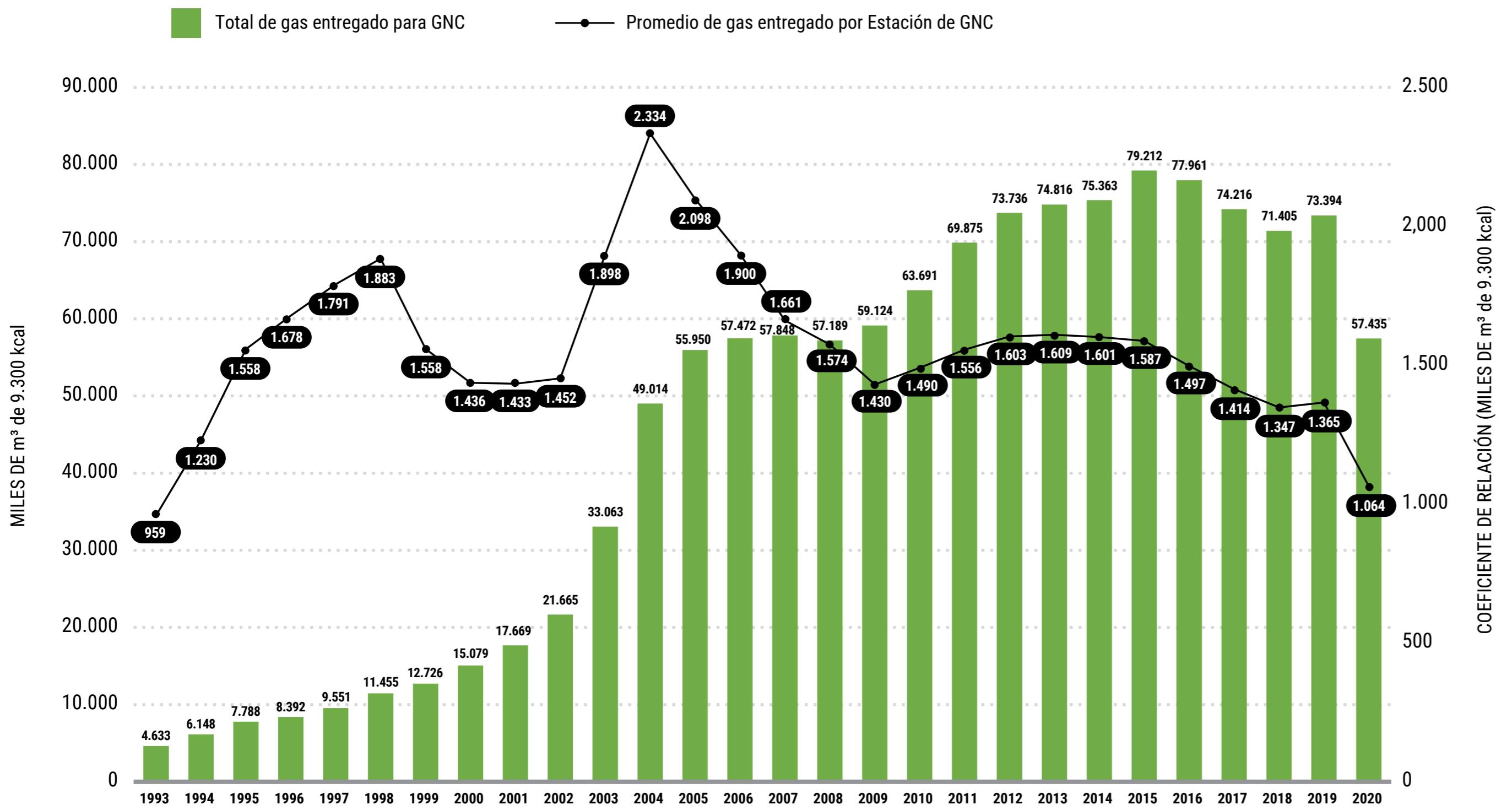


RELACIÓN ENTRE GAS ENTREGADO Y ESTACIONES DE GNC. PROVINCIA DE SALTA

GAS ENTREGADO Y ESTACIONES DE CARGA DE GNC 1993-2020



Se observa la evolución anual del gas entregado por las licenciatarias de distribución a los usuarios de Gas Natural Comprimido (GNC) y el promedio de gas entregado por estación de carga de GNC (ambas en miles de m³ de 9.300 kcal) para la Provincia de Salta. Este último indicador corresponde al volumen anual del gas entregado a usuarios de GNC dividido por el número de estaciones de carga en la provincia, de acuerdo a los datos publicados por el ENARGAS.

La relación de los volúmenes de gas natural entregados a usuarios de GNC con el número de estaciones de carga se efectúa de forma complementaria a lo expuesto en el informe de los vehículos habilitados (ver [Vehículos habilitados y Estaciones de Carga de GNC. Provincia de Salta 1998-2020](#)) y se realiza a efectos de contar con un indicador que exponga cómo se fue desarrollando el mercado del Gas Natural Vehicular argentino en la provincia durante las últimas décadas. En tal sentido, se relacionaron dos variables fundamentales del sistema que permiten analizar la venta promedio anual de gas natural que han tenido las estaciones de carga de GNC a lo largo del tiempo.

Teniendo en cuenta lo anterior, si bien las dos variables experimentan desempeños disímiles en sus variaciones anuales, tal como ocurrió a nivel nacional (ver [Gas entregado y Estaciones de Carga de GNC. Total País 1993-2020](#)), en Salta el gas entregado a usuarios de GNC se constituyó como la variable preponderante de esta relación, manteniendo un comportamiento más volátil y determinando en mayor medida la evolución del indicador a lo largo de toda la serie. De este modo, mientras las estaciones de carga tuvieron variaciones anuales positivas, el volumen de gas entregado registró oscilaciones más notorias de crecimiento y de caída, que con distinta intensidad en sus ritmos marcaron las etapas que pueden observarse en el período.

Por un lado, la evolución del gas entregado por las estaciones de carga de GNC responde a factores específicos de este mercado, tales como la cantidad de vehículos habilitados, la relación del precio del GNC con el de las naftas (ver [Relación del precio del GNC con la nafta súper y Conversiones. Total País 2015-2020](#)), las características propias de los vehículos que ingresan a este mercado y las nuevas tecnologías de las conversiones, que generan menor consumo unitario a medida que se desarrollan, entre los más destacados. Por otro lado, el comportamiento de la variable estaciones de carga responde a factores más rígidos, ya que su instalación conlleva un alto costo hundido y presenta dificultades para su expansión, tal como la capacidad de acceder a un servicio firme (no interrumpible) de gas natural.

Es posible distinguir cinco etapas a lo largo del período. En la primera, desde 1993 hasta 1998, el indicador registra un crecimiento continuo, de un promedio del 15% anual, como consecuencia de la suba más intensa del gas entregado (20% promedio anual) respecto de las estaciones de carga (5% promedio anual). Así, esta primera etapa finaliza con el indicador alcanzando los 1.883 miles de m³ de 9.300 kcal de gas entregado por estación.

En una segunda etapa, que se desarrolla entre 1999 y 2002, el indicador registra variaciones negativas en todos los años, con la excepción del último, cuando se advierte un leve crecimiento, llevando al indicador en 2004 a valores un 23% por debajo que los del 1998 (1.452 vs. 1.883). Esta evolución estuvo motivada por una suba mayor de los puntos de carga, que creció un 31% promedio anual en 1999 y 2000, con respecto al gas entregado para GNC, que lo hizo en un 15%, mientras que los dos años siguientes la relación se mantuvo prácticamente estable.

En tercer lugar, la etapa comprendida entre 2003 y 2009 muestra en un primer momento fuertes aumentos en 2003 y 2004, y a partir de 2005 descensos progresivos que dejaron el indicador a niveles similares a los de 2002. Así, durante los primeros dos años se registró una suba promedio del 27% anual, llevando la cantidad de gas entregado por estación de GNC a 2.334 miles de m³, el máximo de la serie, debido al crecimiento superior en la entrega de gas para GNC en comparación con el de las estaciones de carga (50% vs 19% en promedios anuales). Por otra parte, se observa un descenso en el indicador de un promedio del 9% anual entre 2005 y 2009, alcanzando el valor de 1.430 miles de m³ por estación de carga, un 39% menor que lo registrado en 2004 y un 2% menor que en 2002. Cabe destacar que la disminución posterior a 2004 se originó en la mayor variación en la cantidad de puntos de carga, que creció al 15% promedio anual, en relación con la del gas entregado, que lo hizo a un ritmo del 4% promedio anual.

En la cuarta etapa, que incluye el período 2010-2013, se registra un crecimiento continuo del indicador del 3% promedio anual, a partir del aumento promedio del 6% anual del gas entregado respecto del crecimiento promedio del 3% anual en las estaciones de carga.

Finalmente, la última etapa tiene lugar entre 2014 y 2020, y se caracteriza por una disminución constante del indicador, con la excepción del 2019, cuando se observa un ligero aumento. En un primer lugar, se puede destacar un descenso ininterrumpido hasta 2018, que lleva al indicador a 1.347 miles de m³, impulsado por la baja del gas entregado, en el orden promedio del 1% anual, en comparación con las estaciones de carga, que crecieron en un promedio del 3% anual. Por otra parte, en 2019 se observa un crecimiento y una nueva caída en 2020 del indicador, que se dio como producto de un crecimiento más marcado del gas entregado por sobre las estaciones en 2019 (3% vs. 1% en términos anuales) y de una disminución considerable en esta relación en 2020 (-22% vs. 0%, respectivamente). Cabe señalar que este desempeño probablemente se vio afectado por la caída en el nivel de actividad económica y en los vehículos habilitados, así como por el deterioro de la relación de los precios de la nafta súper y el GNC desde el año 2016 a 2019, y finalmente por la baja en el nivel de movilidad que implicaron las medidas preventivas motivadas por la pandemia (COVID-19).

De este modo, en las oscilaciones descriptas se observan los rasgos salientes de las cinco etapas mencionadas: en un primer lugar, un primer crecimiento hasta 1998; en un segundo lugar, una caída continua en el indicador hasta 2000 y una tendencia relativamente estable hasta 2002; en tercer lugar, un aumento en 2003 y 2004, continuado por un descenso continuo hasta 2009; en cuarto lugar, un aumento hasta 2013; y, por último, una baja sostenida hasta 2020, aunque distinguendo el incremento de 2019.