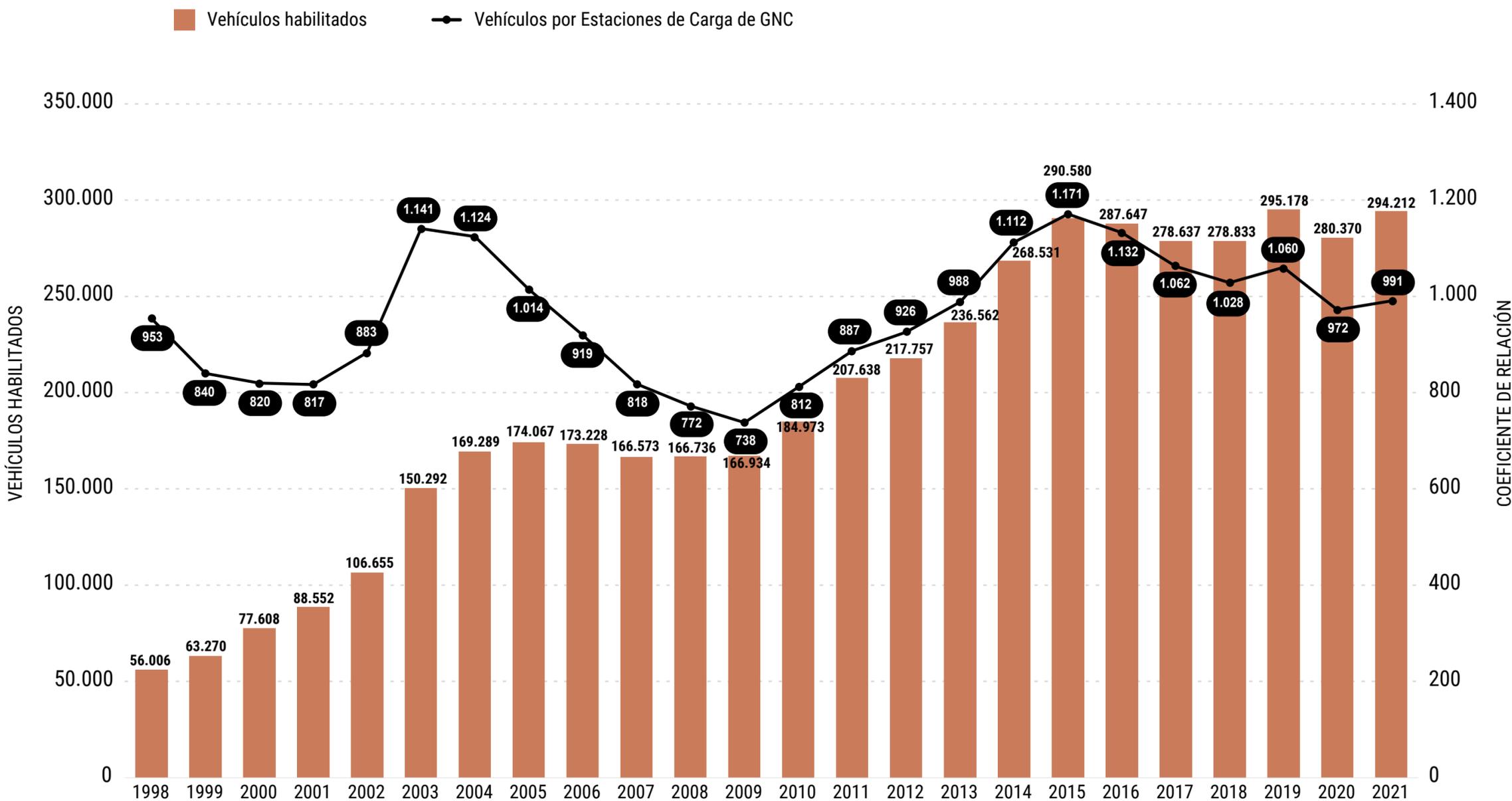


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC – PROVINCIA DE CÓRDOBA

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 Córdoba 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. 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 Córdoba esta tendencia se mantiene, incluso con menos bajas anuales en la cantidad de vehículos que en el Total país.

Cabe aclarar que el comportamiento del indicador se compone de una 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 (ver *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 2003, cuando el indicador, luego de un descenso hasta 2001 crece y alcanza un valor 20% superior al del año inicial (953 en 1998 vs. 1.141 en 2003) traccionado en mayor medida por los incrementos anuales más pronunciados en la cantidad vehículos habilitados en 2002 y 2003 (variación promedio anual de 31%) que por el aumento en los puntos de carga (variación promedio del 10%), mientras que los años previos, con descensos del indicador tuvieron una relación inversa entre variables (variación mayor en puntos de carga que en los vehículos habilitados).

Luego de 2003, cuando los valores del indicador llegan al primer pico de la serie, comienza una segunda etapa entre 2004 y 2015 en la que se observa primero una disminución progresiva hasta 2009, impulsada por la baja en el ritmo de crecimiento de los vehículos habilitados (promedio anual del 2%), mientras que las estaciones aumentan a un ritmo mayor (promedio anual del 9%). De esta manera, en 2009 los vehículos habilitados por estación se ubicaban un 35% por debajo de los valores expuestos para 2003. Posteriormente, se observa un repunte del indicador hasta 2015, impulsado por el incremento mayor del parque automotor (promedio del 10% anual) que de las estaciones (promedio del 2% anual), alcanzando así el pico máximo del período analizado.

En tercer lugar, desde 2016 y hasta el final de la serie, el indicador volvió a experimentar una tendencia descendente, aunque más irregular, con subas puntuales en 2019 y 2021. Durante este período, los vehículos habilitados se mantuvieron prácticamente estancados en el promedio anual de variación, mientras que las estaciones mantuvieron su ritmo de crecimiento más morigerado, en un promedio del 3%, determinando la tendencia a la baja. Finalmente, la cantidad de vehículos por estación en la provincia culmina en los valores prácticamente en la misma línea que los expuestos en 1998, dando cuenta de un comportamiento estable en el largo plazo más allá de las oscilaciones anuales observadas en las etapas descriptas.

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 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.