

**AAP**

ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ  
FUNDADA EN 1926

# Mercado de gas natural vehicular

durante el primer semestre del 2024

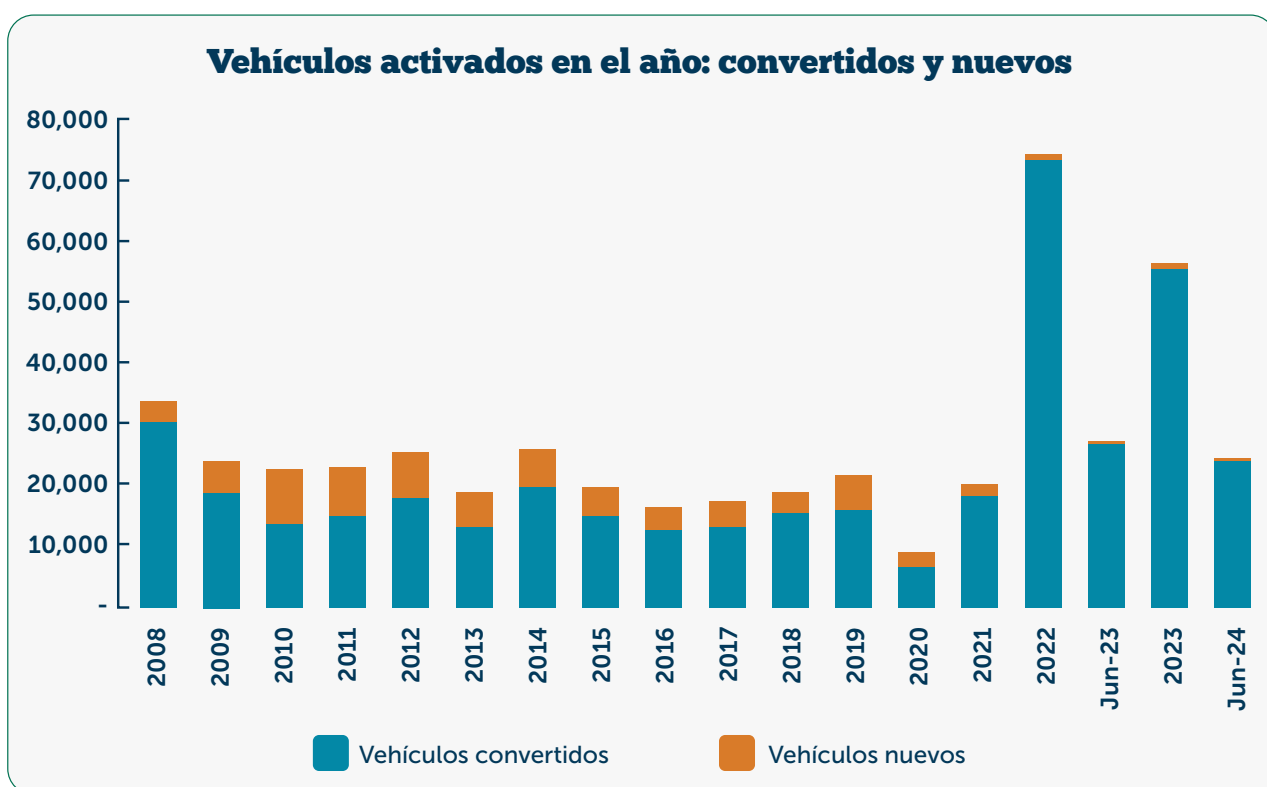


Elaborado por:  
Gerencia de Estudios Económicos y Estadística



El ritmo de conversiones de vehículos a GNV registró una contracción durante el primer semestre de 2024 en comparación con similar periodo del año pasado, de acuerdo con información oficial. Así, según cifras de Infogas, el número de vehículos activados a GNV (convertidos y nuevos) durante los primeros seis meses del presente año sumó 25,004 unidades, inferior en -10.3% respecto a igual lapso del 2023. De manera desagregada, se observó que el número de vehículos convertidos a GNV en el periodo analizado llegó a 24,383 unidades, mostrando una caída de -10.9% a tasa anual, mientras que el de los vehículos nuevos a GNV se situó en 621 unidades, alcanzando un avance de 26.5%. De mantenerse el ritmo de conversión de vehículos a gas natural en lo que resta del año, se esperaría que cierre en alrededor de 50 mil unidades, por debajo de la cifra del 2023 (56 mil unidades) y del registro histórico del 2022 (74 mil unidades).

El descenso en la cantidad de vehículos convertidos a GNV durante la primera parte del 2024 se explicaría por las aún insuficientes políticas públicas integrales y eficientes que incentiven la conversión y/o transformación de la matriz energética vehicular hacia una medioambientalmente responsable. Como se sabe, el uso de GNV tiene múltiples ventajas, tanto para los usuarios de dicho combustible, como para la sociedad en conjunto. Una de sus principales ventajas es que este combustible reduce las emisiones contaminantes, mejorando la calidad de vida de la población, y además contribuyen directamente a la reducción de las emisiones globales de gases de efecto invernadero<sup>1</sup>. Asimismo, otro de los beneficios que tiene es el ahorro que se genera para el usuario gracias al menor costo del GNV frente a combustibles derivados del petróleo. Además, un elemento adicional que influyó en el resultado habría sido la caída de los precios de los combustibles derivados del petróleo, lo que le restó fuerza a las conversiones.

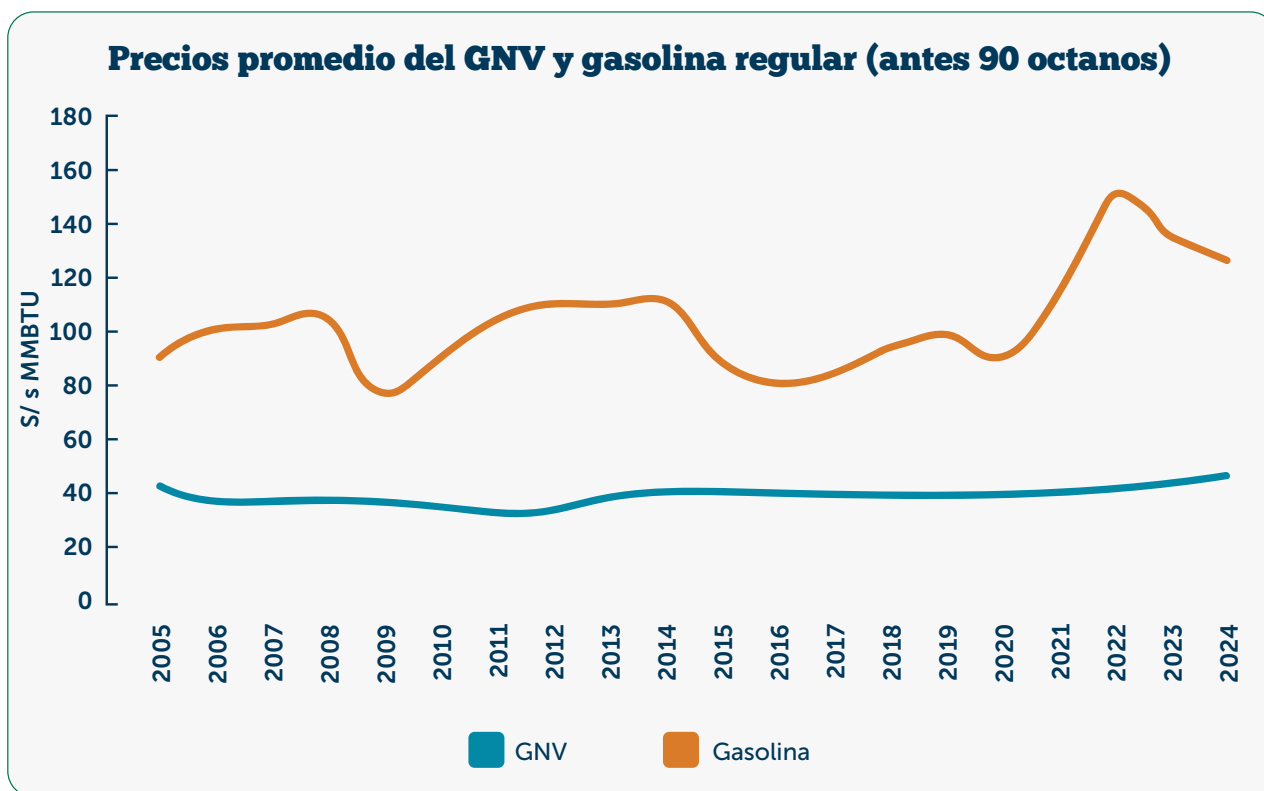


Fuente: Infogas  
Elaboración: GEEE-AAP

**1** El informe 'The Air Quality Life' de la Universidad de Chicago (AQLI por sus siglas en inglés) señala que todos los habitantes de Lima pierden en promedio 2.2 años de vida solamente por contaminación vehicular.



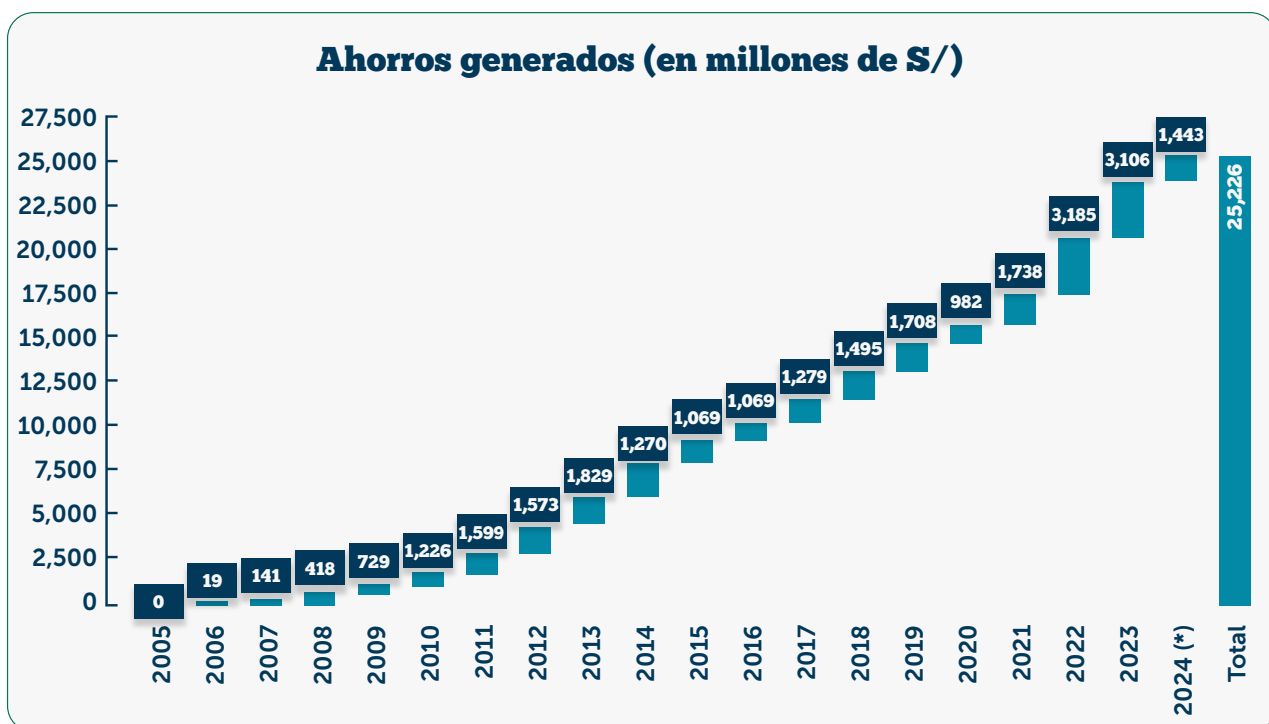
Otro elemento que habría explicado el descenso en la conversión de vehículos a GNV ha sido la caída que anotó el precio de los combustibles derivados del petróleo como la gasolina, el cual pasó de S/ 16.97 por galón al cierre del 2023 a S/ 15.93 por galón al término de junio del presente año; mientras que el precio del GNV pasó de S/ 1.66 a S/ 1.76 por metro cúbico. Es decir, luego de uniformizar ambos precios, se observa que la brecha entre ambos combustibles se redujo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Sin embargo, la diferencia entre ambos productos sigue siendo significativa, en donde el precio de la gasolina es 2.6 veces más caro que el del gas natural vehicular.



Fuente: Osinergmin, Infogas (a junio 2024)  
 Elaboración: GEEE-AAP



En ese sentido, se estima que los usuarios del GNV han obtenido ahorros por un total de S/ 1,443 millones durante los primeros seis meses del 2024 por haber usado dicho combustible en vez de los derivados del petróleo. Asimismo, desde que se introdujo el GNV en el mercado peruano, los ahorros acumulados sumaron S/ 25,226 millones, saldo que ha beneficiado directamente a las personas con vehículos a gas natural, aumentando su capacidad adquisitiva.

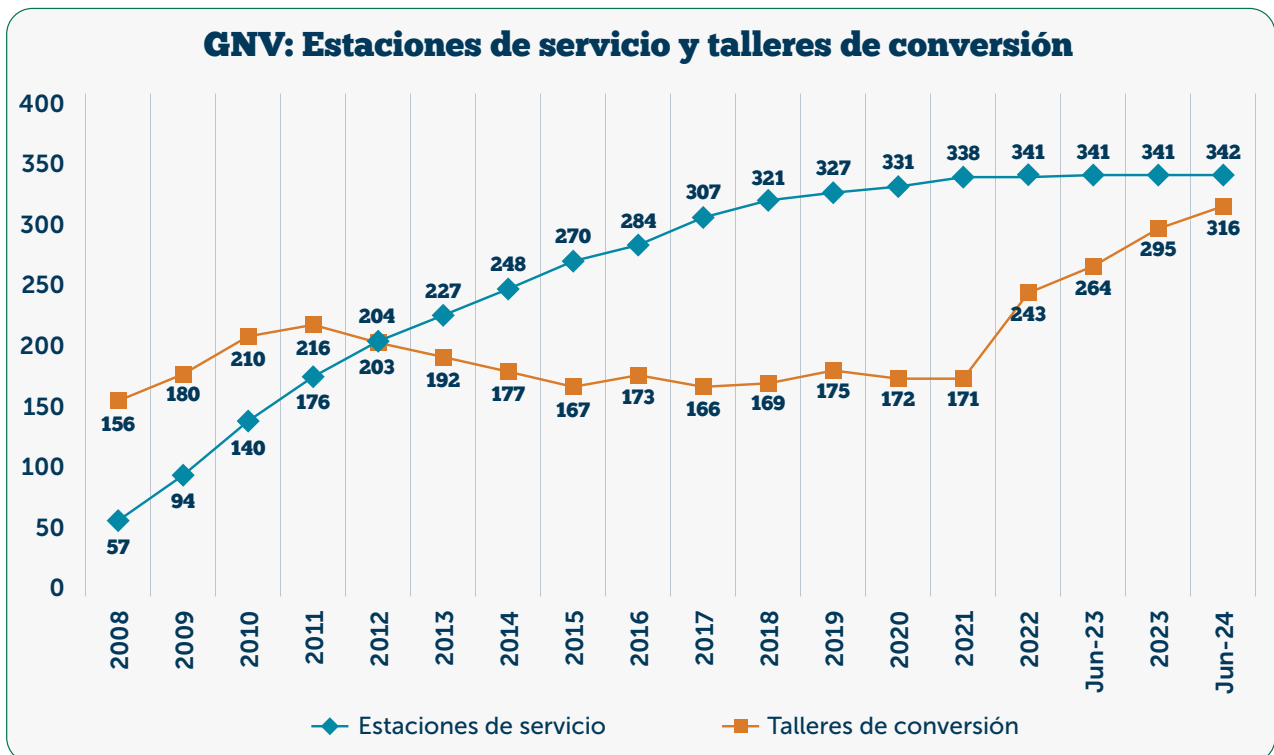


Fuente: Osinergmin, Infogas (\*a junio 2024)  
 Elaboración: GEEE-AAP



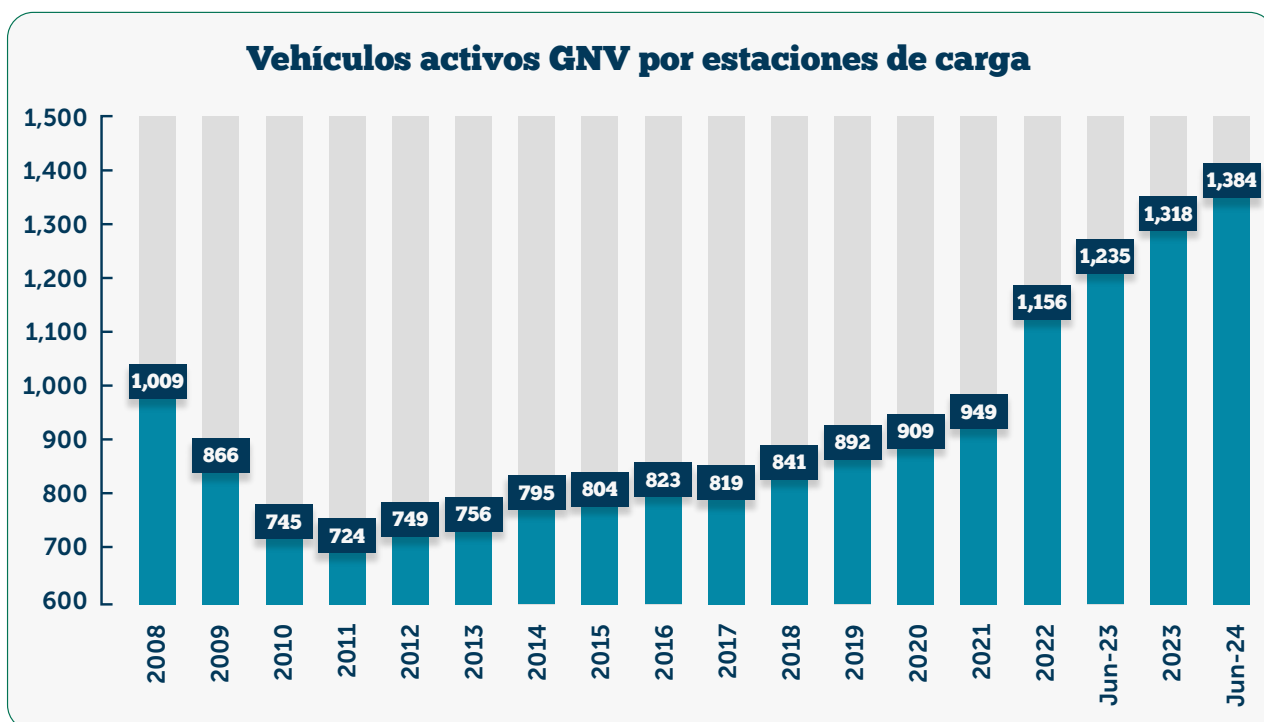
Fuente: MTC

Otro elemento importante para destacar respecto al ecosistema del gas natural ha sido el aumento del número de talleres de conversión. De acuerdo con información a junio de 2024, el número de talleres de conversión se incrementó a 316, por encima de los 264 talleres registrados en similar periodo de 2023, alcanzando un crecimiento de 19.7%. Dicha variable viene anotando importantes avances, particularmente desde el 2022, año en el que la brecha entre el precio del GNV y los derivados del petróleo se amplió, situación que impulsó la conversión de vehículos en nuestro país. Por otro lado, el número de estaciones de servicio de carga de GNV se situó en 342 al cierre de la primera mitad del presente año, y avanzó en una estación respecto a igual lapso de 2023.



Fuente: Infogas  
Elaboración: GEEE-AAP

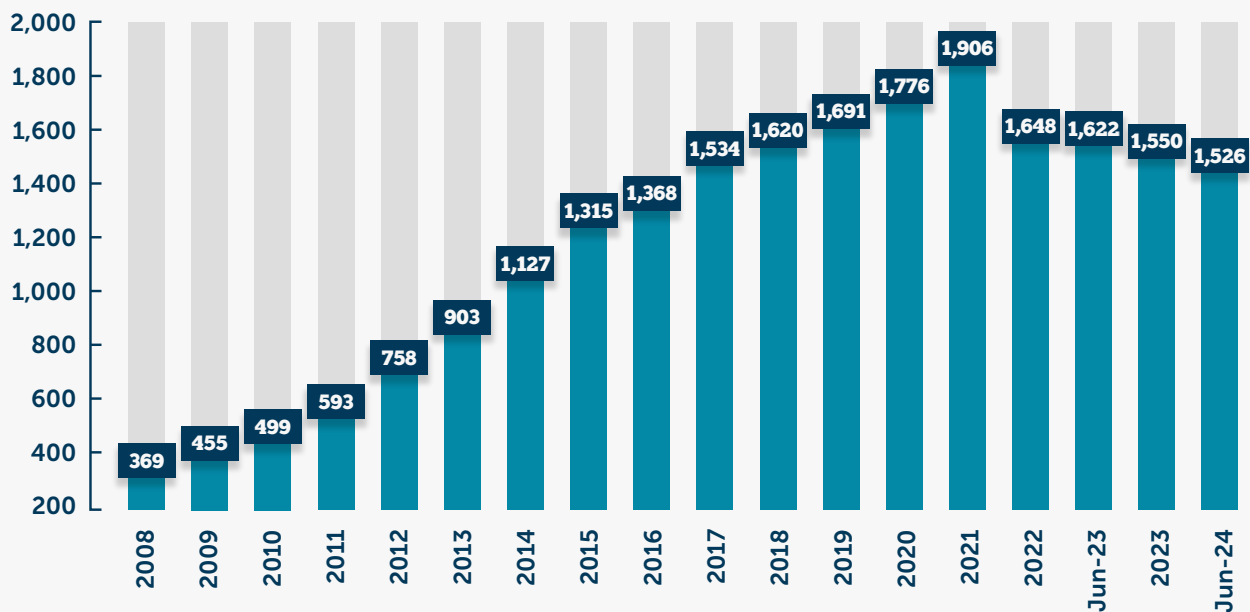
En cuanto al comportamiento de algunos indicadores del mercado de gas natural vehicular, se puede observar que al término del primer semestre del 2024 existen 1,384 vehículos GNV activos por cada estación de carga, cifra mayor a los 1,235 vehículos por estación de igual lapso del 2023. El aumento de dicho indicador en los últimos años nos indica que el parque automotor de vehículos a GNV ha crecido a un mayor ritmo que el número de las estaciones de carga.



Fuente: Infogas  
Elaboración: GEEE-AAP

Igualmente, otro indicador importante respecto al desarrollo del mercado del gas natural vehicular es el relacionado al número de vehículos convertidos a GNV por cada taller de conversión. En lo que va del presente año, dicho índice llegó a 1,526 vehículos por cada taller, menor a los 1,622 del 2023. Dicho resultado nos indica que la oferta por servicios de conversión se ha incrementado a un ritmo notable, satisfaciendo el crecimiento de la demanda.

### Vehículos convertidos a GNV por talleres de conversión



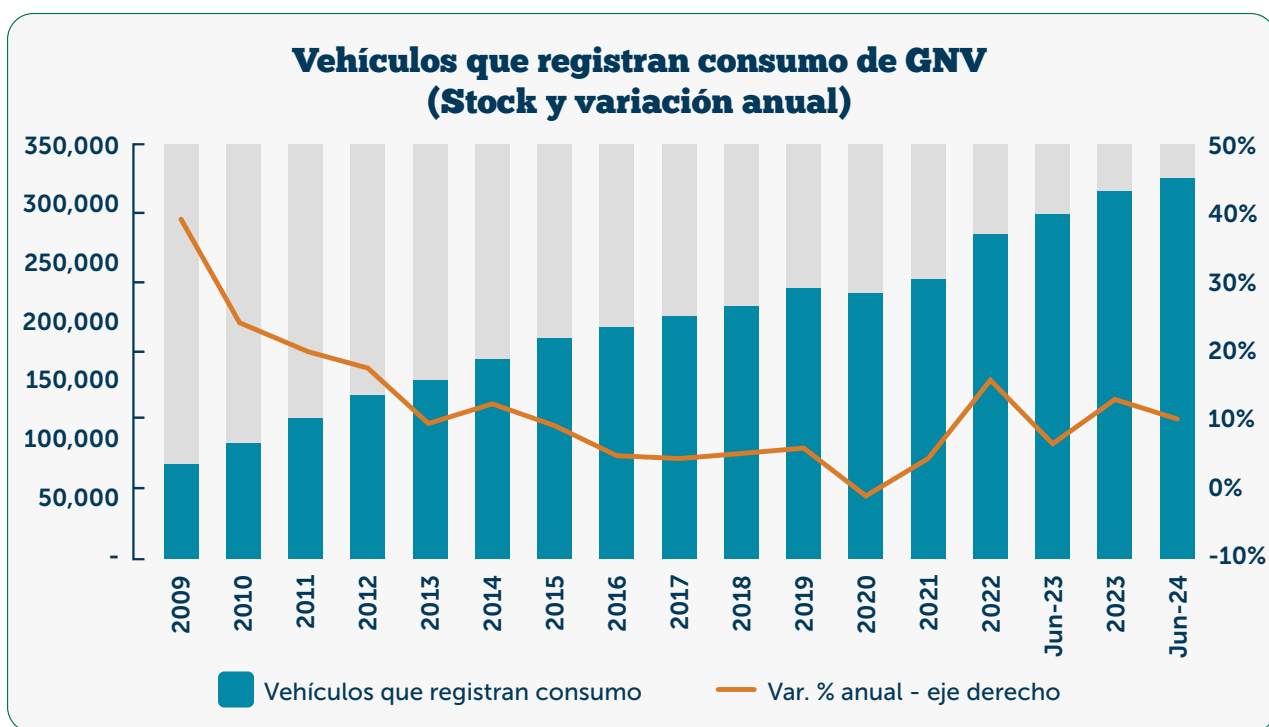
Fuente: Infogas  
Elaboración: GEEE-AAP



Fuente: MTC



Finalmente, es necesario mencionar que el número de vehículos que registran consumo de GNV, que representan al parque vehicular activo de dichos vehículos, cerró el primer semestre del 2024 con un stock total de 325,676 unidades, superando en 10.6% a lo reportado en similar mes del 2023. Cabe precisar, que, de acuerdo a cifras del 2023, del total del parque vehicular nacional, cerca del 9.5% corresponde a vehículos que registran consumo de gas natural.



Fuente: Infogas  
Elaboración: GEEE-AAP

El desempeño del mercado del GNV, particularmente de las conversiones, durante el primer semestre del 2024 ha sido menor al observado durante el 2022 y 2023. Las aún insuficientes medidas y políticas que incentiven la conversión por parte del Estado, así como la reducción de la brecha entre los precios del GNV y otros combustibles han sido las razones detrás de la reducción del ritmo de conversiones durante este año.

En ese sentido, resulta particularmente relevante trabajar en una estrategia integral de parte del Estado que promueva la migración de la matriz energética vehicular, fundamentalmente a base del petróleo, hacia una medioambientalmente responsable, de bajas o nulas emisiones. Para ello, la masificación del gas natural es de vital importancia, ya que cumple con los criterios ambientales, además de otros beneficios que trae a sus usuarios. Así, la evidencia muestra que el uso de gas natural tiene significativos impactos positivos en los distintos agentes de la sociedad. Al ser un combustible menos contaminante, las emisiones de gases dañinos para la salud se reducen sustancialmente, favoreciendo a la calidad del aire y disminuyendo

la probabilidad de que la población sufra afecciones respiratorias por dicho motivo. De igual manera, el GNV es un combustible barato en comparación con otros, lo que aminora los costos operativos por menores precios, y además por el menor gasto en mantenimiento y cambio de piezas y/o repuestos. De acuerdo con un estudio de SENATI, se calculó que si un taxista, trabaja de 10 a 12 horas diarias y recorre cerca de 200 kilómetros al día, puede gastar en gasolina al mes cerca de S/2,100. Sin embargo, si usa el GNV, el gasto solo sería de S/624.

Del mismo modo, nuestro país cuenta con una considerable reserva probada de gas natural, lo que asegura su abastecimiento, por lo que, si se logra masificar la distribución de dicho hidrocarburo, se reduciría la dependencia a los combustibles derivados del petróleo<sup>2</sup>, evitando estar expuestos a las fluctuaciones en las cotizaciones internacionales del crudo. Por ello, los esfuerzos del Estado deben estar dirigidos a promulgar medidas que promuevan la distribución, transporte y comercialización del gas natural.

Más aun, gracias al acuerdo que suscribió el Gobierno peruano con el Consorcio Camisea, el Perú tiene precios bajos del gas natural para el mercado interno, y a pesar de ello, la demanda que se genera es escasa debido a que la distribución está acotada a algunos departamentos, principalmente del norte del país, Lima y Cusco, desatendiéndose regiones importantes como la costa sur, casi toda la sierra y selva del Perú. En ese sentido, se requiere que el Estado promueva la construcción y la culminación del gasoducto andino, cuya obra está detenida hace 5 años y además que se acelere la construcción de los ductos de Ayacucho, Junín, Ucayali y otras zonas del país que necesitan del gas natural para impulsar su desarrollo.

Un ejemplo para seguir es el de Colombia, donde el Estado, a través de la empresa estatal Ecopetrol, lidera la construcción de los principales gasoductos en dicho país, mientras que a lo largo del tiempo ha dictado normas de promoción para la inversión privada en las distintas actividades de la cadena productiva, incluyendo subsidios, subvenciones y contribuciones, además de reglas claras sobre gestión operativa y comercial.

---

**2** Según ComexPerú, en el 2023 registramos un déficit de la Balanza Comercial de Hidrocarburos de US\$ 5,019 millones en el país. Además, según cifras del BCRP, en el 2022 y el 2023 se desembolsaron más de S/ 8,300 millones para el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles.

Finalmente, resulta vital que el Estado asuma un rol protagónico y más activo en la masificación del gas natural, a través de una estrategia articulada que logre expandir el ecosistema GNV, en donde no solo se impulse las conversiones sino también la red de estaciones de carga, y que involucre la participación del sector privado, brindando los incentivos necesarios para que a través de mecanismos de inversión público-privado, y la regulación y fiscalización necesaria se asegure el cumplimiento de los compromisos asumidos en ella. Actualmente existen líneas de financiamiento y bonos estatales que permiten convertir un vehículo a GNV; sin embargo, mientras no se logre expandir la red de distribución y comercialización de gas natural a más regiones del país, el impacto seguirá siendo limitado. De materializarse un plan integral de masificación del gas natural, democratizando su acceso a ella, el impacto en la calidad de vida de las familias y en el desarrollo del país será cuantioso, generándose un círculo virtuoso con múltiples beneficios para todos los peruanos.



Edición, diseño y diagramación:  
Sub Gerencia de Comunicaciones, Img. Inst. y Marketing