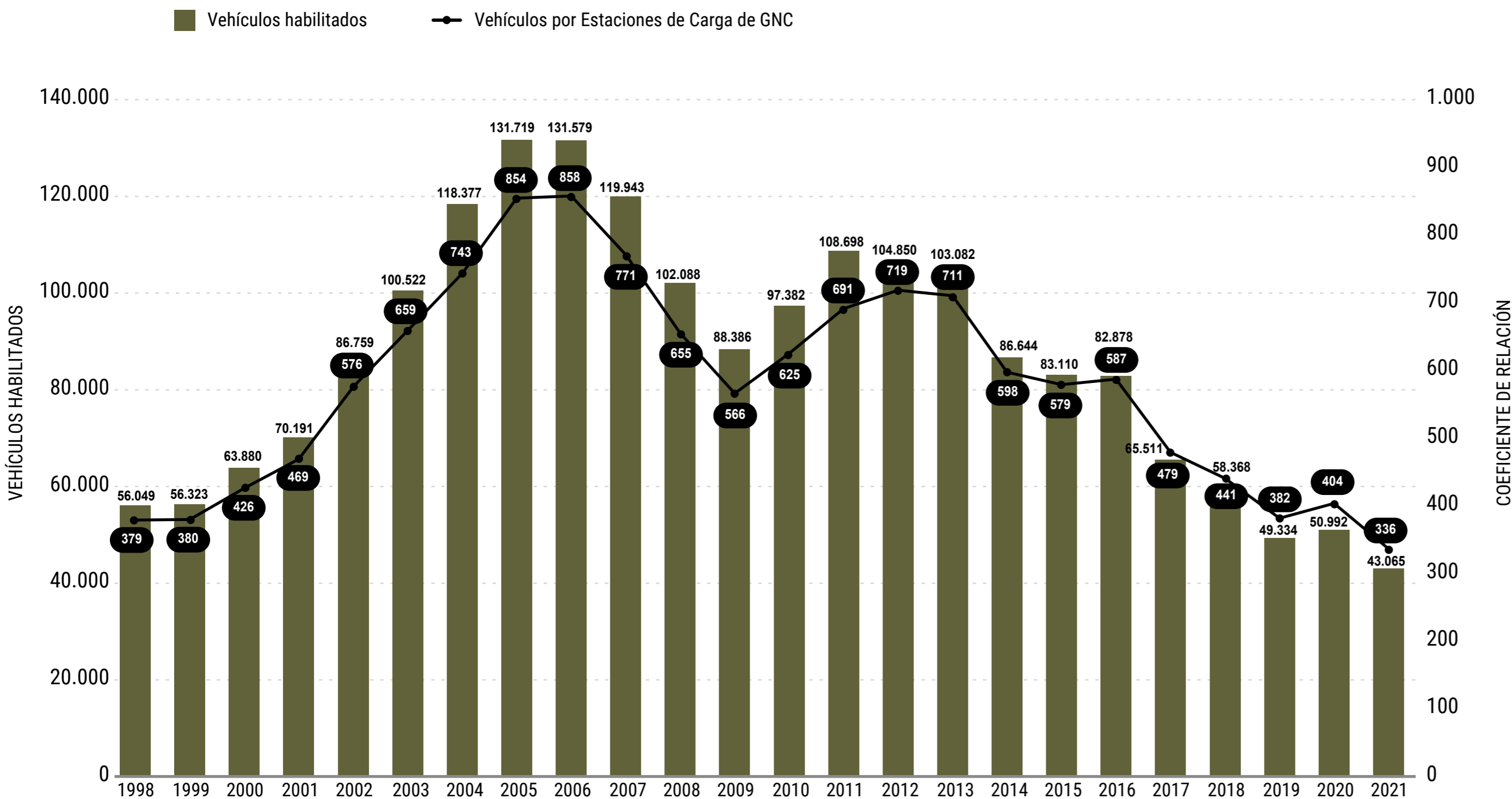


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

## 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 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) 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 CABA esta tendencia tiene lugar con algunas caídas en las estaciones de carga a diferencia del Total País, en tanto se observan disminuciones en 2005, 2012, 2013 y de 2015 a 2020.

Cabe aclarar que el comportamiento del indicador responde a 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 (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 2006, cuando el indicador experimenta incrementos interanuales, alcanzando este año un valor 126% superior al del año inicial (379 en 1998 vs. 858 en 2006), traccionado en mayor medida por los incrementos anuales más pronunciados en la cantidad vehículos habilitados (variación promedio anual del 12%) que por el aumento en los puntos de carga (variación promedio anual del 0%).

Luego de 2006, cuando los valores del indicador llegan al pico de la serie, comienza una segunda etapa entre 2007 y 2012 en la que se observa primero una disminución progresiva hasta 2009, impulsada por la caída de los vehículos habilitados (promedio anual del 12%), mientras que las estaciones aumentan (promedio anual del 1%). De esta manera, en 2009 los vehículos habilitados por estación se ubicaban un 34% por debajo de los valores expuestos para 2006. Posteriormente, se observa un repunte del indicador hasta 2012, impulsado por el incremento del parque automotor (promedio del 6% anual), mientras las estaciones disminuyen (promedio del -2% anual), alcanzando valores 27% superiores a 2009.

En tercer lugar, desde 2013 y hasta el final de la serie, el indicador volvió a experimentar una tendencia descendente, interrumpida por las subas puntuales de los años 2016 y 2020. Durante este período, sin contar los años de crecimiento, en donde las estaciones descendieron con mayor intensidad que los vehículos habilitados, el parque automotor disminuyó más visiblemente, a un promedio anual del 12%, mientras que las estaciones descendieron a un promedio anual del 1%. Así, la cantidad de vehículos por estación en CABA culmina con valores apenas inferiores que los expuestos al inicio de la serie, dando cuenta de un comportamiento errático 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.