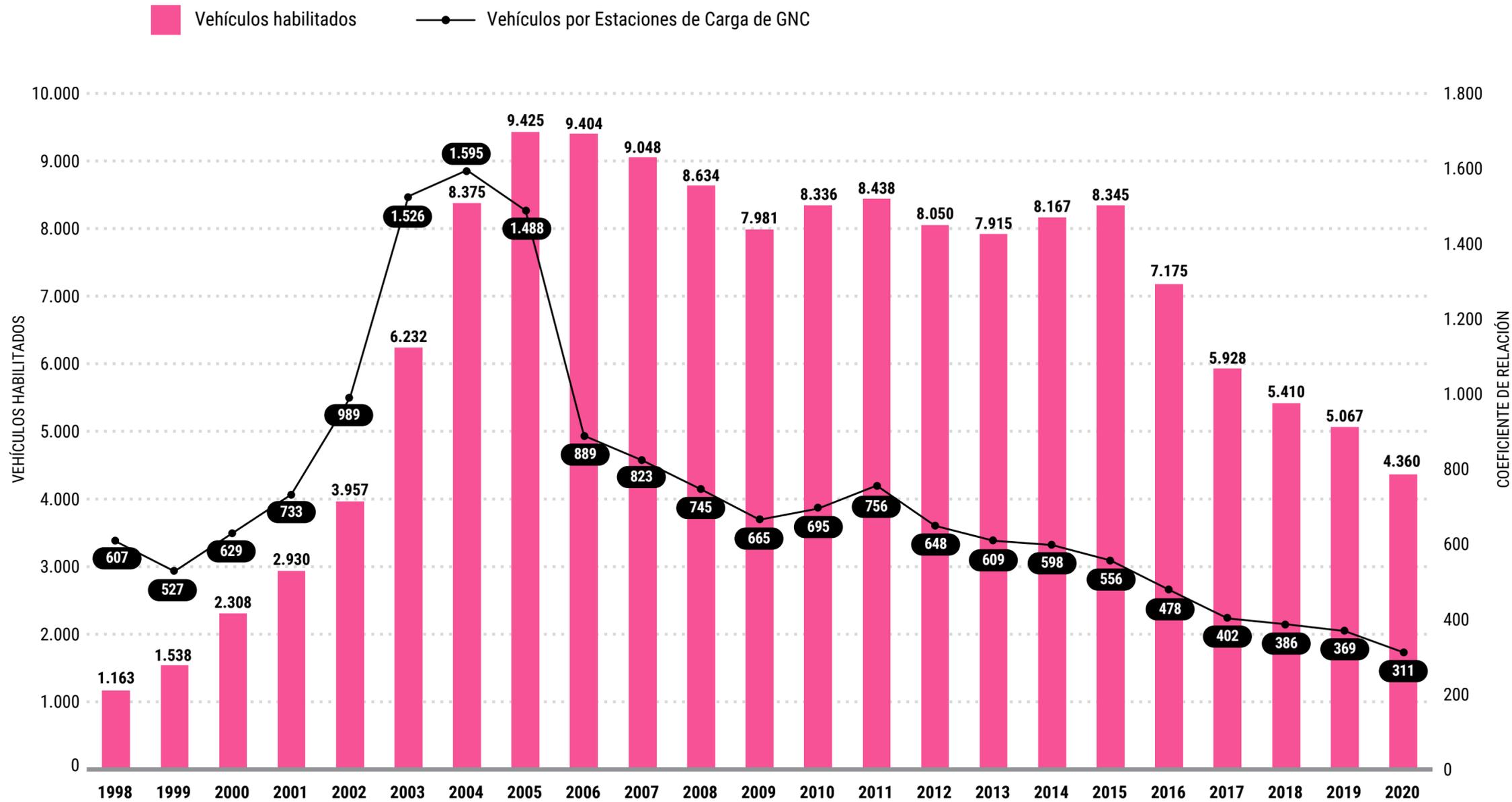


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC PROVINCIA DE LA PAMPA

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 Pampa 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 Pampa 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 casi siempre positivas con la excepción del 2011, 2017, 2018 y 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 responde a 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 tres etapas principales en la evolución del indicador. La primera, desde 1998 a 2004, que se inicia con una baja del indicador durante el primer año. Luego, a partir de 1999 se observa una continua suba como producto del incremento más visible de los vehículos habilitados (promedio anual del 39%) en relación a los puntos de carga, que pasaron de 2 estaciones en 1998 a 4 en 2000 y a 5 en 2004. Cabe señalar que la evolución de los vehículos por estación durante estos años parece haber estado condicionada 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 1.595 vehículos por estación en 2004, un 163% por encima de los valores de 1998 (607).

La etapa siguiente, que abarca desde 2005 a 2011, se caracteriza por un descenso del indicador, finalizando con dos años de variación positiva en valores similares a los del 2001 (733 en 2001) y levemente inferiores a 2007. Este descenso del indicador se dio como producto de las variaciones más altas de los puntos de carga, que pasaron de 6 en 2005 a 11 en 2011 respecto de la evolución de los vehículos habilitados, que cayeron al 1% promedio anual hasta 2009 y luego crecieron en los últimos dos años al promedio de 3% anual, mientras las estaciones cayeron de 12 a 11 en 2011.

Por último, desde 2012 en adelante el indicador experimenta una caída continua, finalizando en 2020 con el mínimo de la serie (311 vehículos por estación). Esta tendencia decreciente se originó en la caída de los vehículos, que lo hicieron a un ritmo del 7% anual mientras que los puntos de carga pasaron de 12 en 2012 a 14 en 2020.

Así, el indicador en 2020 alcanzó valores 80% menores al máximo de la serie en 2004 (1595) y 49% menores al inicio en 1998 (607). Finalmente, es interesante destacar que la baja en las conversiones de vehículos registrada desde el 2016 probablemente haya estado incentivada por las variaciones del precio del GNC y el diferencial 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»](#)).