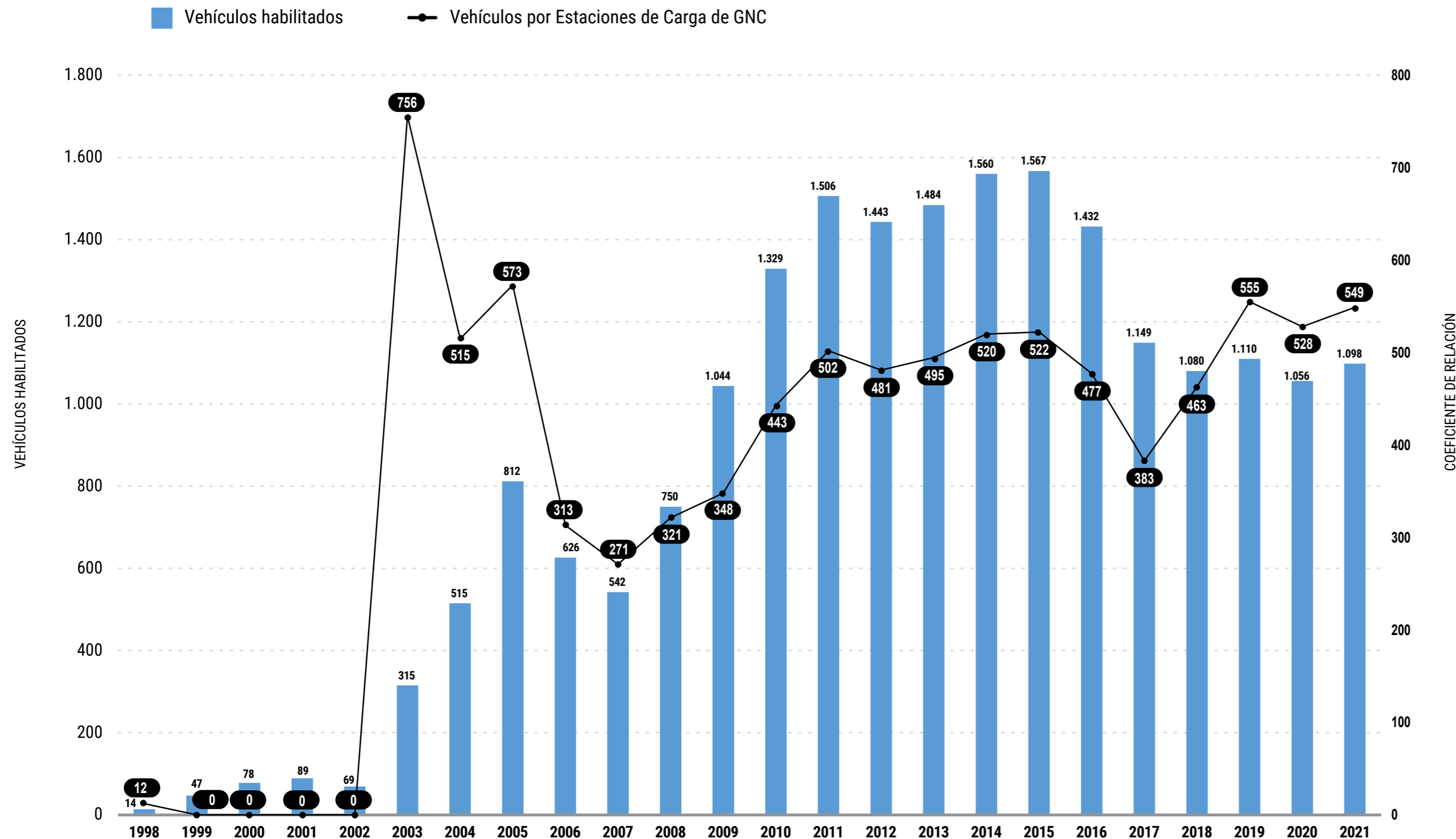


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC. PROVINCIA DE CHUBUT

## 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 Chubut 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.

En el caso particular de la provincia de Chubut el mercado de GNC no se ha podido desarrollar más que muy acotadamente y se encuentra con tendencia declinante, debido al subsidio patagónico a las naftas y las condiciones geográficas particulares. A lo largo de las últimas tres décadas, las estaciones de servicio llegaron a ser como máximo tres: una ubicada en Puerto Madryn; otra en Trelew y otra en Comodoro Rivadavia. A pesar de que esta última en algunas oportunidades ha estado inactiva debido a que por su ubicación sobre la ladera del cerro Chenque fue afectada por los frecuentes deslaves que ocurren en esa zona, actualmente opera en la provincia junto con la de Puerto Madryn.

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 Chubut se observa que entre 1999 y 2002 no se registraron estaciones de carga, posteriormente fueron tres hasta 2018 y desde allí dos hasta la actualidad.

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.

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible distinguir cuatro etapas principales en la evolución del indicador. En primer lugar, durante los primeros años hasta 2003, se registra un descenso de las tres estaciones habilitadas al inicio hasta no registrar ninguna, mientras que los vehículos habilitados se mantienen en un nivel bajo, aunque en tendencia creciente, alcanzando casi 70 en 2002. Posteriormente, desde 2003 a 2007, se observa una importante suba del indicador el primer año, como producto del incremento considerable de los vehículos habilitados, que superaron los 300, al tiempo que solo se registraba una estación de carga, surgida a mitad de ese año, luego de no registrarse ninguna los años previos. Más tarde, el indicador presenta una tendencia a la baja hasta el final de este período, como consecuencia de las nuevas estaciones. De esta manera, en comparación con 2003 el indicador disminuyó un 64% (271 vs 756), alcanzando las dos estaciones habilitadas en este año.

Luego de 2007, comienza una tercera etapa de tendencia incremental hasta 2015, con un único descenso en 2012, impulsada por el mayor ritmo de incremento de los vehículos habilitados (promedio anual del 15%), respecto de las estaciones, que aumentaron de dos a tres en 2009.

Más adelante, se observa un primer descenso del indicador en 2016 y 2017, impulsado por la caída del parque automotor (promedio del 14% anual), mientras las estaciones se mantuvieron sin variaciones, y por último, una tendencia ascendente hasta el final de la serie (con una leve caída en 2020). Durante este último período, el parque automotor cayó a un ritmo promedio del 1%, mientras que las estaciones de carga disminuyeron a 2 en 2018, permaneciendo así hasta el final del período.

Así, la cantidad de vehículos por estación en Chubut culmina con valores un 27% inferiores a los expuestos en 2003, dando cuenta de un comportamiento levemente descendente en el largo plazo más allá de las oscilaciones anuales observadas en las etapas descritas. En cuanto a la evolución que experimentaron las variables expuestas durante 2021, se observa una variación positiva en la cantidad de vehículos habilitados, mientras que no se registra variación en las estaciones de carga, en un año en el que la actividad económica se recuperó en un 10,3% anual, de acuerdo al Estimador Mensual de Actividad Económica (EMAE), publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), luego de la caída de 2020.