

Los combustibles en Uruguay: algunas respuestas a preguntas frecuentes

Aldo Lema

*Economista, Vixion Consultores
Integrante del Consejo Fiscal Autónomo de Chile*

www.aldolema.com

Santiago, septiembre de 2021

Algunas preguntas frecuentes sobre combustibles en Uruguay

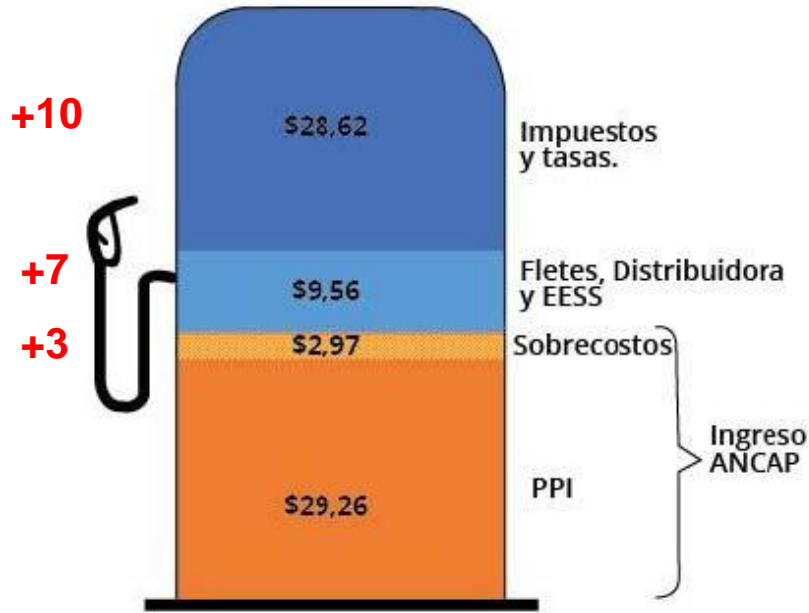
- ¿Son caros los combustibles en Uruguay?
- ¿Por qué son caros?
- ¿Reglas o discrecionalidad en la fijación de los precios?
- ¿Cuáles son los avances en la nueva institucionalidad y fijación de precios?
- ¿Cuáles son los riesgos en la nueva institucionalidad y fijación de precios de combustibles?
- ¿Con qué frecuencia deben ajustarse?
- ¿Cómo podrían/deberían abarataarse?

¿Son **caros** los combustibles en Uruguay?

- La comparación debería hacerse respecto a países con condiciones **similares**: sin petróleo, con ingreso per cápita parecido, gravámenes (y subsidios) similares, en ubicación geográfica equivalente; etc.
 - Argentina y Brasil pueden servir como referencia, pero a la larga no necesariamente son equiparables.
 - En la región, quizás Chile es una referencia razonable.
- Con esa comparativa, puede concluirse lo siguiente para Uruguay vs Chile:
 - Naftas: US\$ 1,64 vs **1,19** (+39%), por litro.
 - Gasoil: US\$ 1,17 vs **0,87** (+34%).
 - Fuel oil: US\$ 0,70 vs **0,50** (+40%).
 - Supergás: US\$ **17** vs 23 (-25%) para garrafa de 13 kg.
- Hay una parte significativa de estas diferencias que son impuestos, donde caben muchas consideraciones.

¿Por qué son caros?

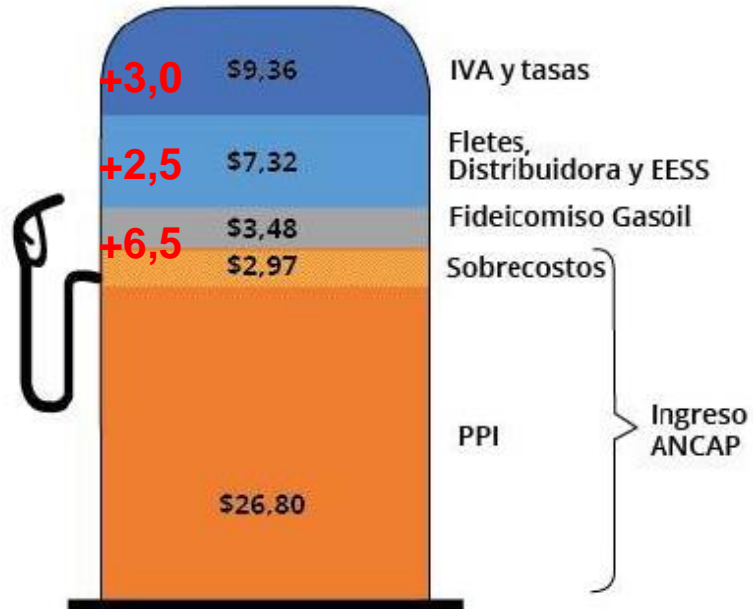
Super 95S



Total \$70,41

Chile \$ 50,5

Gasoil 50S



Total \$49,94

\$ 38

1. Impuestos.
2. Tasas (IMM, URSEA, FUDAEE)
3. Fideicomiso Transporte Colectivo (Boleto/Gasoil).
4. Distribución y comercialización.
5. Sobrecostos de ANCAP (Factor "X").

Sobre PPI no se puede actuar, salvo cambiar el mercado de referencia (utópico).

https://www.enap.cl/pag/66/1295/tabla_de_precios_de_paridad

¿Reglas o discrecionalidad en la fijación de los precios de los combustibles en Uruguay?

- Históricamente los precios de los combustibles en Uruguay han sido fijados con alta discrecionalidad, como en la política fiscal.
 - También prociclicidad.
- Períodos de discrepancias prolongadas entre precios locales y referenciales.
- No necesariamente han reflejado tarifas de eficiencia.
 - Se podrían haber considerado más los precios de paridad de importación.
 - Se podrían haber usado referencias más competitivas en el resto de la cadena.
 - Se podrían haber explicitado más impuestos y subsidios implícitos.
- ANCAP tampoco ha logrado una rentabilidad sobre activos o patrimonio acorde al costo de oportunidad de los recursos allí comprometidos por la sociedad o para financiar la mantención del capital invertido.

¿Cuáles son los **avances** en la nueva institucionalidad y fijación de precios de combustibles?

- Menor discrecionalidad en la fijación de los precios.
- Aproximación a las tarifas de referencia a nivel internacional.
 - Definición del mercado relevante de comparación.
- Mayor transparencia:
 - Identificación de costos (ineficiencias) en la cadena.
 - Explicitación de subsidios cruzados.
- Búsqueda de mayor eficiencia en ANCAP y en los eslabones de la cadena.
- Si todo es buscado e inexorable, no parece haber razones para hacerlo sin desmonopolización.

¿Cuáles son los **riesgos** en la nueva institucionalidad y fijación de precios de combustibles?

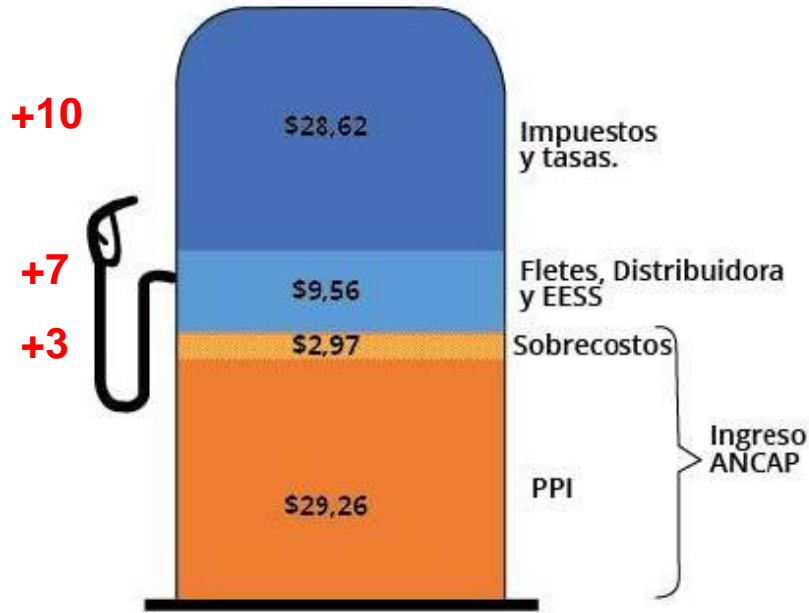
- Incomprensión ciudadana de la volatilidad internacional de los precios.
 - Problemas de comunicación desde el gobierno o de mensajes fragmentados/contradictorios.
 - Pérdida de respaldo hacia el nuevo ciclo electoral.
- Resistencia para traspasar eventual ciclo alcista:
 - ¿Es el petróleo uno de los rezagados en el rebote de commodities del último año?
 - Cuando el promedio de los commodities estuvo en estos precios en 2013-14, el petróleo estaba sobre US\$ 100.
- Riesgos de inconsistencia y retorno a un enfoque más discrecional.
 - Politización del mecanismo de fijación de precios.
- Dificultades para materializar las reducciones comprometidas de sobrecostos de ANCAP.

¿Con qué frecuencia deben ajustarse?

- En países con inflación alta los ajustes nominales de precios deberían ser más frecuentes: no solo por algunos costos internos, sino por el propio aumento del tipo de cambio.
- En términos de eficiencia, hay que evitar acumular grandes divergencias.
- Hay países con fijaciones/variaciones diarias (Estados Unidos, etc), otros semanales (Chile), cada 10 días (China), mensuales, trimestrales y otros sin frecuencia definida.
- Suele argumentarse que la cobertura cambiaria y la cobertura de precios internacionales podrían ayudar a reducir la volatilidad.
 - Efectivamente se podría generar cierta estabilidad en el corto plazo.
 - Pero un par de advertencias:
 - ✓ A la larga no se atenúan las alzas; sólo se suavizan (lo mismo para Fondos de Estabilización).

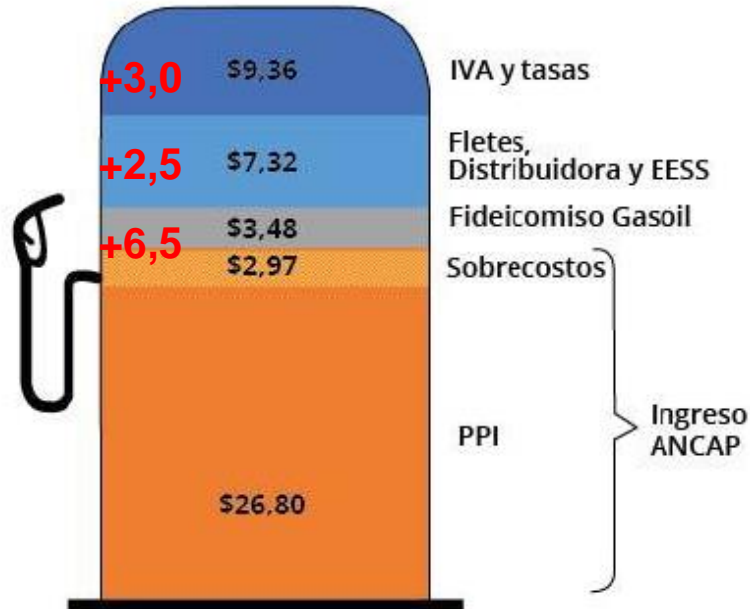
¿Cómo podrían/deberían abaratarese?

Super 95S



Total \$70,41

Gasoil 50S



Total \$49,94

1. Impuestos y Tasas (IMM, URSEA, FUDAEE)
2. Fideicomiso Transporte Colectivo (Boleto/Gasoil).
3. Distribución y comercialización.
4. Sobrecostos de ANCAP (Factor "X").

Sobre PPI no se puede actuar, salvo cambiar el mercado de referencia (utópico).

https://www.enap.cl/pag/66/1295/tabla_de_precios_de_paridad

¿Cómo podrían/deberían **abaratarse**?

1. En impuestos (IVA en naftas y gasoil; IMESI en naftas) es poco probable/razonable esperar bajas significativas (temas de equidad tributaria y medio ambiente).

- Si fueran a plantearse rebajas de impuestos: ¿serían esos los prioritarios?

Las tasas (IMM, URSEA, FUDAEE) tienen incidencias marginales.

2. Fideicomiso del transporte colectivo (Gasoil/Boleto).

- Deberían buscarse formas alternativas de financiarlo, sin que recaiga completamente sobre el precio del gasoil.
- ¿Financiamiento con rentas generales? ¿Distribución en el resto de los combustibles?
- El subsidio, por lo demás, debería ser diseñado para incentivar un consumo más eficiente desde el punto de vista energético.

¿Cómo podrían/deberían **abaratarse**?

4. Menores costos de distribución y márgenes de comercialización.
 - En distribución: desregulación, liberalización y renegociación.
 - En comercialización, promover mayor competencia y desregulación, con libertad y visibilidad de precios (aunque “máximos” como referencia de eficiencia).

5. Reducción en sobrecostos de ANCAP (“factor X”):
 - Convergencia del precio del supergás a la paridad de importación, con subsidios focalizados.
 - Eliminar la exigencia de la mezcla de biodiesel en el gasoil o sustituirla por importado.
 - Eficientar el etanol nacional (caro) en las naftas o sustuirlo por alternativas más baratas.
 - Subsidios (producción de biocombustibles y cementos) a rentas generales.

En la perspectiva estructural, habría cierta reducción del poder monopólico por mayor competencia con fuentes eléctricas (aunque podría haber cierta coordinación con UTE).

Los combustibles en Uruguay: algunas respuestas a preguntas frecuentes

Aldo Lema

*Economista, Vixion Consultores
Integrante del Consejo Fiscal Autónomo de Chile*

www.aldolema.com

Santiago, septiembre de 2021