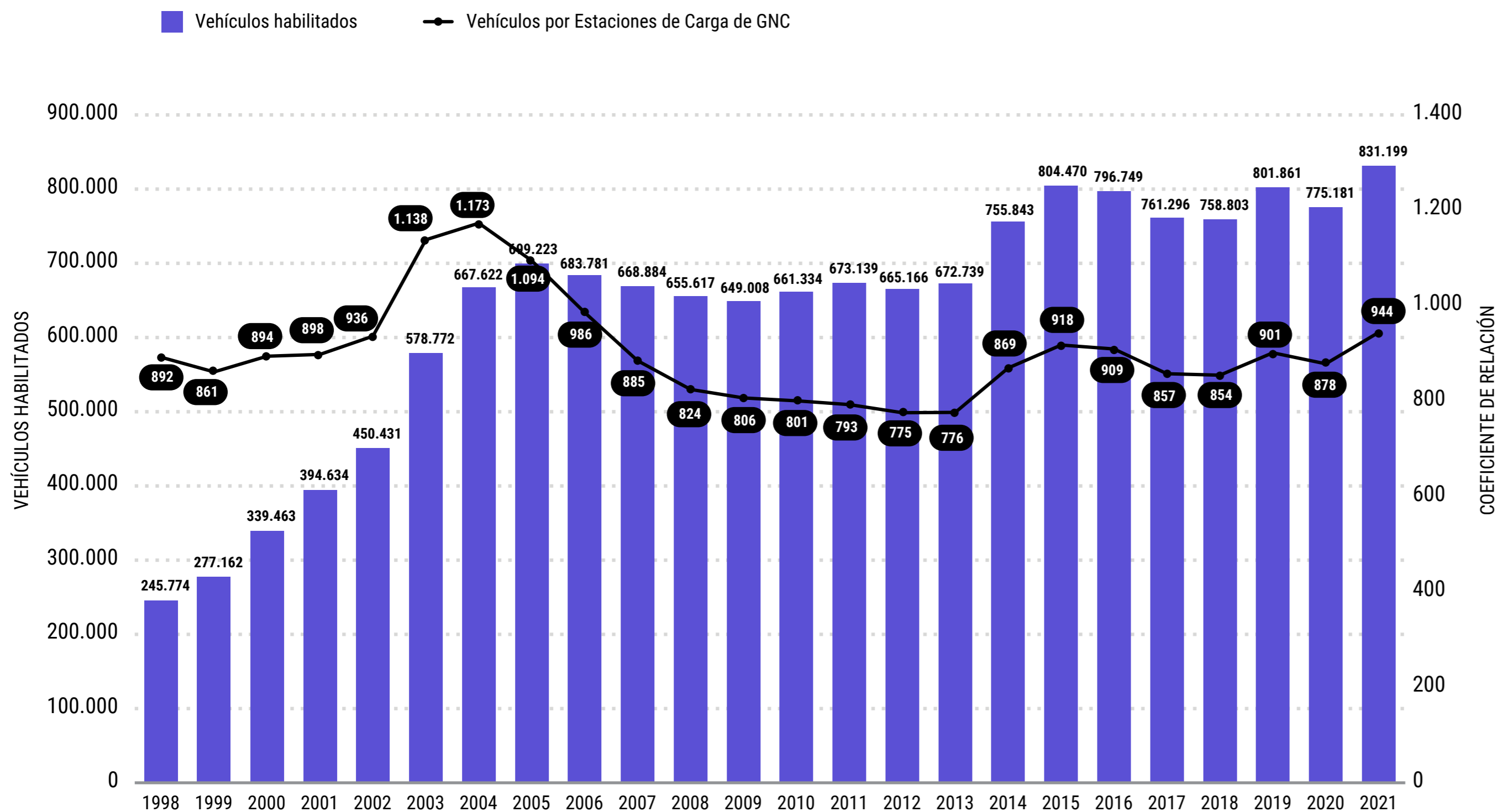


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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 en la provincia de Buenos Aires 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 a nivel nacional 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](#)). En el caso de la provincia de Buenos Aires esta tendencia se mantiene con excepción de 2020, cuando el promedio anual de estaciones tuvo una disminución del 1% respecto al año anterior.

Cabe aclarar que el comportamiento del indicador responde a que la evolución de los vehículos habilitados que fluctúa principalmente 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 2015-2021](#)), 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 tres etapas. La primera, desde 1998 a 2004, cuando el indicador alcanza un valor 32% superior al del año inicial (892 en 1998 vs. 1.173 en 2004) traccionado en mayor medida por los incrementos anuales más pronunciados en la cantidad vehículos habilitados (variación promedio anual de 18%) que por el aumento en los puntos de carga (variación promedio del 13%).

Luego de 2004, cuando los valores del indicador llegan al máximo de la serie, comienza una segunda etapa entre 2005 y 2012 en la que se observa una disminución progresiva, impulsada por la baja en los vehículos habilitados, que permanecen prácticamente estancados en el promedio de este lapso a pesar de las variaciones anuales, mientras que las estaciones continúan creciendo, aunque a un ritmo menor que el de la primera etapa, de un promedio del 5% anual. De esta manera, en 2012 los vehículos habilitados por estación se ubicaban por debajo de los valores expuestos para 1999 y un 34% por debajo de 2004.

En tercer lugar, desde 2013 y hasta el final de la serie, el indicador volvió a experimentar una tendencia incremental irregular, con caídas durante los años 2016, 2017, 2018 y 2020. Durante este período, las estaciones se mantuvieron prácticamente estancadas en el promedio anual, mientras que el parque automotor tuvo una suba promedio del 7% en los años de aumento del indicador y un descenso promedio del 2% en los años de caída, determinando sus oscilaciones. Finalmente, y a pesar de estas subas y bajas, el indicador culmina la serie en los valores más altos desde 2007, similares a los observados en 2002 y un 20% inferiores a los de 2004.

Por último, 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 tendencia a la 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 hasta 2018.