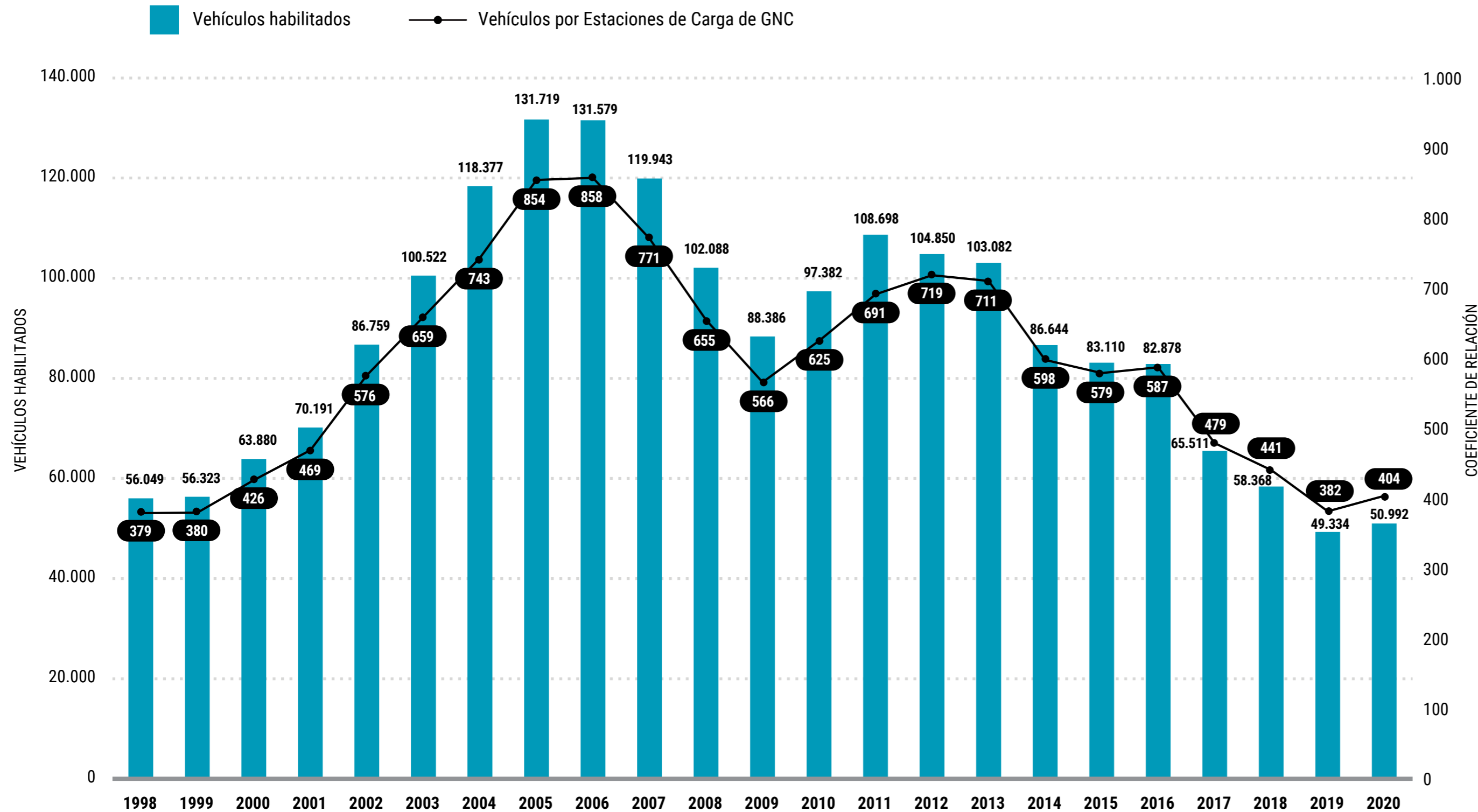


RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

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 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) 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 manera, 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 CABA 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 2005, 2012, 2013 y desde 2015 en adelante hasta 2020.

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 2006, que se caracteriza por experimentar una suba continua del indicador a lo largo de toda la etapa. Así, en 2006 se registró un aumento de un 126% con relación a 1998, como producto del incremento más visible de los vehículos habilitados (promedio anual del 12%) en relación a los puntos de carga, que se mantuvieron prácticamente estables, pasando de 148 en 1998 a 153 en 2006. Cabe señalar que la evolución de los vehículos por estación durante estos años pudo 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 858 vehículos por estación en 2006.

La etapa siguiente, que abarca desde 2007 a 2013, se caracteriza por registrar un descenso del indicador en un primer momento y hasta 2009, para luego experimentar una suba posterior hasta 2012. De este modo, en el primer momento el descenso del indicador se dio como producto de la disminución de los vehículos habilitados, que cayeron un 12% promedio anual hasta 2009, mientras que los puntos de carga se mantuvieron estables en 156. Posteriormente, la tendencia creciente del indicador se da como consecuencia del aumento de los vehículos (6% promedio anual) hasta 2012, mientras que las estaciones descendieron a 146 en 2012.

Por último, desde 2013 en adelante el indicador experimenta una tendencia hacia la baja, con la excepción de 2016 y 2020, cuando se dan leves incrementos, finalizando la serie con 404 vehículos por estación en 2020. En este sentido, la tendencia decreciente de los vehículos por estación se originó en la caída del parque automotor habilitado, que bajó a un ritmo del 8% promedio anual mientras que los puntos de carga disminuyeron un 13%, pasando de 146 en 2012 a 126 en 2020. Así, el indicador en 2020 alcanzó valores 53% menores al máximo de la serie en 2006 (858) y 44% al 2012 (719).

Finalmente, es interesante destacar que la baja en las conversiones de vehículos registrada desde el 2016 en adelante 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](#)»).