

GNC: Argentina tiene el mayor número de unidades en el mundo

por Luis A. Pompa

Nuestro país tiene el mayor número de unidades a GNC del mundo y ocupa el segundo lugar en el total en bocas de despacho. En 1994 el mercado del GNC consumió 900 millones de metros cúbicos de este recurso.

El presente trabajo analiza no solo los aspectos económicos y ecológicos sino también la evolución del mercado, las dificultades y las vías de crecimiento.

EL PARQUE AUTOMOTOR argentino cuenta en términos absolutos -340.000- y relativos -8% del total- con el mayor número de unidades a GNC del mundo. Estados Unidos dispone de una red de bocas de expendio (cautivas en un 50%) que en estos meses alcanzaría el millar, pero sólo abastecen a 50.000 vehículos. La Argentina, con 450 bocas (2º lugar en el mundo), todas de despacho rápido y públicas en un 99%, expendió 900 millones de m³ durante 1994, cifra que no resiste comparación con otros países.

Lo económico

Esta rotunda realidad reposa enteramente en la brecha de precios que separa a las naftas (\$0,80), del gas (\$ 0,26) en los surtidores. Este margen de ahorro para el consumidor no se presenta en ninguna otra latitud del planeta. La economía del usuario es categórica, porque su implementación -salvo la inversión inicial- y su mantenimiento no suponen mayores costos al uso de líquidos, antes bien permiten una reducción (durabilidad de los aceites, bujías, etcétera).

La conversión que hace 10 años se concretaba en 2.000 dólares, hoy se ubica en la mitad y viene acompañada de diversos avances tecnológicos (inyección, cilindros livianos). La oportunidad de financiar íntegramente la instalación (créditos, tarjetas) ha colaborado con el promedio de 5.000 transformaciones mensuales en los últimos dos años.

La Argentina dispone en abundancia de gas y de los ductos para transportarlo a los centros de consumo. Los gasoductos troncales y ramales secundarios acompa-

ñan -generalmente- el trazado de las principales rutas nacionales (Alieto Guadagni, uno de los mentores del Plan Nacional de Sustitución de Combustibles Líquidos desde la Secretaría de Energía, señalaba a mediados de los '80 que la Argentina era sólo comparable a Argelia por la naturaleza y magnitud de los hidrocarburos encerrados en el subsuelo).

La curva de evolución del mercado ha sido ascendente y constante en los 10 años de vida. Los picos bruscos en su devenir obedecieron a los vaivenes de la economía general.

El GNC que fue un refugio ante la inflación galopante, se adaptó a la estabilidad cuando los centavos comenzaron a ser valorizados y los presupuestos cobraron sentido. Por esto, el denominado "efecto tequila" operará no como freno sino como trampolín.

Lo descripto ha producido en el sector durante su década de existencia una movilización de capitales por 700 millones de dólares (250 en estaciones, 350 en conversión de unidades y 100 en desarrollo industrial para la provisión de reguladores, compresores, válvulas, cilindros y accesorios). Se puede estimar una facturación (venta de m³ + conversiones) del orden de 300 millones de dólares en 1994. El GNC no recibió subsidio alguno en su historia, tanto en la conversión de unidades como en la construcción de estaciones.

Lo ecológico

La Argentina ha demostrado la viabilidad técnica y económica del GNC. Los estudios ambientales más serios señalan también su conveniencia.

El pasado y presente del GNC está sig-

Luis A. Pompa es editor de Prensa Vehicular, publicación dedicada al Gas Natural Comprimido, con 73 ediciones ininterrumpidas en siete años de vida. La editorial a la cual pertenece edita además Gas & Gas, revista dirigida a la industria gasífera que abarca desde la exploración hasta el consumo industrial. Asimismo, ha publicado dos libros con las normas, decretos y resoluciones del GNC en la Argentina y edita en forma bianual la guía del gas vehicular.

nado por las ventajas económicas. Sin embargo, son sus beneficios ambientales los que le aseguran mañana una porción de la torta nacional de los combustibles de uso vehicular. La imagen pública del gas se va orientando precisamente en esa dirección. Una moderna ley de emisiones y poluentes en el país puede abrir una perspectiva formidable para el GNC.

Desde los municipios debe distinguirse —reclaman con justicia los actores del sector— a aquel ciudadano que contamina, de aquel que no lo hace. Las exenciones impositivas ambientales rigen actualmente en las principales naciones. Los porcentuales a aplicar en las patentes son un instrumento idóneo para estimular la defensa de la salud de la población. El municipio porteño ordenó un descuento del 50% en las patentes de utilitarios y transporte colectivo que utilizan GNC. Estas medidas deben ampliarse a todo tipo de modelo y unidades (taxis, remises, particulares) y difundirse en otros municipios.

Perlas grises

Se presentan algunas dificultades que ya obligan a agudizar la inteligencia de los empresarios del rubro.

- El equipo económico ha sostenido la necesidad de reducir progresivamente los impuestos a las naftas. Es decir, aplicar en todo el país el criterio vigente al sur del paralelo 42, donde los valores al público de la nafta súper oscilan los \$ 0,40 y que ha concluido con la desaparición del GNC en la región. Las necesidades de caja del erario público imponen un límite —por ahora— a lo que se ha venido insistiendo desde la Fundación Mediterránea.

- Algunas importantes empresas se encuentran estudiando la viabilidad del uso de GLP en la propulsión vehicular. Los excedentes en la producción nacional de propano-butano líquido estimulan la imaginación de un negocio que en algunos casos puntuales puede ser un complemento, pero que en las generales se presenta como un claro competidor del GNC.

- El transporte público urbano de pasajeros disponiendo de gasoil a \$ 0,22/0,25 centavos el litro no se ve atraído por el fluido y aspira a responder a los reclamos ecológicos con gasoil reformulado a futuro.

Perla blanca

La celebración de los 10 años de GNC



en la Argentina (1984-diciembre-1994) convocada por la distribuidora capitalina de gas sancionó un nuevo protagonismo que influirá definitivamente en el futuro del gas vehicular. La presencia en el mercado de las distribuidoras de gas (emergentes de la privatización de Gas del Estado) se constituye en el principal factor de aliento para el sector. Por los recursos técnicos, humanos y económicos que movilizan, por la envergadura comercial de las empresas que las integran —líderes mundiales en la industria gasífera—, su accionar se ha transformado en una referencia obligada. Es que se ha presentado en el mercado un interesado con otra potencia de voz ante los municipios, grandes grupos privados, legislaturas y fuerzas sociales. Quienes adquirieron una concesión de negocios por 35 años podrán fijar pautas orientadas a las nuevas generaciones, a través de la educación y la investigación tecnológica con universidades o estamentos técnicos. Podrán efectuarse profusos estudios de emisión de gases vehiculares por consultores independientes. No basta tener razón. Es necesario ser escuchado. Otro diálogo más permeable y constructivo puede inferirse con un ya anacrónico *lobby* gasolero o ante la absurda prohibición que impera en Tucumán hacia el GNC. Esto que ha empezado dos años atrás, hoy ya está en marcha.

Vías de crecimiento

• Al interior

Los taxis y remises operan a gas y están efectuando la renovación del parque también a gas. Numerosas flotas particulares han ingresado al sistema.

Las grandes empresas privadas con parque de utilitarios y las reparticiones públicas oficiales urgidas de reducir gas-

tos encuentran en la conversión una alternativa potable. Ya comienzan a gestarse importantes emprendimientos con estaciones y flotas cautivas. Excelentes resultados se han obtenido en pruebas de tiro e impacto sobre los cilindros contenedores y las tratativas avanzan con distintas fuerzas de seguridad. La expansión de las redes de gas al interior del país y el desarrollo de Gas Natural a Presión (transporte de gas comprimido en *trailers*) imponen desafíos y la mira de los negocios se apoya en nuevos horizontes.

• Al exterior

Ya sea para aliviar la carga de importación de naftas o para disponer de mayores saldos exportables de petróleo o porque en las ciudades arrecia la contaminación por fuente móvil, el GNC es considerado como una opción real por gobiernos y fuerzas empresarias en todo el mundo. La asistencia a los congresos y eventos internacionales del rubro crece geométricamente año tras año.

Los países limítrofes esperan el gas para su desarrollo (Chile, Uruguay y Paraguay) o ya lo utilizan en unidades aunque aún dispongan de poco fluido (Brasil). Por su parte, Bolivia, Venezuela, Colombia, México y Trinidad y Tobago cuentan con programas de impulso y algunos miles de vehículos ya circulan a gas por sus caminos.

Si partimos del principio de que la presencia de gas reclama su aplicación, el futuro del GNC argentino es venturoso. El cono sur de América anuncia su integración energética a través de una red de vastos gasoductos que irán superando las fronteras año a año. Tras el gas deberá llegar la tecnología para su utilización. La Argentina tiene mucho que ofrecer en este proceso.