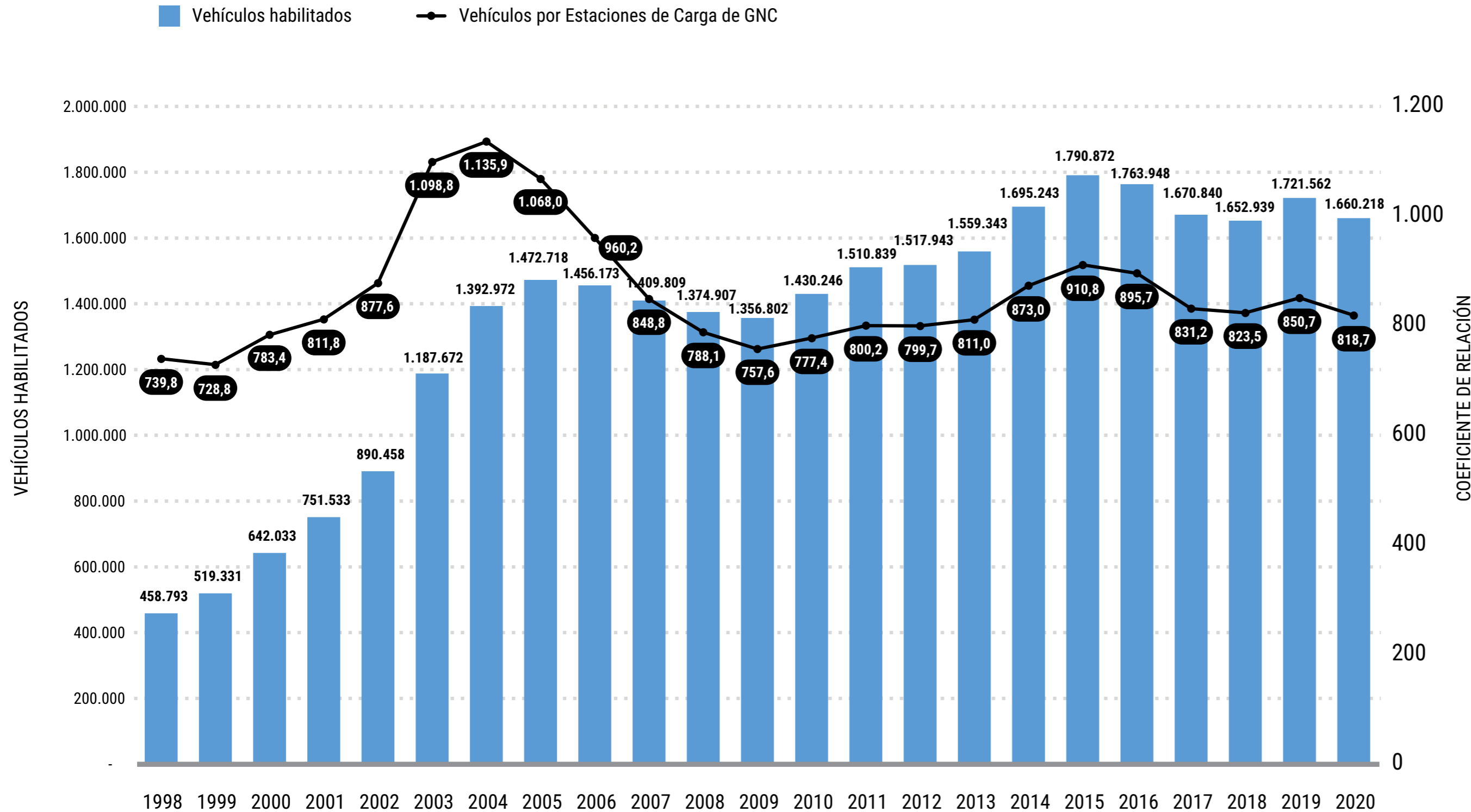


# RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS HABILITADOS Y ESTACIONES DE GNC - TOTAL PAÍS

## 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 de la relación entre ellos y las estaciones de carga de GNC 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 con las estaciones de carga se realiza, a efectos de contar con un indicador que exponga cómo se fue desarrollando 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.

Teniendo en cuenta lo anterior, si bien las dos variables tienen diferentes intensidades en sus variaciones anuales, el número de vehículos con GNC tuvo un comportamiento más volátil. Esa variable fue la que determinó en forma primaria la evolución del indicador a lo largo de la serie (ver «[Expansión del parque automotor propulsado a GNC 1998-2019](#)»). De esta manera, el patrón general observado marcó que mientras que el número de vehículos habilitados experimentaba una tendencia general al crecimiento, compuesta por períodos con incrementos interrumpidos por leves caídas, las estaciones de carga tuvieron oscilaciones anuales siempre positivas (ver «[Expansión de las estaciones de carga de GNC 1993-2019](#)»).

El diferente comportamiento 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 precio de la nafta (ver «[Conversiones del Parque automotor propulsado a GNC 2015-2019](#)»), variable altamente volátil y a que es un mercado atomizado con bajo costo hundido. Mientras que 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.

En tal sentido, es posible distinguir cuatro etapas. La primera, desde 1998 a 2004, cuando el indicador alcanza un valor 54% superior al del año inicial (739,8 en 1998 vs. 1.135,9 en 2004) traccionado en mayor medida por los incrementos anuales más pronunciados en la cantidad de vehículos habilitados (variación promedio anual de 21%) que por el aumento en los puntos de carga (variación promedio del 12%). Luego de 2004, cuando los valores del indicador llegan al máximo de la serie, comienza una segunda etapa entre 2005 y 2009 en la que el número de estaciones de GNC que se inauguran marcan un descenso progresivo del indicador (variación promedio del -8% anual). Sin embargo, el número de vehículos habilitados sobre estaciones de carga para este último año mantuvo valores superiores a los registrados en 1999. En este lapso también tuvieron mayor incidencia las variaciones del número de vehículos por sobre el de las estaciones, pero al contrario que la etapa anterior, el ritmo de crecimiento fue menor, ya que el parque automotor registró un estancamiento en su variación promedio, mientras que las estaciones, si bien disminuyeron su tasa de crecimiento, mantuvieron un incremento anual promedio del 8%.

En tercer lugar, desde 2010 y hasta 2015, el indicador volvió a experimentar un aumento, con un promedio del 3% anual, empujado nuevamente por el incremento del número de vehículos propulsados a gas que se habilitaron, que registraron una variación promedio del 5% en relación al período previo, al tiempo que las estaciones evidenciaron un crecimiento promedio del 2%. A pesar de que el indicador alcanzó un nuevo pico en 2015 (910,8), recuperando una posición superior al nivel de 2007, desde 2016 y hasta 2020 vuelve a notarse una baja sostenida promedio del 2% anual hasta el final de este período. Contrariamente a los períodos anteriores, en los que la variación entre variables se daba en diferentes intensidades, el parque automotor de GNC en este caso cayó un 1% promedio y las estaciones crecieron inversamente en la misma proporción.

Así, en las oscilaciones se observan ciertos rasgos que distinguieron las cuatro etapas expuestas: en un primer lugar, un fuerte crecimiento hasta 2004; en un segundo lugar, una disminución hasta 2009; en un tercer lugar, un leve rebote en el crecimiento, sobre todo liderado por la habilitación de vehículos hasta 2015; y finalmente, un descenso que dejó un saldo final de estancamiento en 2020.

Por último, resulta interesante destacar que la evolución de estas variables no parece estar tan ligada a la evolución de la actividad económica y el PBI, como se observa por ejemplo entre 1999-2002, cuando se combina una recesión y caída del PBI promedio del 5% para el período con una suba del indicador, o en 2005-2009, cuando el PBI crece en promedio 5%, mientras que el indicador sufre una ralentización y estancamiento. En cambio, sí existe una relación más directa con las variaciones del precio del GNC y el diferencial con la nafta súper durante el período analizado. Respecto del último quinquenio 2016-2020, el incremento de precios desde abril 2016, probablemente influenciado por las expectativas de aumento del precio del gas natural en el Punto de Ingreso al Sistema de Transporte (PIST) que finalmente llegaría a partir de octubre de ese año (ver «[Tarifas de Gas 2016-2020](#)»), desincentivó las conversiones de vehículos.