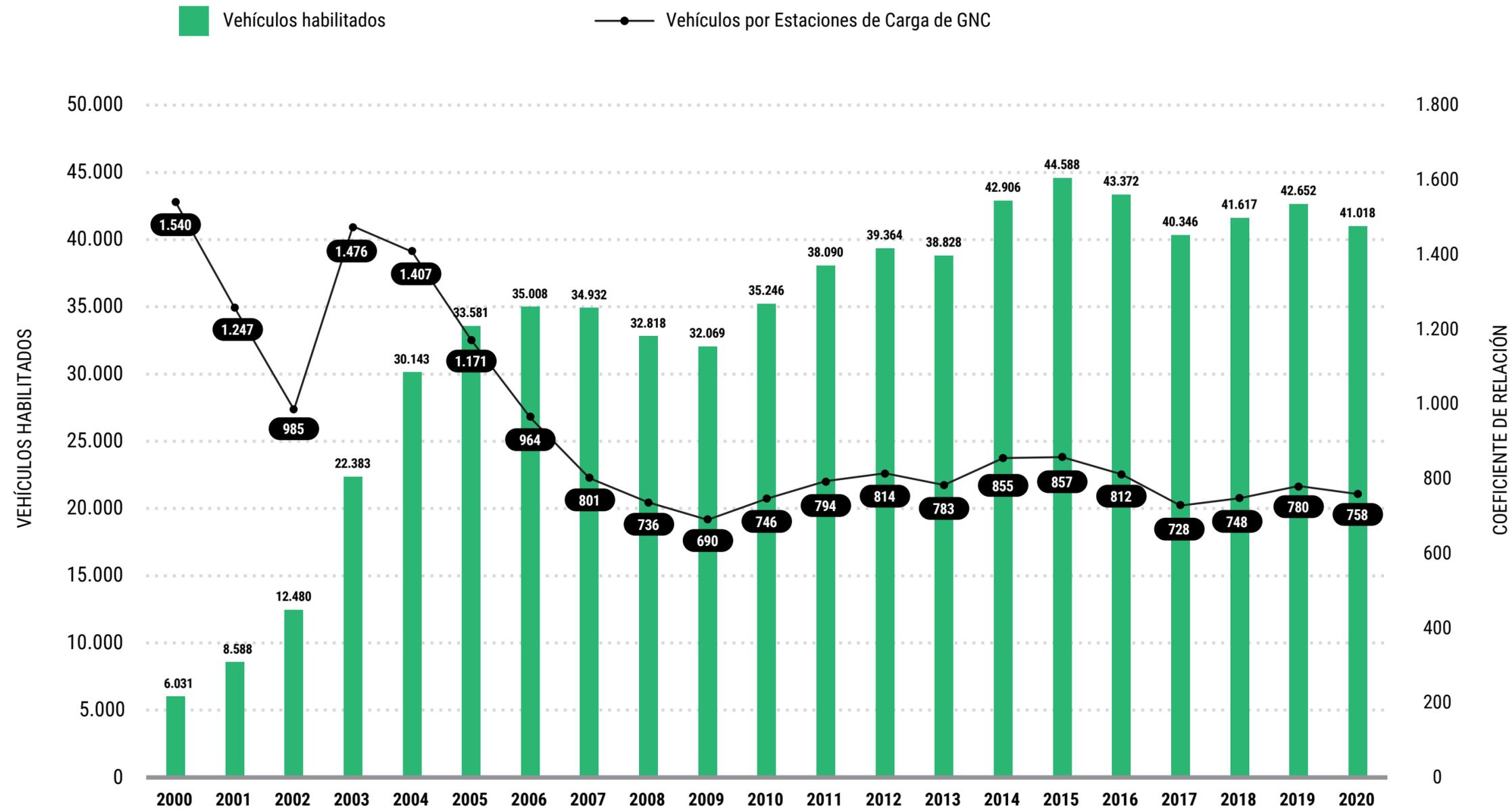


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC - PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE CARGA DE GNC 2000-2020



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 Entre Ríos durante el período 2000-2020, 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. En este caso el indicador comienza en el 2000 ya que, por la evolución de la red de distribución de gas natural, los datos de estaciones de carga de la provincia comienzan a registrarse a mediados de 1999.

El análisis de la vinculación de los vehículos habilitados con GNC y 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 Entre Ríos 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 2019.

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 2000 a 2003, se caracteriza por tener tres años con caídas, y una recuperación en 2003 del 50% anual, que deja el indicador en niveles apenas más bajos que los del inicio (1.476 en 2003 vs. 1.540 en 2000). En cuanto a los años de caída, estos tuvieron lugar como producto de variaciones positivas más altas de las estaciones de carga con relación a los vehículos habilitados, mientras que en 2003 se revierte esta relación, siendo mayor el incremento de vehículos habilitados (79% anual) por sobre las estaciones de carga (20% anual) y generando el salto que se observa al final de esta etapa. Cabe destacar que tanto la caída del indicador que se observa entre 2000 y 2002 como el fuerte crecimiento 2003 probablemente guarden relación con el impacto de la crisis de la Convertibilidad y la posterior recuperación económica en este segmento, y el readjustamiento de los precios relativos de la nafta y el GNC.

Luego, comienza la segunda etapa, que se extiende de 2004 a 2009, y que evidencia un descenso ininterrumpido del indicador, del 12% promedio anual, alcanzando el valor de 690 vehículos habilitados por estaciones de carga en 2009 en comparación con los 1.476 alcanzados en el pico de la anterior etapa en 2003, que implica un descenso del 53%. 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 7% anual, mientras que los puntos de carga de GNC que se inauguraron crecieron al 21% promedio anual.

Por otro lado, en la tercera etapa, que va desde 2010 hasta 2015, se observa un comportamiento que revierte la tendencia decreciente que se observaba hasta 2009. Así, se produjo un aumento leve del indicador de un 4% promedio anual, a raíz del incremento de los vehículos propulsados a gas habilitados, de un 6% promedio anual, mientras que las estaciones lo hicieron al 2% promedio anual. Cabe destacar que, en 2013 se observa un decrecimiento del indicador de un 4%, dado que las estaciones de carga crecieron mientras que los vehículos habilitados descendieron (3% vs -1% anual).

Para concluir, en la última etapa, que tiene lugar desde 2016 hasta finalizar el período analizado, se observa tres momentos contrapuestos del indicador: un primer descenso en 2016 y 2017 del 8% promedio anual; luego un crecimiento promedio anual del 4% en 2018 y 2019; y un último descenso del 3% en 2020. En este sentido, en un primer momento se advierte un decrecimiento en los vehículos de un 5% promedio anual, al tiempo que los puntos de carga suben a un 3% promedio anual; en el segundo momento los vehículos crecen al 3% promedio anual, mientras que las estaciones disminuyen en un 1% promedio anual; en cuanto al tercer momento, los vehículos habilitados decrecen un 4% anual, mientras las estaciones lo hacen en un 1%.

Así, en las oscilaciones del indicador se observan ciertos rasgos que distinguieron las cuatro etapas expuestas para la Provincia de Entre Ríos: en un primer lugar, un período que combina una primera caída con una suba posterior hasta 2003; en un segundo lugar, una caída progresiva hasta 2009, del 53% 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 2010 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 2017, un aumento en los siguientes dos años y un descenso en 2020.

Por último, la evolución de estas variables guarda una relación parcial con la evolución de la actividad económica, como sucede, por ejemplo, entre 1999-2002, cuando se observa una recesión y caída del PBI promedio del 5% para el período con una baja del indicador de 2000 a 2002 del 36%, mientras que en 2004-2008, cuando el PBI crece en promedio 7%, el indicador sufre una baja del 48%. A su vez, se registra que las variaciones del precio del GNC y el diferencial con la nafta súper 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 de los años 2018 y 2019.