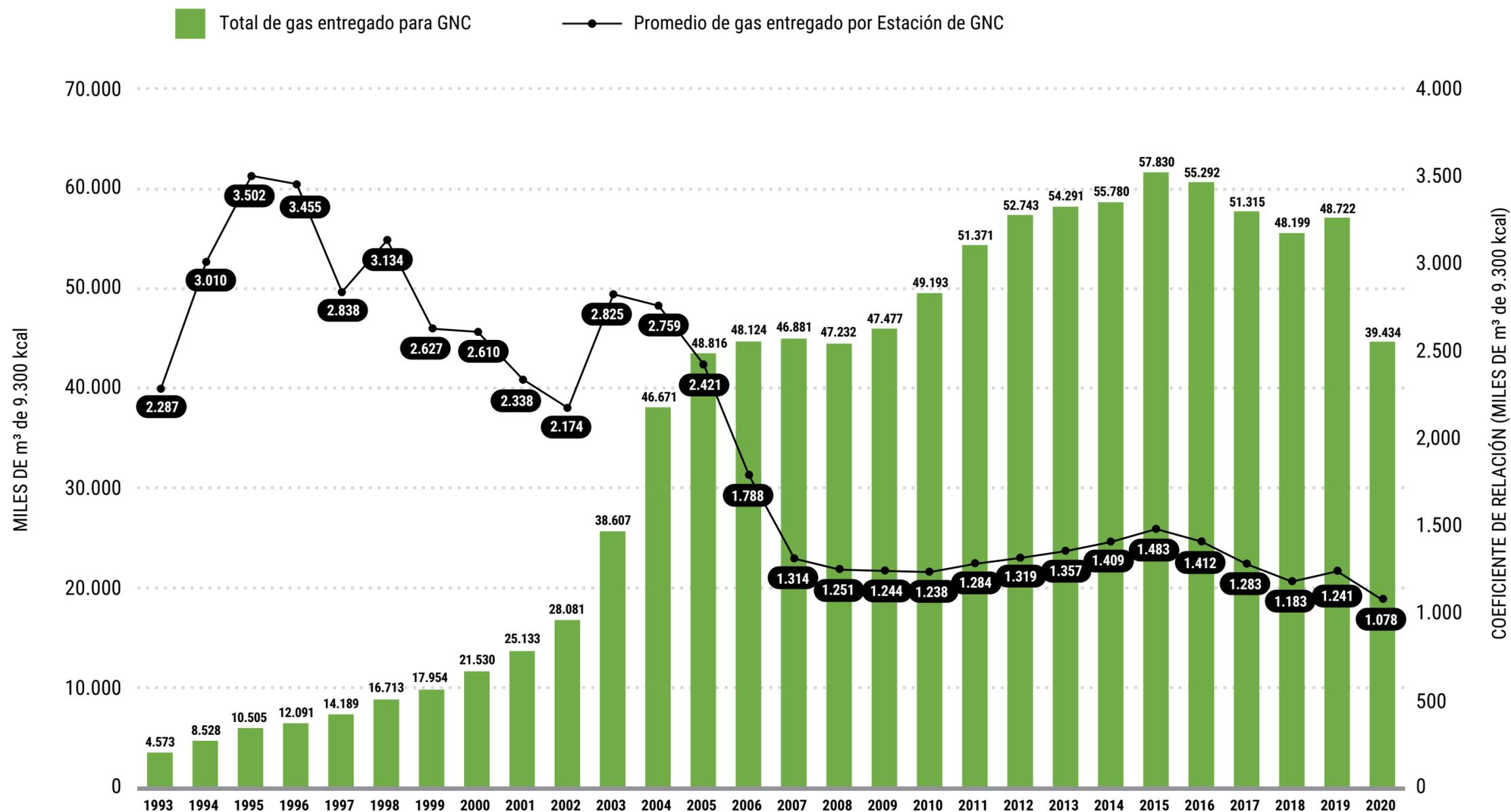


# RELACIÓN ENTRE GAS ENTREGADO Y ESTACIONES DE GNC. PROVINCIA DE SAN JUAN

## GAS ENTREGADO Y ESTACIONES DE CARGA DE GNC 1993-2020



Se observa la evolución anual del gas entregado por las licenciatarias de distribución a los usuarios de Gas Natural Comprimido (GNC) y el promedio de gas entregado por estación de carga de GNC (en miles de m³ de 9.300 kcal) para la Provincia de San Juan. Este último indicador corresponde al volumen anual del gas entregado a usuarios de GNC dividido por el número de estaciones de carga en la provincia, de acuerdo a los datos publicados por el ENARGAS.

La relación de los volúmenes de gas natural entregados a usuarios de GNC con el número de estaciones de carga se efectúa de forma complementaria a lo expuesto en el informe de los vehículos habilitados (ver «Vehículos habilitados y Estaciones de Carga de GNC. Provincia de San Juan 1998-2020») y se realiza a efectos de contar con un indicador que exponga cómo se fue desarrollando el mercado del Gas Natural Vehicular argentino en la provincia durante las últimas décadas. En tal sentido, se relacionaron dos variables fundamentales del sistema que permiten analizar la venta promedio anual de gas natural que han tenido las estaciones de carga de GNC a lo largo del tiempo.

Teniendo en cuenta lo anterior, si bien las dos variables experimentan desempeños disímiles en sus variaciones anuales, tal como ocurrió a nivel nacional (ver «Gas entregado y Estaciones de Carga de GNC. Total País 1993-2020»), en San Juan el gas entregado a usuarios de GNC se constituyó como la variable preponderante de esta relación, manteniendo un comportamiento más volátil y determinando en mayor medida la evolución del indicador a lo largo de toda la serie. De este modo, mientras las estaciones de carga tuvieron variaciones anuales positivas hasta 2014, el volumen de gas entregado registró oscilaciones más notorias de crecimiento y de caída, que con distinta intensidad en sus ritmos marcaron las etapas que pueden observarse en el período. Por un lado, la evolución del gas entregado por las estaciones de carga de GNC responde a factores específicos de este mercado, tales como la cantidad de vehículos habilitados, la relación del precio del GNC con el de las naftas (ver «Relación del precio del GNC con la nafta súper y Conversiones. Total País 2015-2020»), las características propias de los vehículos que ingresan a este mercado y las nuevas tecnologías de las conversiones, que generan menor consumo unitario a medida que se desarrollan, entre los más destacados. Por otro lado, el comportamiento de la variable estaciones de carga responde a factores más rígidos, ya que su instalación conlleva un alto costo hundido y presenta dificultades para su expansión, tal como la capacidad de acceder a un servicio firme (no interrumpible) de gas natural.

Es posible distinguir cinco etapas a lo largo del período. En la primera, desde 1993 hasta 1997, el indicador registra una tendencia creciente hasta 1995 y luego cae hasta el final de esta etapa. Así, el primer aumento se explica por la notable suba interanual del gas entregado (55% en promedio) en relación a la variación de las estaciones de carga (24% en promedio). Luego, en 1996 y 1997 se observa una caída promedio del 10% anual como consecuencia de la suba más intensa de las estaciones de carga por sobre la del gas entregado (30% vs. 16% en promedio). Así, esta primera fase finaliza con el indicador alcanzando los 2.838 miles de m³ de gas entregado por estación, un 24% por encima de lo que registra el primer año de la serie. Cabe destacar que esta suba estuvo fuertemente influenciada por lo sucedido en 1994 y 1995, cuando se registró un crecimiento anual promedio del 24%.

En una segunda etapa, que se desarrolla desde 1998 hasta 2002, el indicador registra un continuo decrecimiento luego del primer año con variación positiva. Así, si el año inicial el indicador aumenta un 10% motivado por el crecimiento más intenso en el gas entregado respecto de los puntos de carga (18% vs. 7%), durante los años siguientes se registra una disminución de un promedio anual de 9%, que redunda en una suba más pronunciada de las estaciones de carga (25% promedio anual) que del gas entregado (14% promedio anual). Como consecuencia de esta evolución, el indicador alcanzó los 2.174 miles de m³ en 2002, un 23% inferior a lo registrado en 1997.

Luego de la segunda etapa, se observa un primer aumento del indicador del 30% anual en 2003, impulsado por un mayor incremento del gas entregado por sobre los puntos de carga (37% vs. 6% anual) y posteriormente un nuevo descenso desde 2004 hasta 2010, de un promedio anual del 10%, alcanzando el valor de 1.238 miles de m³ por estación de carga hacia el final del período (un 43% por debajo de lo registrado en 2002). Cabe destacar que la disminución posterior a 2003 se originó en la variación más pronunciada en la cantidad de puntos de carga, que creció en un promedio del 17% anual, en relación con el gas entregado, que lo hizo a un ritmo promedio del 4% anual.

La cuarta etapa, que incluye el período 2011-2015, se caracteriza por un crecimiento leve pero continuo de un promedio anual del 4%, a raíz del aumento promedio del 3% anual del gas entregado respecto del descenso promedio del 0,4% en las estaciones de carga. Sin embargo, esta tendencia se revierte en la última etapa, que comienza luego de 2015, registrándose una caída sostenida hasta 2020, con la excepción de 2019, alcanzando el mínimo de la serie en el último año. En este sentido, el gas entregado hasta 2018 cayó en un promedio de 6% anual, mientras que las estaciones de carga crecieron a un ritmo de 1% anual. En 2019, esta relación se revierte y en 2020 la caída del indicador se profundiza a raíz del notable descenso del gas entregado (19% en relación con 2019), en comparación con las estaciones, que disminuyeron un 7%. Cabe señalar que el comportamiento del indicador de 2016 en adelante probablemente haya estado afectado por la caída en el nivel de actividad económica y el deterioro de la relación de los precios de la nafta súper y el GNC desde el año 2016 a 2019, así como por la baja en el nivel de movilidad que implicaron las medidas preventivas motivadas por la pandemia (COVID-19) en el año 2020.