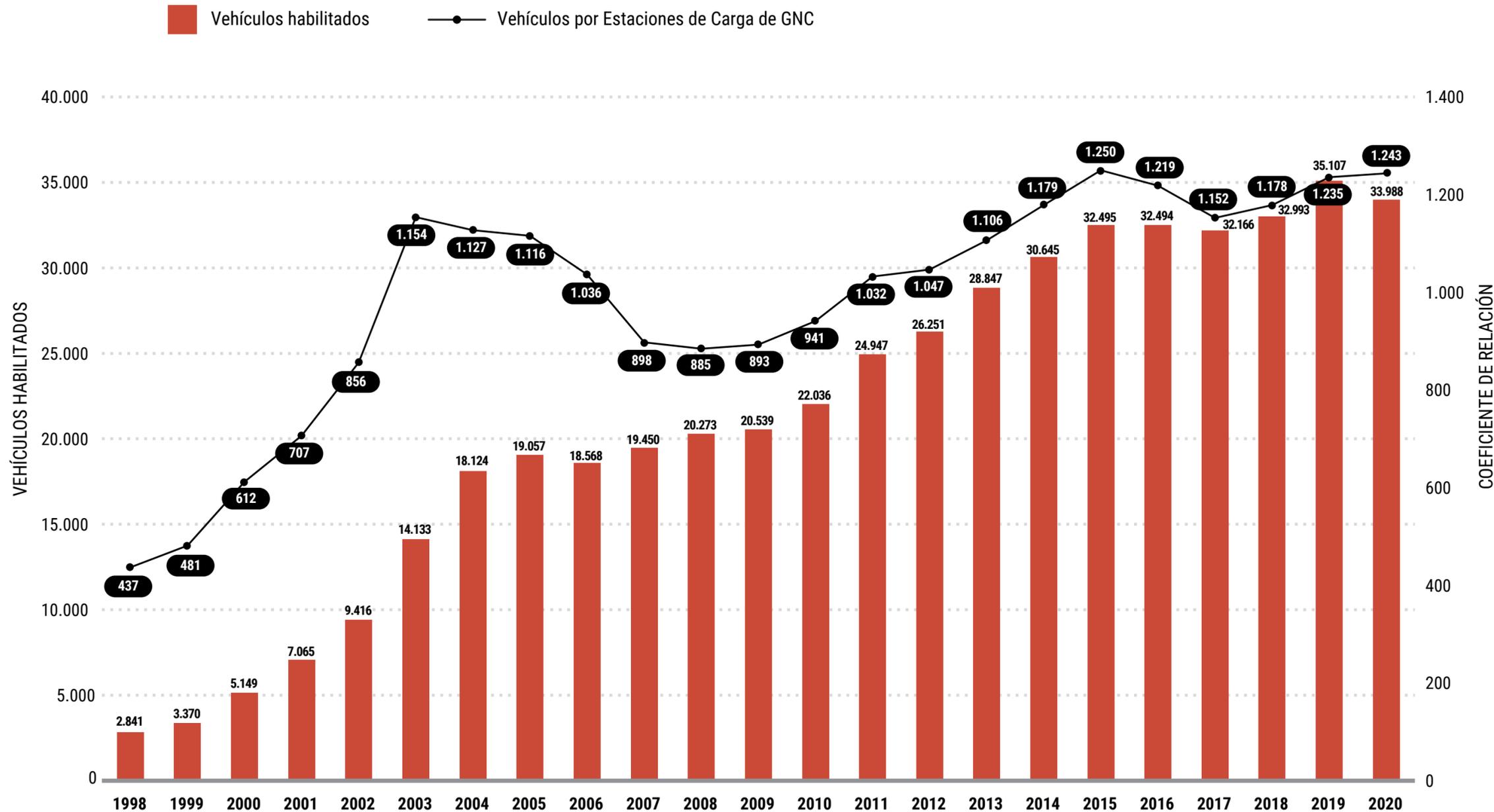


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE SAN LUIS

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 San Luis 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.

De esta forma, 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 San Luis el número de vehículos con GNC tuvo un comportamiento algo 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 excepción de 2020, cuando se registró la baja de una estación.

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 del número 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.

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible distinguir cuatro etapas principales en la evolución del indicador. La primera, desde 1998 a 2003, con una continua suba como producto del incremento mayor en el número de los vehículos habilitados en relación al crecimiento de la cantidad de los puntos de carga (promedio anual del 38% vs. 14%). Asimismo, cabe señalar que la evolución de la cantidad de vehículos habilitados durante estos años no parece haber estado condicionada directamente con la recesión de los últimos años de la Convertibilidad, en tanto este período culmina con el indicador en 1.154, un 164% por encima de los valores registrados en 1998 (437).

La etapa siguiente abarca desde 2004 a 2008 y se caracteriza por un descenso del indicador, que lo lleva en el final de este período a valores similares a los del 2002 (885 vehículos por estación de carga en 2008 vs 856 en 2002). De esta forma, el descenso anual del indicador durante estos años se dio como producto del auge que en esa época presentaba el mercado del GNC que registraba un crecimiento en el número de los puntos de carga del 14% promedio anual, respecto de la evolución de la cantidad de vehículos habilitados (8% promedio anual). En cuanto a la tercera etapa, que se inicia en 2009 y finaliza en 2015, vuelve a registrarse una tendencia ascendente impulsada por el incremento más pronunciado de la habilitación de vehículos respecto a la incorporación de estaciones de carga (promedio anual del 7% vs. 2%), que lleva al indicador a los niveles máximos de la serie (1.250 en 2015).

Por último, desde 2016 en adelante el indicador experimenta dos momentos: un primer descenso hasta 2017 y luego un ascenso hasta 2020. En el primer momento, las caídas fueron impulsadas por las bajas de los vehículos habilitados (promedio anual del 1%) respecto de las estaciones de carga, que aumentaron en un promedio anual de 4%. Luego, desde 2018 y hasta 2020 el indicador aumenta hasta alcanzar valores levemente inferiores a los registrados en 2015 (1.243 vehículos por estaciones de carga de GNC), a raíz de haberse producido, durante ese período, la baja de una estación de carga, mientras que el parque automotor evolucionó con un crecimiento promedio anual del 2%.

Finalmente, es interesante destacar que la baja en las conversiones de vehículos registrada desde el 2016 probablemente haya estado ocasionada por las variaciones del precio del GNC y la disminución del diferencial de precio con la nafta súper. Estas variaciones 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»](#)).