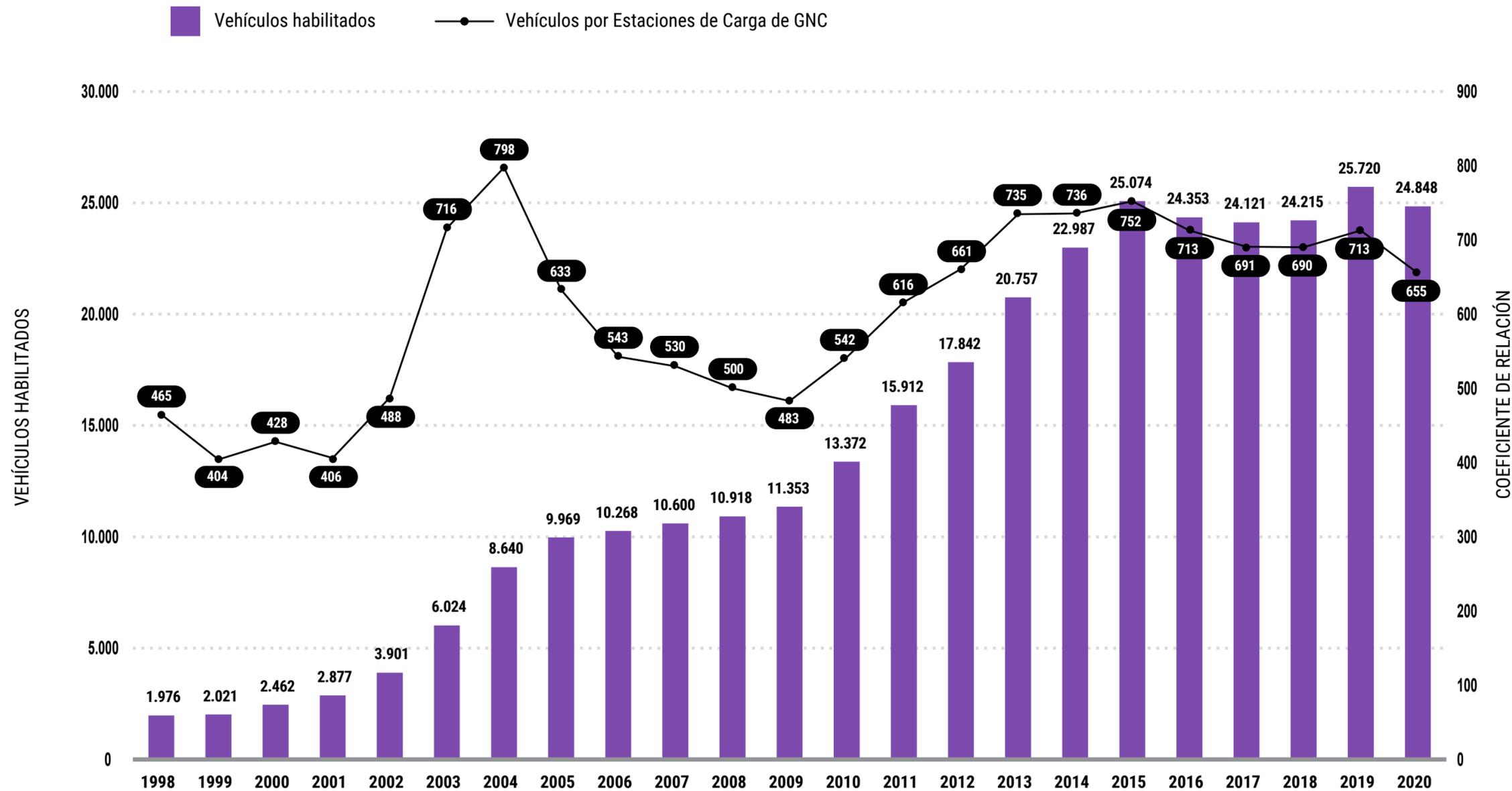


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE JUJUY

## VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE CARGA DE GNC 1998-2020



Se observa la evolución anual de los vehículos habilitados con Gas Natural Comprimido (GNC) y la relación entre ellos y las estaciones de carga de GNC en la Provincia de Jujuy durante el período 1998-2020, 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 de la serie.

El análisis de la vinculación de los vehículos habilitados con GNC y las estaciones de carga se realiza a efectos de contar con un indicador que exponga cómo se fue desarrollando en cada provincia el mercado del Gas Natural Vehicular argentino durante las últimas dos décadas, para lo cual se relacionaron dos variables fundamentales del sistema, que de forma individual tuvieron diferentes evoluciones.

Teniendo en cuenta lo anterior, si bien las dos variables tienen diferentes intensidades en sus variaciones anuales, al igual que lo sucedido en el total país (ver [Vehículos habilitados y Estaciones de Carga de GNC. Total País 1998-2020](#)), en Jujuy el número de vehículos con GNC tuvo un comportamiento más volátil, determinando en forma primaria la evolución del indicador a lo largo de la serie. De esta manera, el patrón general observado es que mientras el número de vehículos habilitados experimentaba una tendencia general al crecimiento, compuesta por períodos con incrementos interrumpidos por algunas caídas, las estaciones de carga tuvieron variaciones anuales siempre positivas.

El comportamiento diferencial de la evolución de los vehículos habilitados y de las estaciones de carga responde principalmente a que los primeros fluctúan de acuerdo a la evolución del precio del GNC en relación al de la nafta (ver [Relación del precio del GNC con la nafta súper y Conversiones. Total País 2015-2020](#)), variable altamente volátil, ya que es 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 y corresponde a un mercado con un alto costo hundido.

En tal sentido, es posible distinguir cuatro etapas principales en la evolución del indicador. La primera, desde 1998 a 2004, comienza con una caída del indicador en 1999, influenciada por el mayor crecimiento anual de las estaciones de carga (18%) por sobre los vehículos habilitados (2%). Los dos años siguientes registran un crecimiento y una caída, impulsados por mayores incrementos en los vehículos respecto de las estaciones en el primer caso (22% vs 15%) y viceversa en el segundo (17% vs. 23%). Por su parte, a partir del 2002 y hasta el 2004 el indicador aumentó en promedio un 26% anual, llegando a los valores máximos de la serie, a raíz de un crecimiento más pronunciado en la habilitación de vehículos con respecto a las estaciones de carga (promedio anual de 44% vs. promedio anual de 16%). Cabe señalar que esta evolución probablemente haya estado influenciada por la mejora de la situación macroeconómica posterior a la crisis de la Convertibilidad.

En segundo lugar, la etapa siguiente va desde 2005 a 2009 y se caracteriza por una caída continua del indicador, que alcanza valores similares a los del inicio de la serie en 2009 (483 vehículos por estaciones de carga). De esta forma, el decrecimiento anual del indicador durante estos años alcanzó un promedio anual de 9%, como producto de las variaciones más altas de los puntos de carga (18% promedio anual) respecto de la evolución del parque automotor habilitado (6% promedio anual).

Luego, la tercera etapa comprende los años entre 2010 y 2015. En contraposición a la etapa previa, esta se caracteriza por la suba del indicador, que alcanza el número de 752 vehículos habilitados por estación de carga en 2015, representando un aumento del 56% respecto de los valores de 2009. Así, durante esta etapa el crecimiento se originó por una suba más pronunciada en la variación de la cantidad de vehículos habilitados (14% promedio anual) en relación con la de los puntos de carga (de un promedio de 6% anual).

Por último, desde 2016 en adelante el indicador experimenta descensos hasta 2020, con la excepción de 2019. En este caso las bajas fueron impulsadas por la baja de los vehículos habilitados, mientras que las estaciones registraron variaciones positivas de 2016 a 2018 (promedio anual del -1% vs. 2%). Esta tendencia se revierte momentáneamente en 2019 para volver a registrarse en 2020, cuando a fin de cuentas los vehículos habilitados por estaciones de carga llegaron a ser 655, disminuyendo un 13% en relación con 2015. Finalmente, es interesante destacar que en el quinquenio 2016-2020 se observa una baja en las conversiones de vehículos, probablemente incentivada por las variaciones del precio del GNC y el diferencial con la nafta súper. Cabe aclarar que estas variaciones estuvieron originadas por el incremento de precios desde abril 2016, probablemente influenciados por las expectativas de aumento del precio del gas natural en el Punto de Ingreso al Sistema de Transporte (PIST) efectivizado a partir de octubre de ese año (ver «[Tarifas de Gas 2016-2020](#)»).