

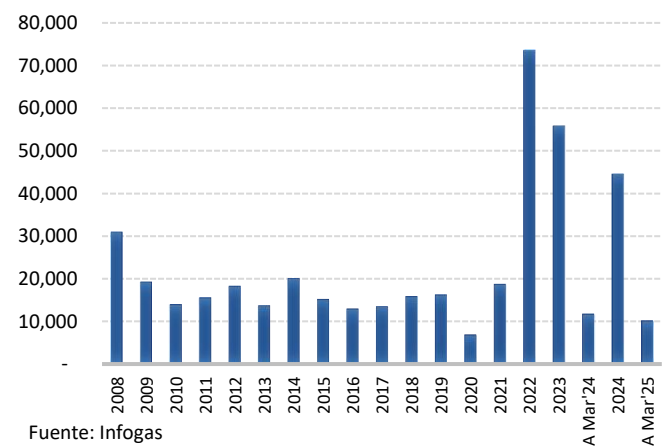
Mayo de 2025

Desempeño del mercado de GNV en el primer trimestre del 2025

La conversión de vehículos a gas natural viene mostrando un descenso en lo que va del primer trimestre del presente año, de acuerdo a cifras oficiales. Según información de Infogás, al cierre del primer trimestre del 2025, la conversión de vehículos a GNV llegó a 10,255, cifra menor en 13.3% en comparación con similar periodo del año pasado, aunque dicho nivel estuvo por encima a lo observado en igual lapso en años anteriores al pico registrado el 2022. De manera desagregada, se observó que las conversiones en Lima y Callao sumaron 9,274 en el periodo de análisis, retrocediendo en 13.6% a tasa anual, mientras que al interior del país las conversiones se situaron en 981, por debajo en 10.4% a nivel interanual.

Cabe precisar que a pesar de la caída de las conversiones en lo que va del año, se advierte que las que se realizan en provincias vienen ganando mayor participación. Así, durante enero y marzo del 2025, las conversiones en Lima y Callao obtuvieron una participación de 90.4% del total, mientras al interior del país fue de 9.6%. No obstante, si se compara con información de cinco años atrás, la porción de conversiones que se realizaban en la capital era de 94.7%, mientras en provincias llegaba a 5.3%.

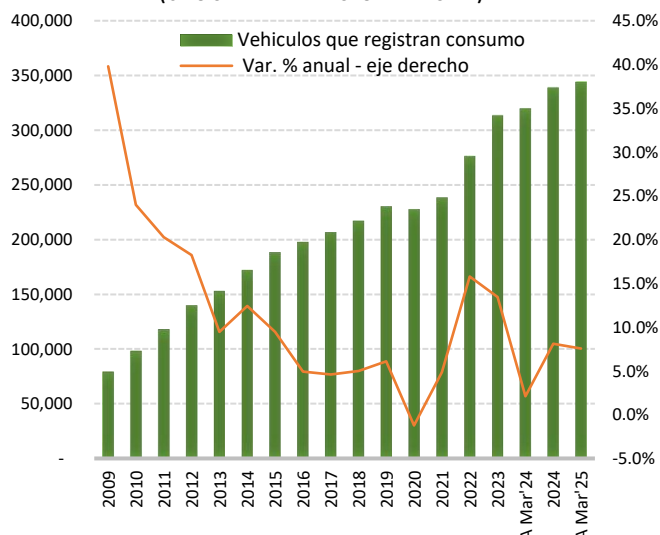
VEHÍCULOS CONVERTIDOS EN EL AÑO



Fuente: Infogás
Elaboración: GEEE-AAP

En tanto, el parque vehicular de vehículos a GNV, el cual está conformado por la cantidad de vehículos que registran consumo de dicho combustible, se ubicó en 344,085 unidades al cierre de los primeros tres meses del 2025, y superó en 7.5% al nivel anotado en igual lapso del año anterior. Por tipo de vehículo se observó que del total del parque a GNV, el 96.3% correspondió a vehículos livianos, el 1.9% a ómnibus y minibús, el 1.1% a trimotos, el 0.6% a camiones y el 0.01% restante a otros vehículos.

**VEHÍCULOS QUE REGISTRAN
CONSUMO DE GNV
(STOCK Y VARIACIÓN ANUAL)**

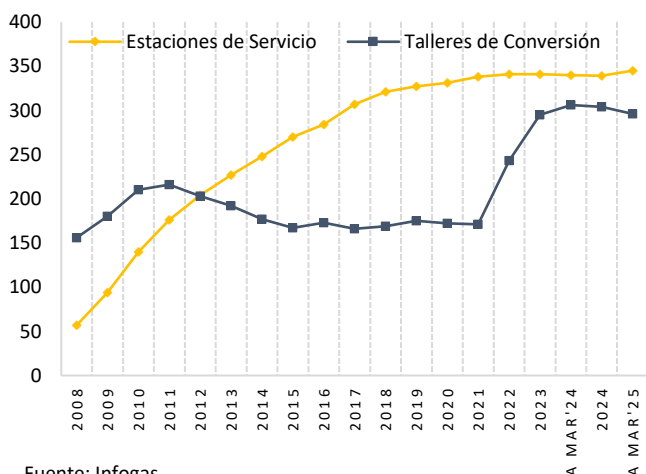


Fuente: Infogás

Elaboración: GEEE-AAP

De otro lado, un elemento importante dentro del ecosistema de vehículos a GNV es la cantidad de estaciones de carga, la cual mostró un avance de 1.5% a tasa anual al cierre de marzo del presente año, al alcanzar las 345 estaciones. Es importante señalar que del total de estaciones, el 85.8% de ellas se ubicó en la capital, mientras que el 14.2% restante se situó al interior del país. Por su parte, el número de talleres de conversión totalizó 296 al término del primer trimestre del 2025, situándose 3.3% por debajo de lo reportado en similar trimestre del año pasado.

**GNV: ESTACIONES DE SERVICIO Y
TALLERES DE CONVERSIÓN**

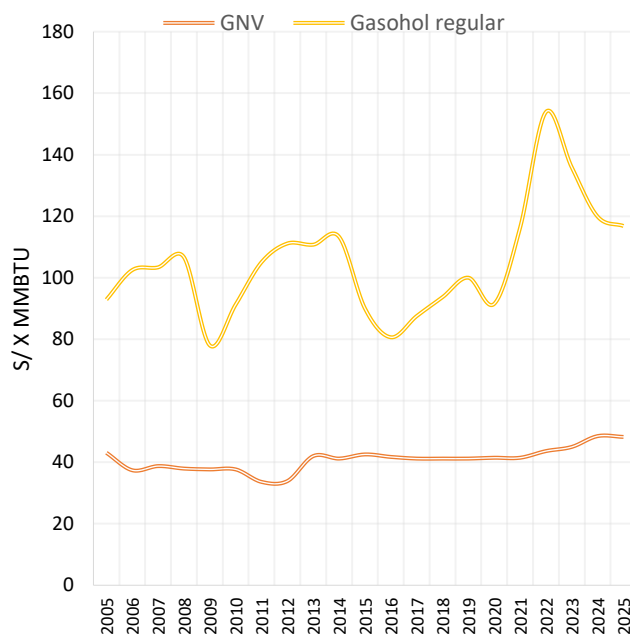


Fuente: Infogás

Elaboración: GEEE - AAP

En tanto, otro elemento a tener en consideración es la evolución de los precios de los combustibles, tanto del GNV como del gasohol, ya que un elemento que tienen en cuenta los potenciales usuarios del gas natural es el ahorro que se generaría al usar dicho combustible en lugar de los gasoholes convencionales. Según información a abril de 2025, el precio promedio del GNV fue de S/ 1.78 por metro cúbico, mientras que el del gasohol regular llegó a S/ 14.59 por galón. Si se realizan las conversiones necesarias para poder hacer ambos combustibles comparables, se obtiene que el precio del gasohol es 2.4 veces mayor al del GNV. De acuerdo con Infogás, el ahorro generado en los usuarios de GNV sumó S/ 229 millones a marzo del presente año.

**PRECIOS PROMEDIO DEL GNV Y
GASOLINA REGULAR
(ANTES 90 OCTANOS)**



Fuente: Osinergmin, Infogás (a abril'25)

Elaboración: GEEE-AAP

A pesar de que nuestro país cuenta con una reserva probada de gas natural de aproximadamente 8.78 trillones de pies cúbicos y de 20.8 trillones en recursos prospectivos, siendo una de las más importantes de Latinoamérica, el uso local es aún bajo, incluido en el sector vehicular, el cual emplea principalmente combustibles derivados del petróleo. Luego del pico de conversiones registrado en el 2022, el cual fue

impulsado básicamente por el fuerte incremento de los precios de la gasolina, tras el retroceso de dicha subida, el ritmo de conversiones ha venido perdiendo ritmo en los últimos.

Esta situación se explicaría por múltiples factores: por un lado, si bien en la actualidad existen diversos programas de financiamiento para la conversión a GNV, no se percibe una estrategia integral y sostenida de parte de las autoridades para promover la conversión, que permita que más usuarios migren de un sistema de combustión vehicular a base de la gasolina a uno a gas natural. Otro punto importante ha sido la poca capacidad del Estado para promover una descentralización eficaz en la provisión de gas natural a un mayor número de departamentos del país. Actualmente, como hemos vistos en las cifras, gran parte del mercado está concentrado en Lima y Callao, mientras que una porción menor se sitúa en algunos departamentos del norte del país; sin embargo, en el resto del Perú el abastecimiento es bajo, lo que limita el interés para que los propietarios de vehículos conviertan sus unidades a GNV. Asimismo, aún existe cierto desconocimiento sobre el impacto real de una conversión en los vehículos, en donde muchos propietarios consideran erróneamente que una migración de este tipo puede provocar pérdida de potencia o eficiencia, o incluso daño del motor, además de los peligros asociados a eventuales fugas de gas.

Un detalle adicional para tener en cuenta es la problemática que radica en que las empresas importadoras de vehículos en el país tienen inconvenientes para deducir el ISC pagado en la importación de vehículos que fueron convertidos a GNV antes de su venta interna, generándose un bolsa de ISC que no pueden recuperar y que significa un desincentivo para la conversión de vehículos nuevos, situación que va en contra de todo esfuerzo de políticas de Estado que buscan la masificación del gas natural en el país, todo lo anterior en un escenario de mayor demanda de parte de la población de vehículos a GNV, por los beneficios que esto significa.

Dicho lo anterior, resulta necesario que el Estado asuma un liderazgo eficiente a través de una política de conversiones integral y sostenida en el tiempo, en donde los programas de financiamiento puedan ser agilizados, a través de herramientas de digitalización, reduciendo las trabas burocráticas y haciendo más eficientes los procesos. Asimismo, es primordial

expandir el ecosistema GNV a más regiones del país, y para ello el Estado debe brindar los mecanismos regulatorios, económicos y de infraestructura que permitan impulsar la red de distribución del gas natural a aquellos lugares donde aún no llega, y que a través de la política pública se puedan generar los incentivos para abaratar, por ejemplo, la instalación de gasocentros. Además, un paso importante sería que gran parte de la flota de vehículos estatales sea a GNV, además impulsar que la flota de transporte público pueda migrar hacia el gas natural en mayor medida. De igual manera, también es necesario implementar campañas de educación en la población en donde se difunda los beneficios del uso del GNV, como el de ser un combustible medioambientalmente amigable, los menores costos de su uso, además de ser un combustible de alta calidad (similar a uno de 130 octanos), que genera menor desgaste en el motor; y paralelamente se desmitifiquen todas esas ideas erróneas que se han generado alrededor de la conversión.

Nuestro país está retrasado en lo que se refiere a la construcción de la infraestructura para el transporte y la distribución del gas. Solo se cuenta con gasoductos en una única ruta, Camisea - costa sur de Lima, mientras que, por ejemplo, Colombia y Bolivia tienen redes mucho más extensas. Esto limita enormemente la disponibilidad de gas en otras regiones y obliga a utilizar el transporte virtual, que eleva considerablemente los costos. En ese sentido, como hemos señalado, es primordial que el Estado asuma un rol protagónico y más activo en la masificación del gas natural, a través de una estrategia articulada 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. De esta manera, se mejorará la calidad de vida de muchos compatriotas, y se irá cerrando las brechas energéticas que limitan el desarrollo de nuestro país.



Gerencia de Estudios Económicos

Alberto Morisaki	Gerente de Estudios Económicos y Estadísticas	amorisaki@aap.org.pe
Arturo Hidalgo	Analista de Estudios Económicos	ahidalgo@aap.org.pe
Cristian Aliaga	Analista de Información	caliaga@aap.org.pe
Freddy Uceda	Analista de Información	fuceda@aap.org.pe
José Dueñas	Practicante	jduenas@aap.org.pe