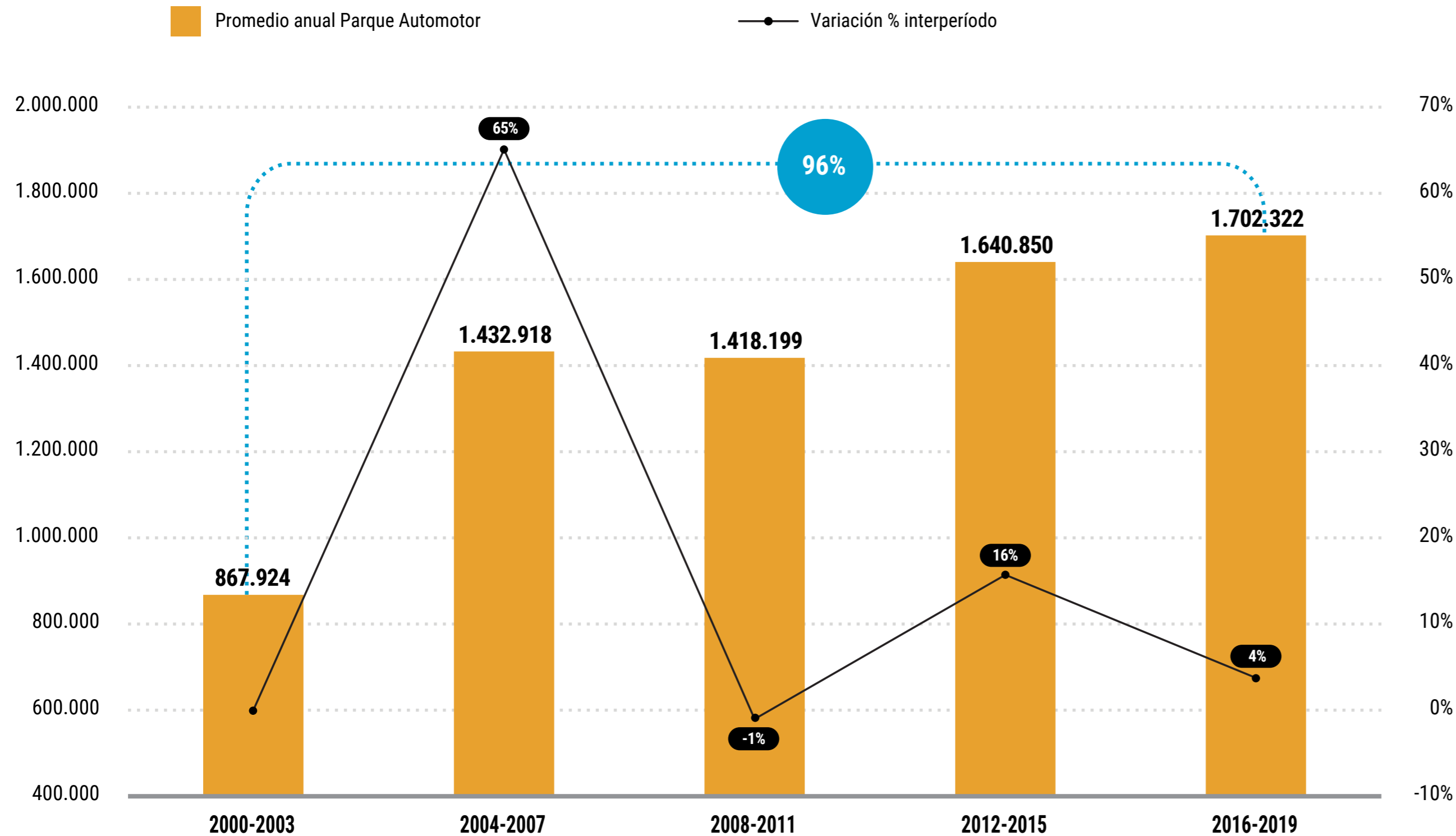


EXPANSIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR PROPULSADO A GNC

TOTAL PAÍS 2000 - 2019



El mercado del Gas Natural Comprimido (GNC), con inserción en la Argentina desde la década del ochenta, ha logrado ser parte de un proceso de desarrollo tecnológico e industrial que trajo aparejado el ascenso de su incidencia vehicular, mostrando a su vez beneficios económicos y ambientales en el uso del gas natural como insumo energético. De esta manera, el Parque Automotor (PA) que utiliza este combustible fue conformándose en su mayoría por vehículos livianos convertidos.

A diferencia de lo expuesto para las estaciones de carga (ver «Estaciones de Carga de GNC 1996-2019»), los primeros datos sobre el parque automotor relevados sistemáticamente datan del año 1998, por lo que el período bajo análisis en este caso comienza desde el año 2000. Tal como puede observarse, el número promedio de vehículos convertidos a GNC en el cuatrienio 2000-2003 llega a casi 870.000 automóviles. Considerando que en diciembre 2019 el número de vehículos trepa a 1,72 millones, se advierte un aumento de casi el 100% en todo el período analizado. Así, y con el dato adicional de que en la actualidad estos vehículos abarcan aproximadamente el 12% del total del PA argentino, se puede inferir que el GNC cuenta con potencial de crecimiento hacia el futuro, a pesar de no haberse visto impulsado por políticas públicas activas y focalizadas.

No obstante el comportamiento descrito entre los extremos del período abordado, esta trayectoria general se caracterizó por tener el mayor incremento entre los años 2004-2007 (65% respecto de los cuatro años anteriores), vinculado con la recuperación económica posterior a la crisis de 2001. Luego, continuó un período de estancamiento hasta 2011, y desde allí en adelante se dio una nueva elevación en la cantidad promedio de vehículos, que en el cuatrienio 2012-2015 creció un 16%, para finalmente disminuir en su intensidad entre 2016-2019 (4%), en un contexto económico marcado por la caída del poder adquisitivo.

Cabe destacar que durante esta evolución las conversiones del parque automotor tuvieron que ver fundamentalmente con el diferencial de precios entre el GNC y el resto de los combustibles líquidos (principalmente la nafta, ya que el universo de vehículos convertidos son nafteros). De este modo, en términos generales, cuando el GNC resulta más económico que las naftas las conversiones de vehículos aumentan.

Para ejemplificar, si bien a partir de 2015 los precios de la nafta presentaron una tendencia creciente, las conversiones venían manteniendo un promedio en torno a las 15.000 hasta marzo 2016, cuando el precio del GNC en el surtidor se aceleró. Como consecuencia, en julio de ese año el GNC se había incrementado un 72% respecto a marzo y el precio de la nafta súper un 17%, lo que llevó al coeficiente de relación precio GNC/nafta súper de 0,41 a un 0,6, desincentivando las conversiones de vehículos. De esta manera, las conversiones alcanzaron su mínimo en junio 2017 con 5.681 vehículos. El cambio de precio observado probablemente podría haber sido consecuencia de las expectativas por la Resolución 212/2016, que dispuso el incremento 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»).