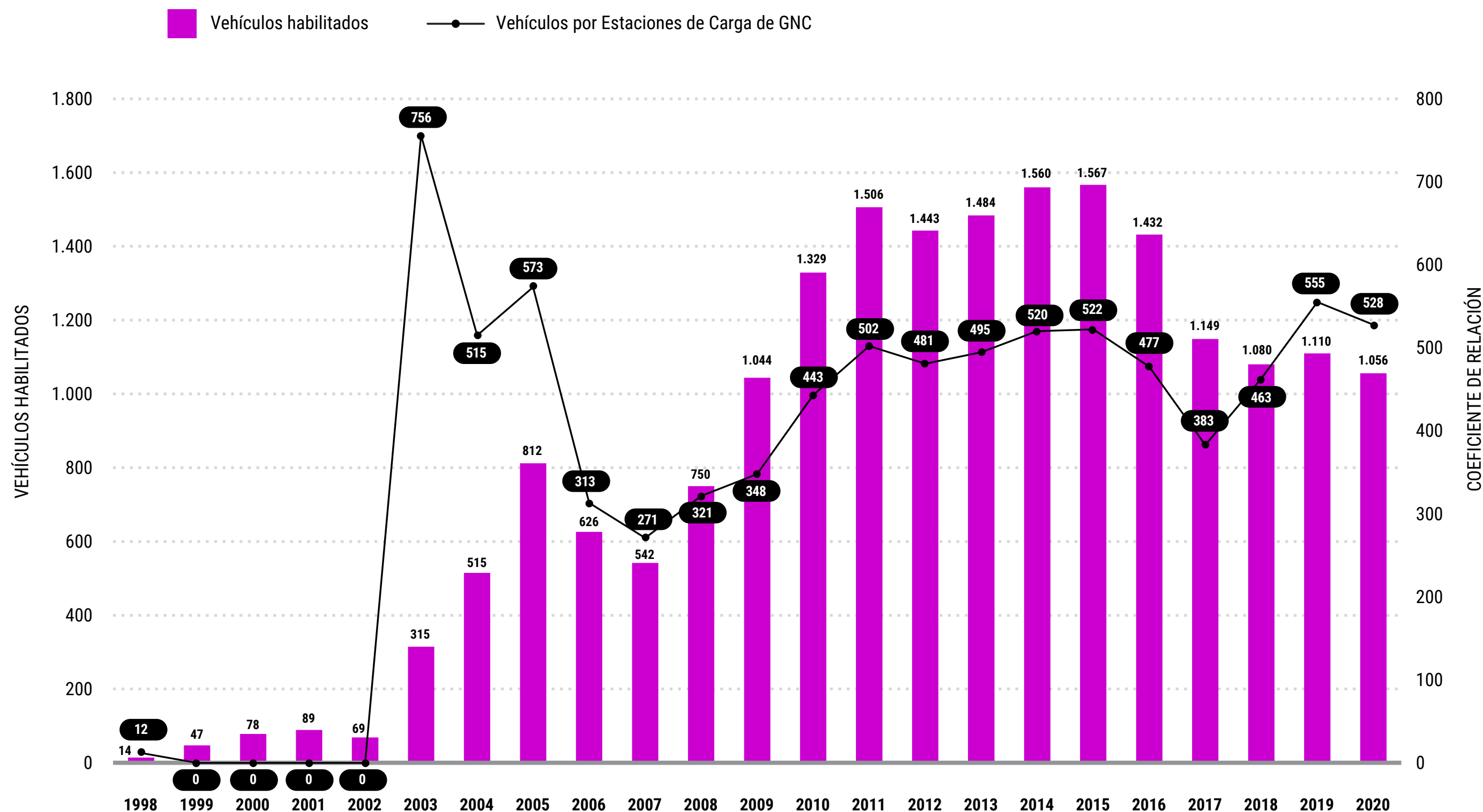


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE CHUBUT

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 Chubut 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.

En el caso particular de la provincia de Chubut el mercado de GNC no se ha podido desarrollar más que muy acotadamente y se encuentra con tendencia declinante, debido al subsidio patagónico a las naftas y las condiciones geográficas particulares. A lo largo de la historia, las estaciones de servicio llegaron a ser como máximo tres: una ubicada en Puerto Madryn, que abastece fundamentalmente a remises y taxis; otra en Trelew, que cerró en 2018, y otra en Comodoro Rivadavia. A pesar de que esta última en algunas oportunidades ha estado inactiva debido a que por su ubicación sobre la ladera del cerro Chenque fue afectada por los frecuentes deslaves que ocurren en esa zona, actualmente opera en la provincia junto con la de Puerto Madryn.

De esta forma, si bien las dos variables tienen diferentes comportamientos en sus variaciones anuales, en Chubut el número de vehículos con GNC tuvo una evolución más volátil, determinando en forma primaria la variación 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, el número de estaciones de carga habilitadas, que fueron tres hasta 2018 y luego dos hasta la actualidad, le dan una característica particular a la zona.

Teniendo en cuenta lo anterior, luego de los primeros años, afectados por no registrar estaciones, luego de 2003 es posible distinguir tres etapas principales en la evolución del indicador. La primera, desde 2003 a 2007, comienza con una importante suba en 2003, como producto del incremento más visible de los vehículos habilitados, que superaron los 300, al tiempo que solo se registraba una estación de carga, surgida a mitad de ese año. Luego, el indicador presenta una tendencia a la baja, que se encuentra influenciada por la presencia durante todo el año de dicha estación mientras que los vehículos habilitados caen. En el año 2005 vuelve a registrarse una leve suba impulsada por el mayor incremento en los vehículos respecto de las estaciones (58% vs 42%), dado que ese año se incorpora una nueva estación de servicio. De este modo, después de 2005 el indicador vuelve a caer hasta el final de esta primera etapa, ya que permanecen 2 estaciones de carga, pero disminuyen la cantidad de autos a GNC, llegando al mínimo de la serie (271 vehículos por estación en 2007). Asimismo, cabe señalar que en comparación con 2003 el indicador había disminuido un 64% (271 vs 756).

La etapa siguiente va desde 2008 a 2015, ya con tres estaciones de carga en la provincia, y se caracteriza por una suba continua del indicador, con la excepción del leve decrecimiento de 2012, que lo lleva en el final de este período a valores similares a los del 2004 (522 vehículos por estaciones de carga en 2015 vs 515 en 2004). De esta forma, el crecimiento anual del indicador durante estos años se dio como producto de las variaciones más altas de los vehículos habilitados (18% promedio anual), que se visibilizó sobre todo en los primeros años hasta 2012, respecto de la evolución de los puntos de carga (6% promedio anual, producto de la incorporación de la tercera estación en 2008). Como fue aclarado anteriormente, más allá de este crecimiento general, se observa un leve decrecimiento en 2012, impulsado en este caso por la variación negativa de los vehículos habilitados, de un 4%, mientras que las estaciones de carga no variaron ese año.

Por último, desde 2016 en adelante el indicador experimenta tres momentos: un primer descenso hasta 2017, luego un ascenso hasta 2019 y una baja final en 2020. En el primer momento, las caídas fueron impulsadas por el descenso más intenso de los vehículos (promedio anual del -14%) respecto de las estaciones de carga, que permanecieron sin variaciones durante estos años. Más tarde el ascenso observado hasta 2019, que lleva el indicador este año a valores superiores a los del inicio de esta etapa (555 vehículos por estaciones de carga de GNC), se debió al decrecimiento más pronunciado de los puntos de carga (promedio anual 18%, producto del cierre en 2018 de una estación) en relación al de parque automotor (promedio anual del 2%). Ya en 2020, se observa un último descenso, con una cantidad de estaciones que se mantuvo estable, mientras que los vehículos habilitados disminuyeron en un 5%, por lo que el indicador finaliza la serie en niveles similares a 2015, y levemente superiores a 2004.