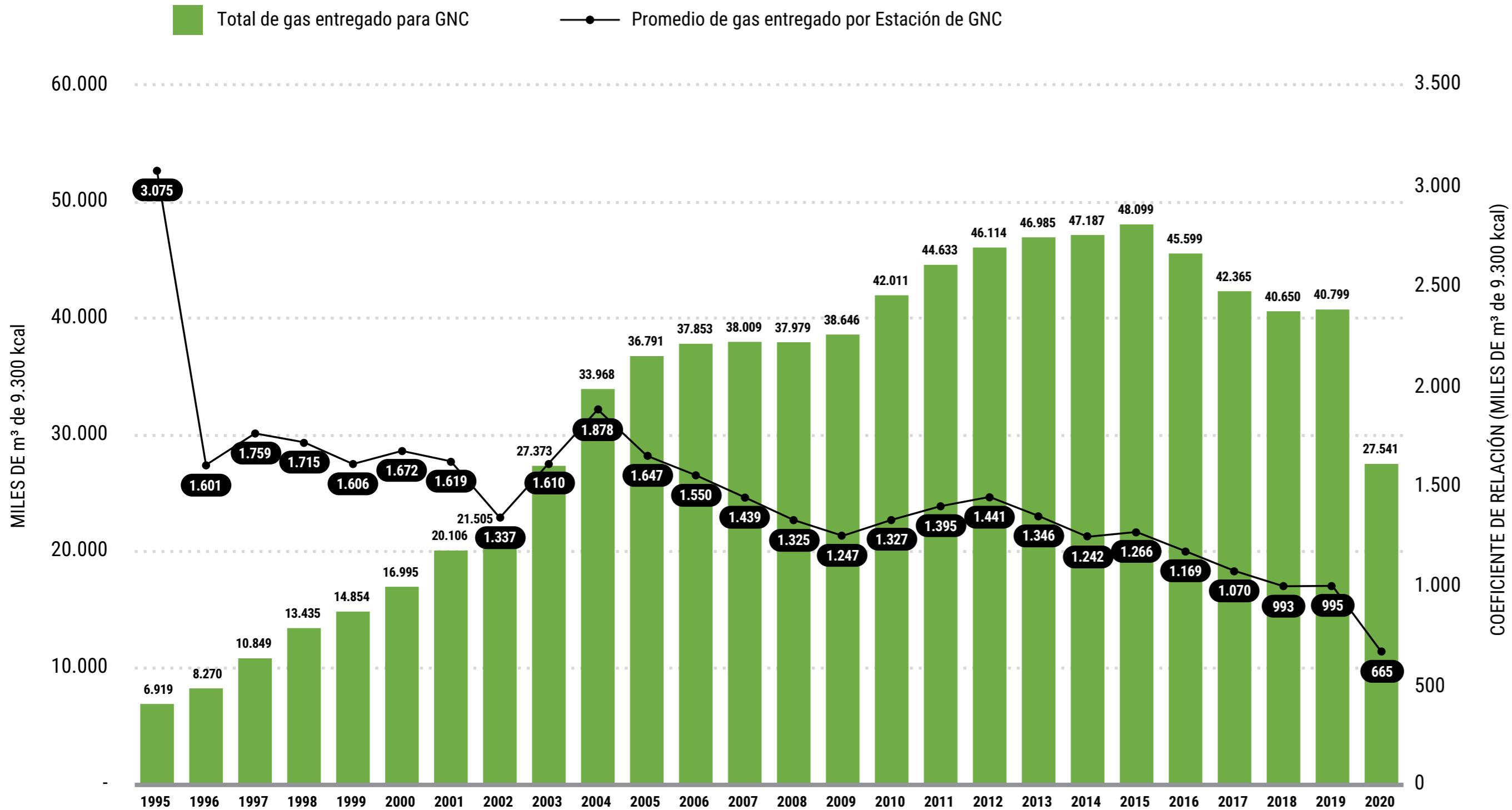


RELACIÓN ENTRE GAS ENTREGADO Y ESTACIONES DE GNC. PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

GAS ENTREGADO Y ESTACIONES DE CARGA DE GNC 1995-2020



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 (en miles de m³ de 9.300 kcal) para la Provincia de Santiago del Estero. 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. En este caso, y en función de la información disponible, el análisis comienza en el año 1995.

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 Santiago del Estero 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 Santiago del Estero 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 cuatro etapas a lo largo del período. En la primera, desde 1995 hasta 2002, el indicador registra una tendencia decreciente, interrumpida momentáneamente en los años 1997 y 2000. Así, luego de la primera disminución marcada en 1996, explicada por la notable suba interanual de las estaciones de carga (130%) en relación a la del gas entregado (20%), se observa una caída promedio del -3% anual como consecuencia de la suba más intensa de las estaciones de carga por sobre la del gas entregado, con la excepción de los años 1997 y 2000, que tuvieron la relación inversa. Así, esta primera etapa finaliza con el indicador alcanzando los 1.337 miles de m³ de gas entregado por estación, un 57% por debajo de lo que registra el primer año de la serie. Cabe destacar que la considerable baja en el indicador estuvo fuertemente influenciada por lo sucedido en 1996, cuando se registró una variación anual negativa del 48%.

En una segunda etapa, que se desarrolla en 2003 y 2004, el indicador registra un incremento continuo que lo lleva a valores un 40% por encima de los observados en 2002 (1.878 vs. 1.337). Esta evolución estuvo motivada por una suba mayor del gas entregado para GNC, que creció un 26% promedio anual con respecto a los puntos de carga, que lo hicieron en un 6%, todo ello vinculado probablemente con la recuperación económica posterior a la crisis de la Convertibilidad.

Luego de la segunda etapa de crecimiento, se observa un nuevo descenso en el indicador, de un promedio anual del 8%, entre 2005 y 2009, alcanzando el valor de 1.247 miles de m³ por estación de carga hacia el final del período, un 34% por debajo de lo registrado en 2004. Cabe destacar que la disminución posterior a 2004 se originó en la variación más pronunciada en la cantidad de puntos de carga, que creció en un promedio del 12% anual, en relación con el gas entregado, que lo hizo a un ritmo promedio del 3% anual.

La cuarta etapa, que incluye el período 2010-2020, se inicia con un crecimiento del 5% promedio hasta 2012, a raíz del aumento promedio del 6% anual del gas entregado respecto del crecimiento promedio del 1% en las estaciones de carga. Sin embargo, esta primera tendencia se revierte a partir de 2013, cuando se observa una evolución decreciente hasta el final de la serie, que lleva al indicador al mínimo del período analizado, con un descenso del 54% en comparación con lo registrado en 2012. Esta evolución estuvo impulsada por la variación positiva de las estaciones de carga, que crecieron a un ritmo promedio anual del 4% hasta 2019, mientras que el gas entregado disminuyó a un ritmo promedio anual del 2%. Cabe señalar que esta última tendencia hacia la baja se vio interrumpida momentáneamente por dos leves aumentos, de un 2% en 2015 y de un 0,2% en 2019. Asimismo, en 2020 la caída se profundiza, a raíz del descenso del gas entregado del 32% en relación con 2019, mientras que las estaciones aumentaron un 1%. Probablemente el comportamiento de 2016 en adelante estuvo afectado por la caída en el nivel de actividad económica y el deterioro de la relación de los precios de la nafta súper y el GNC desde el año 2016 a 2019, así como por la baja en el nivel de movilidad que implicaron las medidas preventivas motivadas por la pandemia (COVID-19) en el año 2020.

De este modo, en las oscilaciones descriptas se observan los rasgos salientes de las cuatro etapas mencionadas: en un primer lugar, un primer decrecimiento interrumpido por subas puntuales hasta 2002; en un segundo lugar, una suba en el indicador hasta 2004; en tercer lugar, una baja continua hasta 2009; y, en cuarto lugar, un primer aumento hasta 2012 que es seguido por una baja sostenida hasta 2020, matizada por los leves incrementos de 2015 y 2019.