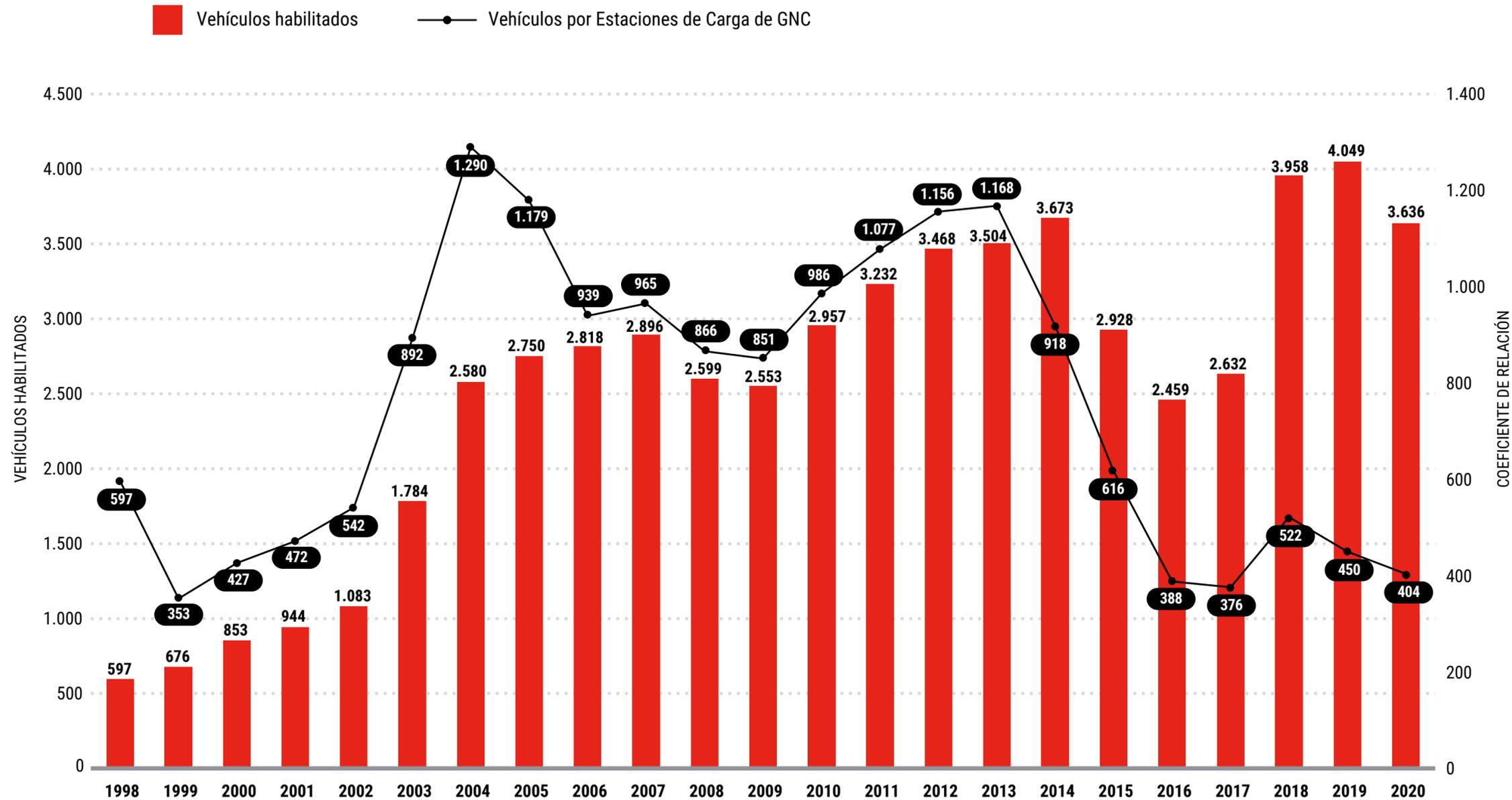


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE LA RIOJA

## 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 La Rioja 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 La Rioja 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 experimentó una tendencia irregular de crecimiento, interrumpida por algunas caídas, las estaciones de carga tuvieron variaciones anuales siempre positivas.

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.

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible distinguir cuatro etapas principales en la evolución del indicador. La primera, desde 1998 a 2004, que se inicia con una caída del indicador, a raíz de la incorporación de una estación de carga mientras que los vehículos aumentaron un 13%. Luego, se observa una continua suba como producto del incremento más visible de los vehículos habilitados (promedio anual del 32%) en relación a los puntos de carga, que permanecieron sin variaciones desde el 1999 hasta 2004. Cabe señalar que la evolución de los vehículos por estación durante estos años parece haber estado en alguna medida por la recesión de los últimos años de la Convertibilidad, en tanto este período culmina con el indicador creciendo y llegando al máximo de la serie con 1.290 vehículos por estación, un 116% por encima de los valores de 1998 (597).

La etapa siguiente, que abarca desde 2005 a 2009, se caracteriza por un descenso del indicador, con excepción del año 2007, cuando aumenta por el ascenso de los vehículos (de un 3%), mientras que las estaciones de carga no sufrieron modificaciones ese año. Esta tendencia descendente del indicador durante estos años se dio como producto de las variaciones más altas de los puntos de carga respecto del parque automotor. Así, en un primer lugar, las estaciones pasaron en 2006 de 2 a 3, mientras que los vehículos habilitados crecieron a un 5% promedio anual entre 2005 y 2006; y luego, de 2007 a 2009, las estaciones se mantuvieron estables, al tiempo que los vehículos habilitados cayeron un 3% promedio anual.

En cuanto a la tercera etapa, que se inicia en 2010 y finaliza en 2013, vuelve a registrarse una tendencia ascendente impulsada por el incremento más pronunciado de la habilitación de vehículos (promedio anual del 8%) respecto de las estaciones de carga, que permanecieron sin variaciones.

Por último, desde 2014 en adelante el indicador experimenta un descenso constante hasta 2020, con la excepción de 2018, cuando se registra una suba, por el alza más importante de los vehículos (50%) en relación con las estaciones, que aumentaron de 7 a 8 ese año. Esta nueva tendencia descendente estuvo impulsada por el leve crecimiento de los vehículos habilitados (promedio anual del 3%) respecto de las estaciones de carga, que aumentaron de 3 a comienzos de 2014 a 9 en 2019, finalizando 2020 con el indicador alcanzando valores similares a los del año 2000 (404 vs. 427).