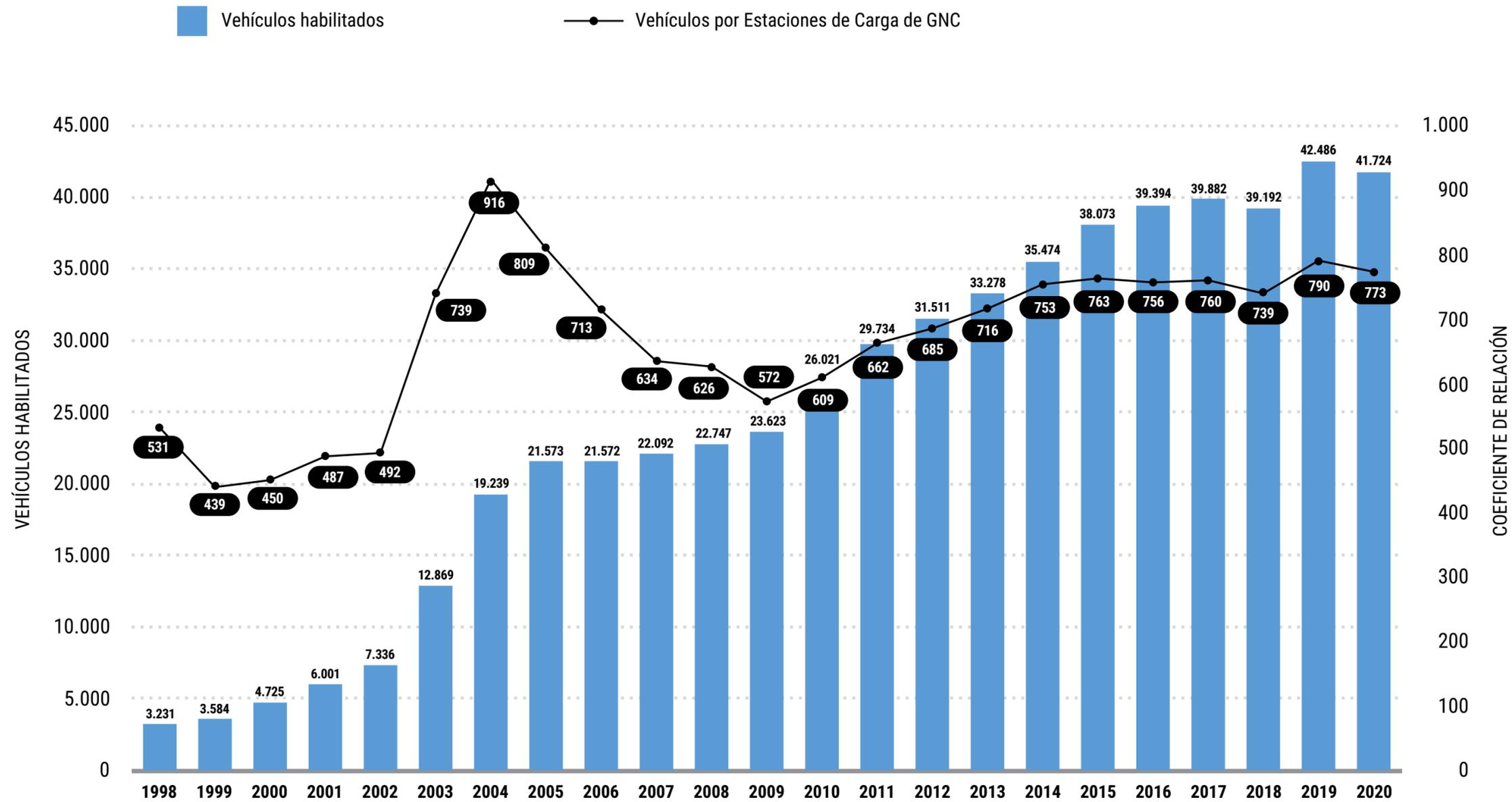


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC. PROVINCIA DE SALTA

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 Salta 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 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 Salta el número de vehículos con GNC tuvo un comportamiento más variable, determinando en forma primaria la evolución del indicador a lo largo de la serie. De esta manera, el patrón observado es que mientras el número de vehículos habilitados experimentaba una tendencia general al crecimiento, interrumpidos por caídas en 2018 y 2020, las estaciones de carga tuvieron variaciones anuales siempre positivas.

El distinto 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, ya 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 tres etapas principales en la evolución del indicador. La primera, desde 1999 a 2004, que se caracteriza por tener un primer año de caída del indicador al que le sigue un crecimiento que se aceleró fuertemente durante los dos últimos años. De esta manera, en 1999 el indicador cae un 17%, a 439 vehículos por estaciones de carga como producto de variaciones más altas de las estaciones de carga (34%) con relación a los vehículos habilitados (11%), y, posteriormente, crece al ritmo del 4% promedio anual hasta 2002 y al 37% en 2003 y 2004, registrando en el último año 916 vehículos por estaciones de carga, mayor nivel del indicador de la serie. El comportamiento observado a partir del año 2000 se explica por el mayor aumento de los vehículos habilitados por sobre los puntos de carga (promedio anual del 41% de vehículos vs. 21% de estaciones) que se acelera los últimos dos años de esta etapa, probablemente por el impacto de la recuperación económica de la crisis de la Convertibilidad, y el reajuste de los precios relativos de la nafta y el GNC.

En 2005 comienza la segunda etapa, que se extiende hasta 2009 y evidencia un descenso del 9% promedio anual del indicador, alcanzando el valor de 572 vehículos habilitados por estaciones de carga en 2009, lo que implicó un descenso del 38% respecto al pico de 2004. Esta evolución descendente tuvo origen en la menor velocidad de incremento en vehículos habilitados, con un promedio anual del 4%, en relación con las estaciones de carga, con un promedio anual del 15%.

Por último, durante la tercera etapa, que se desarrolla desde 2010 hasta 2020, se revierte la tendencia decreciente registrada hasta 2009. Durante la mitad de esta etapa se registra un aumento promedio del 5% anual en el indicador, explicado a partir del incremento de los vehículos propulsados a gas habilitados de un promedio 8% anual, mientras que las estaciones lo hicieron al 3%. Por otra parte, desde 2016 en adelante el indicador experimenta descensos en 2016, 2018 y 2020, impulsado por una variación positiva de las estaciones de carga (promedio anual del 2%) en relación con los vehículos habilitados, que no tuvieron una variación nula en el promedio. Por otra parte, en 2017 no se registran variaciones en el indicador y en 2019 se verifica el único ascenso de los últimos cinco años. A fin de cuentas, hacia 2020 el parque automotor por las estaciones de carga había llegado a ser de 773, aumentando un 27% en relación con 2010 y un 1% en relación con 2015.

Así, en las oscilaciones del indicador se observan los rasgos que distinguieron las tres etapas expuestas para la Provincia de Salta: en un primer lugar, un período que combina al inicio una caída y una suba posterior que se acelera los dos últimos años, hasta 2004; en un segundo lugar, una caída progresiva hasta 2009, del 38% en relación con 2004, impulsada por el mayor crecimiento en estaciones de carga que en la habilitación de vehículos; una tercera etapa, de 2010 hasta 2020, donde se observa un leve crecimiento hasta 2015, revirtiendo la tendencia decreciente descrita anteriormente, y luego una relativa tendencia descendente de 2016 hasta 2020, a pesar del incremento de 2019.

Por último, es interesante destacar que en quinquenio 2016-2020 se registra que las variaciones del precio del GNC y el diferencial con la nafta súper originadas por el incremento de precios desde abril 2016, que probablemente haya estado influenciado inicialmente por las expectativas de aumento del precio del gas natural en el Punto de Ingreso al Sistema de Transporte (PIST) a partir de octubre de ese año (ver «Tarifas de Gas 2016-2020»), desincentivaron las conversiones de vehículos.