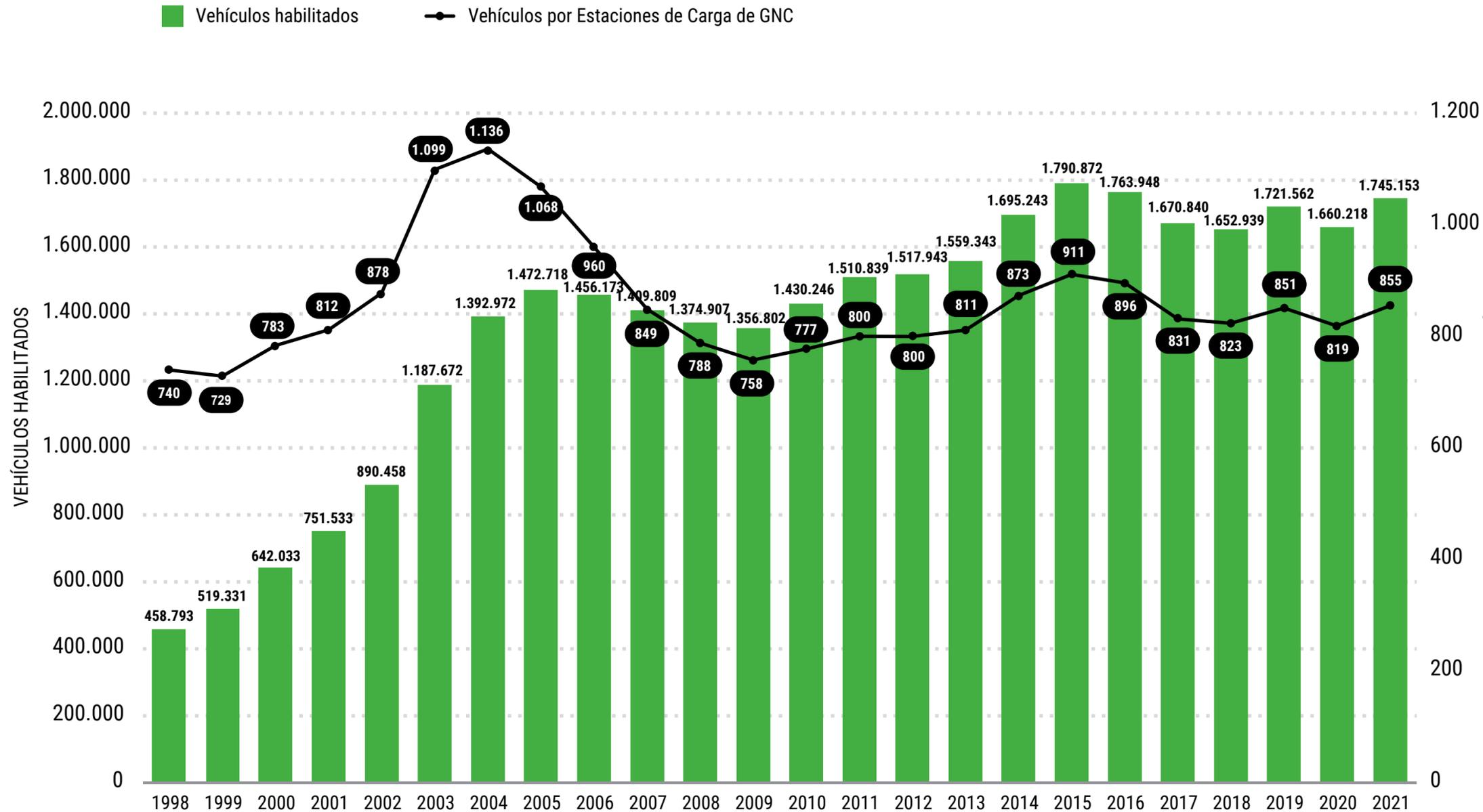


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC - TOTAL PAÍS

## VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE CARGA DE GNC 1998-2021



Se observa la evolución anual de los vehículos habilitados con Gas Natural Comprimido (GNC) y de la relación entre ellos y las estaciones de carga de GNC durante el período 1998-2021, 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.

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 el mercado del Gas Natural Vehicular argentino durante las últimas dos décadas. De esta manera, el patrón general observado indica que el número de vehículos habilitados experimenta una tendencia creciente interrumpida por algunas caídas, mientras que las estaciones de carga tuvieron oscilaciones anuales siempre positivas (ver [Expansión de las estaciones de carga de GNC 1993-2021](#)).

Cabe aclarar que el comportamiento del indicador se compone de una evolución de los vehículos habilitados que fluctúa de acuerdo a la evolución del precio del GNC en relación con el precio de la nafta ([Relación del precio del GNC con la nafta súper y Conversiones. Total País 2015-2020](#)), en el marco de 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, en el marco de un mercado con alto costo hundido.

En tal sentido, en todo el período analizado es posible distinguir cuatro etapas. La primera, desde 1998 a 2004, cuando el indicador alcanza un valor 54% superior al del año inicial (740 en 1998 vs. 1.136 en 2004) traccionado en mayor medida por los incrementos anuales más pronunciados en la cantidad vehículos habilitados (variación promedio anual de 21%) que por el aumento en los puntos de carga (variación promedio del 12%).

Luego de 2004, cuando los valores del indicador llegan al máximo de la serie, comienza una segunda etapa entre 2005 y 2009 en la que el número de estaciones de GNC que se inauguran marcan un descenso progresivo del indicador (variación promedio del -8% anual). Sin embargo, el número de vehículos habilitados sobre estaciones de carga para este último año mantuvo valores superiores a los registrados en 1999. En este lapso, el parque automotor registró un estancamiento en su variación promedio, mientras que las estaciones, si bien disminuyeron su tasa de crecimiento, mantuvieron un incremento anual promedio del 8%.

En tercer lugar, desde 2010 y hasta 2015, el indicador volvió a experimentar un aumento, con un promedio del 3% anual, empujado nuevamente por el incremento del número de vehículos propulsados a gas que se habilitaron, que registraron una variación promedio del 5% en relación al período previo, al tiempo que las estaciones evidenciaron un crecimiento promedio del 2%.

Por último, y a pesar de que el indicador alcanzó un nuevo pico en 2015 (911), recuperando una posición superior al nivel de 2007, desde 2016 y hasta 2020 vuelve a notarse una baja sostenida promedio del 2% anual, mientras que en 2021 se visualiza una nueva suba, que lo lleva a valores superiores a los de 2017, en ambos casos, empujados por un descenso y un ascenso posterior de los vehículos habilitados.

Resulta interesante destacar que 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, o en 2005-2009, cuando el PBI crece en promedio 5%, mientras que el indicador sufre una disminución. 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. En este sentido, respecto del período 2016-2020, el incremento de precios instrumentado desde abril 2016, probablemente influenciado 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](#)»), implicó un cierto desincentivo a las conversiones de vehículos.