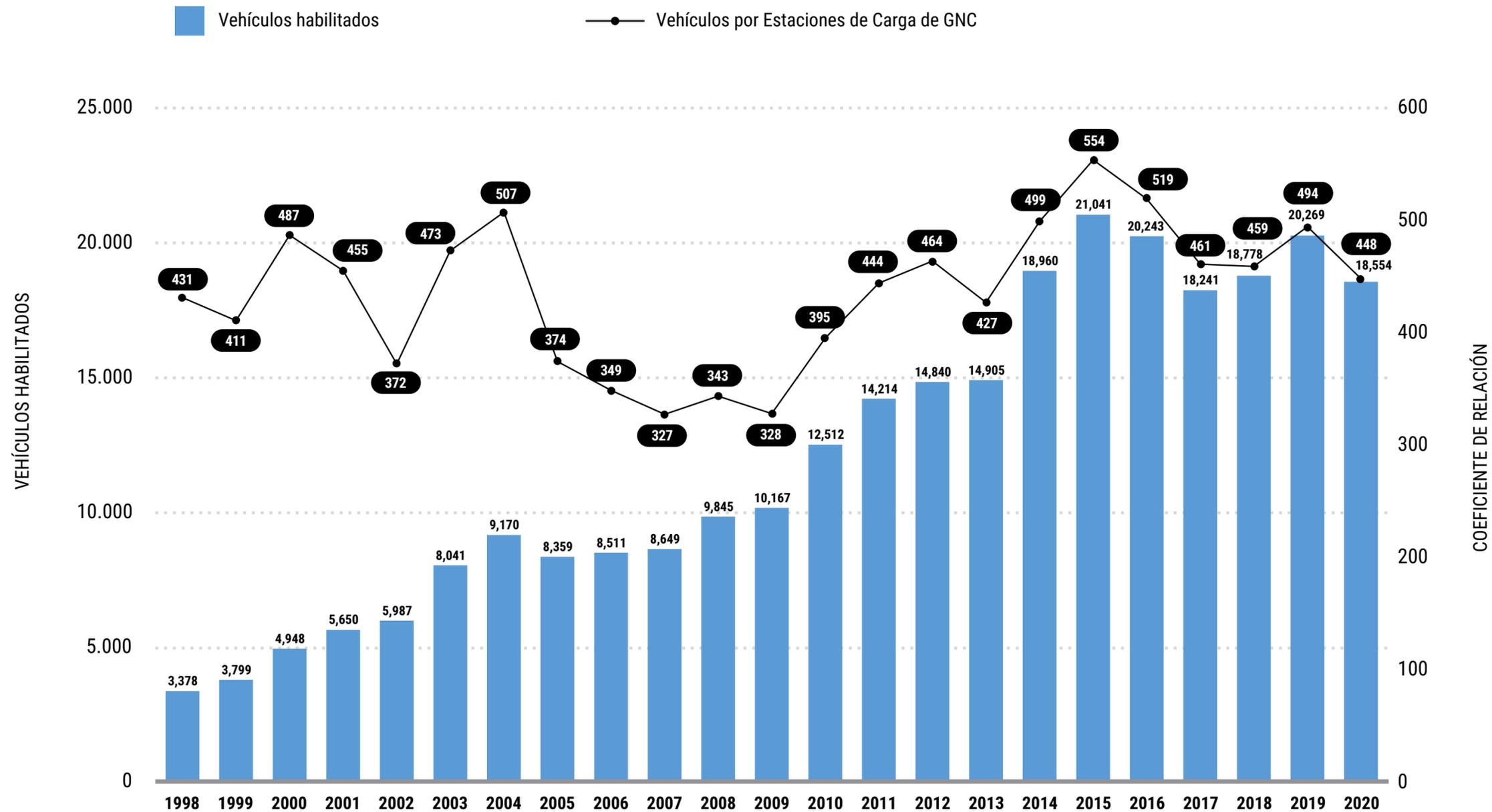


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

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 Santiago del Estero 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 Santiago del Estero 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 distinto comportamiento 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, que se caracteriza por tener variaciones irregulares, comienza en 1999 con una caída del indicador de un 5% influenciada por el mayor crecimiento anual de las estaciones de carga (18%) por sobre los vehículos habilitados (12%). El siguiente año, en cambio, registra un crecimiento de un 19%, llevando el indicador a 487 vehículos por estaciones de carga, por el aumento anual más pronunciado del parque automotor habilitado por sobre los puntos de carga (30% vs. 10%). Los siguientes dos años, 2001 y 2002, seguramente afectados por el impacto que tuvo la crisis de la Convertibilidad, tuvieron variaciones anuales negativas, del 7% y 18% respectivamente, a raíz del incremento de las estaciones de carga (de un promedio anual de 26%) que vuelve a ser mayor que el de los vehículos habilitados (de un promedio anual de 10%). Finalmente, los dos últimos años de esta etapa registran nuevamente un alza, llevando el indicador a los niveles más altos desde el inicio de la serie, en este caso por subas más visibles de los vehículos (promedio anual 24%) por sobre las estaciones (promedio anual 6%), llevándolo a 507 vehículos habilitados por punto de carga, un valor 18% mayor que lo observado en 1998.

En segundo lugar, la etapa que va desde 2005 a 2009 se caracteriza por una caída del indicador, alcanzando el mínimo de toda la serie en el último año (328 vehículos por estaciones de carga). En esta etapa se observa un decrecimiento anual promedio del 8%, como producto de las variaciones más altas de los puntos de carga (12% promedio anual) respecto de la evolución del parque automotor habilitado (-1% promedio anual), con la excepción de 2008, cuando esta relación se invierte y el indicador crece.

La tercera etapa comprende los años entre 2010 y 2015. En contraposición a la etapa previa, esta se caracteriza por el crecimiento del indicador, que alcanza el máximo de 554 vehículos habilitados por estación de carga en 2015, representando un aumento del 69% respecto de los valores de 2009. Cabe destacar que durante esta etapa de crecimiento se observa un único año (2013), en el que se registró una caída del 8%, a raíz del estancamiento en la cantidad de vehículos habilitados en relación con una suba del 9% anual en los puntos de carga.

Por último, desde 2016 en adelante el indicador experimenta descensos todos los años, a excepción del 2019, impulsados por la variación promedio anual del 2% de las estaciones de carga en relación con los vehículos habilitados, que tuvieron una variación anual negativa, promedio de -2%. Como contraparte, en 2019 se verifica el único ascenso de estos últimos cinco años como consecuencia del estancamiento de las estaciones de carga en comparación con la suba anual del 8% de los vehículos. A fin de cuentas, hacia 2020 el parque automotor por las estaciones de carga llegó a ser de 448, disminuyendo un 19% en relación con 2015.

Así, en las oscilaciones del indicador se observan los rasgos que distinguieron las cuatro etapas expuestas para la Provincia de Santiago del Estero: en un primer lugar, un período que combina caídas con subas posteriores hasta 2004, cuando el indicador alcanza valores 18% superiores al inicio; en un segundo lugar, una caída progresiva hasta 2009, del 35% en relación con 2004, impulsada por el mayor crecimiento en estaciones de carga que en la habilitación de vehículos; una tercera etapa, de 2010 hasta 2015, donde se observa un crecimiento que revierte la tendencia decreciente descripta anteriormente, y por último una última tendencia descendente de 2016 hasta 2020, a pesar del incremento de 2019. Por último, es interesante destacar que en el quinquenio 2016-2020 se registra que las variaciones del precio del GNC y el diferencial con la nafta súper, originada por el incremento de precios desde abril 2016, que probablemente haya estado influenciado 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»), desincentivaron las conversiones de vehículos.