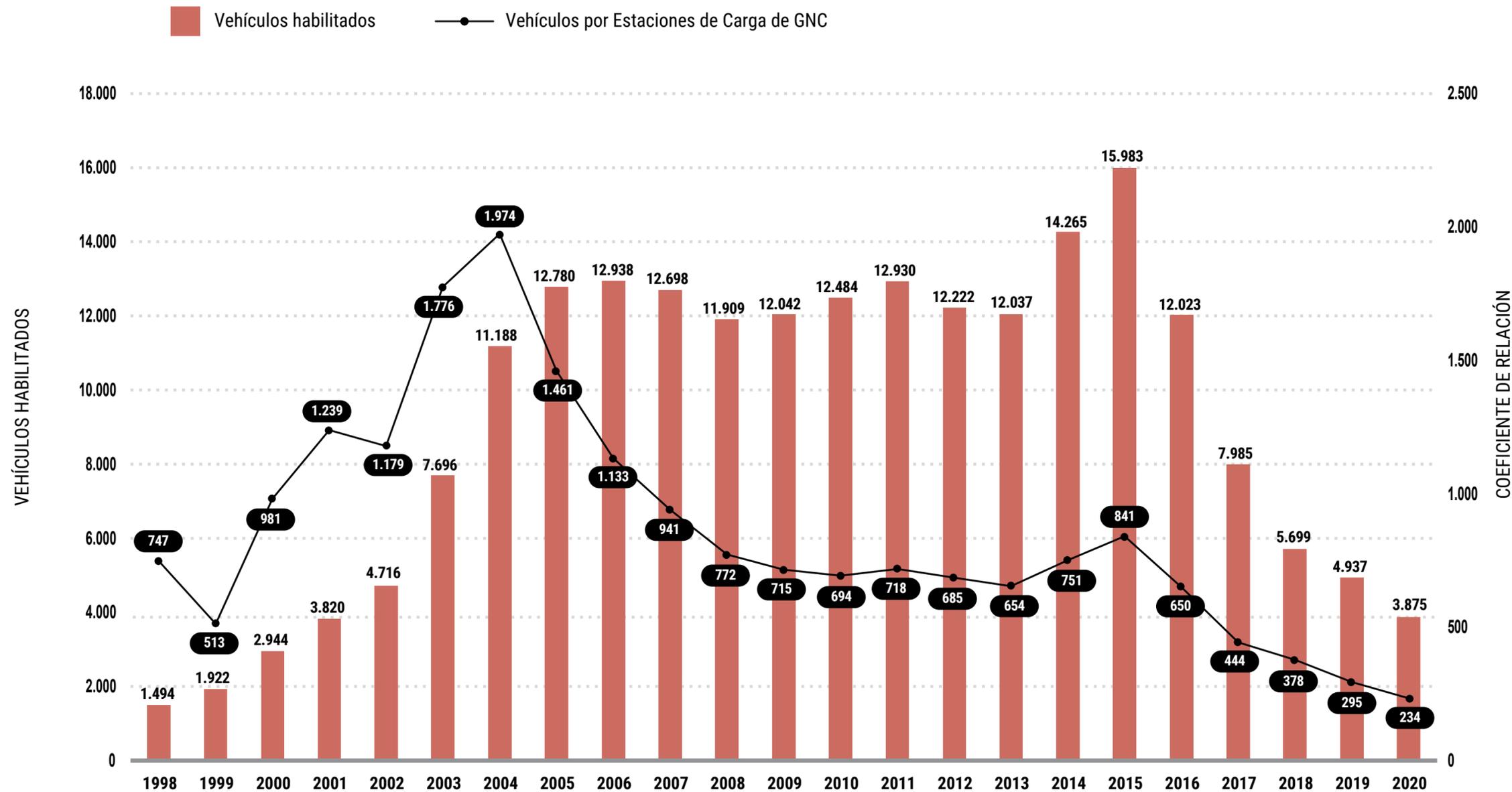


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE NEUQUÉN

## 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 Neuquén 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 Neuquén 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 irregular de crecimiento, interrumpida por algunas caídas, las estaciones de carga tuvieron variaciones anuales casi siempre positivas, con caídas en el 2000, 2012, y de 2016 a 2020, con excepción de 2019.

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 tres 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 (88%) por sobre los vehículos habilitados (29%). Los dos años siguientes registran un crecimiento considerable, impulsado por un mayor incremento en los vehículos respecto de las estaciones (promedio anual del 41% vs -9%). Por otra parte, después de 2002, cuando el indicador cae levemente, se produce un nuevo aumento en 2003 y 2004, que llevó el indicador al máximo de la serie (1.974 vehículos por estación en 2004). Cabe señalar que esta evolución probablemente haya estado influenciada por la mejora de la situación macroeconómica posterior a la crisis de la Convertibilidad, en la que los vehículos experimentaron un crecimiento promedio del 54% anual y las estaciones de carga lo hicieron en cambio en un 20%. Así, esta primera etapa finalizaba con un indicador que en comparación con 1998 había aumentado un 164% en seis años (747 vs 1.974).

En segundo lugar, la etapa siguiente va desde 2005 a 2013 y se caracteriza por una caída continua del indicador, con la excepción del leve crecimiento de 2011, que lo lleva en el final de este período a valores similares a los del inicio de la serie (654 vehículos por estaciones de carga vs 747 en 1998). De esta forma, el decrecimiento anual del indicador durante estos años se dio como producto de las variaciones más altas de los puntos de carga (15% promedio anual), que se visibilizó sobre todo en los primeros años, respecto de la evolución del parque automotor habilitado (1% promedio anual). Más allá de esta caída general, se observa un leve crecimiento en 2011, impulsado en este caso por el mayor crecimiento de los vehículos habilitados por sobre las estaciones de carga (4% vs. 0%).

Por último, desde 2014 en adelante el indicador experimenta dos momentos: un primer aumento hasta 2015 y luego descensos ininterrumpidos desde 2016 hasta 2020. En el primer momento, las subas fueron impulsadas por el aumento más intenso de los vehículos habilitados respecto de las estaciones (promedio anual del 15% vs. 2%), mientras que más tarde el descenso observado hasta 2020, que lleva el indicador al mínimo de la serie (234 vehículos por estaciones de carga de GNC), se debió al decrecimiento más pronunciado del parque automotor (promedio anual 24%) en relación al de los puntos de carga (promedio anual del 2%). Finalmente, es interesante destacar que la baja en las conversiones de vehículos registrada en el quinquenio 2016-2020 probablemente haya estado incentivada por las variaciones del precio del GNC y el diferencial con la nafta súper, que a su vez estuvieron originadas por el incremento de precios desde abril 2016, en un contexto marcado por las expectativas de aumento del precio del gas natural en el Punto de Ingreso al Sistema de Transporte (PIST), que fue efectivizado a partir de octubre de ese año (ver «[Tarifas de Gas 2016-2020](#)»).