



## CONSULTA PÚBLICA N° 43

### **RESPUESTAS A LAS CONTRIBUCIONES REALIZADAS DURANTE LA CONSULTA PÚBLICA DEL ANTEPROYECTO DE METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE COMBUSTIBLES**

**21/09/2020**



## INDICE

▪ <b>Introducción</b> .....	Pág. 3
▪ <b>Consideraciones generales</b> .....	Pág. 3
▪ <b>Parte I – Precios FOB y ajustes de calidad</b> .....	Pág. 4
○ Mercado de referencia	
○ Precio FOB ajustado	
○ Precios de referencia	
○ Calidad de productos	
○ Ajustes de tensión de vapor	
○ Ajuste del número de cetano	
▪ <b>Parte II – Fletes internacionales, costos adicionales marítimos y de internación...</b>	Pág. 8
○ Fletes internacionales	
○ Costos de internación	
○ Costos financieros por capital de trabajo y por adelanto de impuestos	
▪ <b>Parte III – Actividades en tierra, desde muelle hasta salida de plantas de distribución primaria</b> .....	Pág. 11
○ Almacenamiento y transporte	
○ Margen de comercialización del importador	
○ Seguridad del suministro	
○ Agrocombustibles	
▪ <b>Parte IV – Impuestos, tasas y otros gravámenes</b> .....	Pág. 14

## INTRODUCCIÓN

El proceso de Consulta Pública es la instancia que suele instrumentar la URSEA a los efectos de recoger la opinión de personas, organizaciones o empresas interesadas en el sector involucrado, previo a la aprobación de actos regulatorios.

La Consulta Pública sobre el Anteproyecto de Metodología para la determinación de los Precios de Paridad de Importación (en adelante PPI) de combustibles fue iniciada mediante la publicación en el sitio Web de URSEA el 11 de setiembre de 2020 y se extendió hasta el 15 del mismo mes.

Se recibieron 8 contribuciones, las que se publican junto a este documento de respuesta, de acuerdo al siguiente detalle:

- Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland
- Axion Energy
- Bottaro, Rafael
- López, Martín
- Loustaunau, Mónica
- Matonte, José
- Petrobras Uruguay Distribución SA
- Unión de Vendedores de Nafta el Uruguay

## CONSIDERACIONES GENERALES

El anteproyecto puesto en consulta pública se enmarca en la encomienda hecha a URSEA por el artículo 236 de la Ley N° 19.889, de 9 de julio de 2020, para que en un plazo de sesenta días contados a partir de la vigencia de dicha ley, realizara una revisión integral de su metodología de cálculo de PPI.

El desafío de ese plazo supuso un trabajo intenso en el seno de la URSEA en el desarrollo de la revisión.

Por Decreto N° 241/020, de 26 de agosto de 2020, el Poder Ejecutivo emitió directivas a URSEA, a atender en la realización de la revisión mencionada, estableciéndose allí que el plazo de 60 días mencionado se contabilizaba desde el 24 de julio de 2020.

Más de un contribuyente señaló que el plazo establecido para la consulta pública fue corto. Se comprende esa apreciación, pero debe tenerse en cuenta que URSEA debía contar con un tiempo mínimo para analizar esas contribuciones y terminar de configurar el proyecto de metodología, para su aprobación no más allá del 21 de setiembre de 2020.

El documento objeto de la consulta pública contiene la estructura de sustancia conceptual de la metodología, por lo que en los días sucesivos se hará público un nuevo documento con especificaciones de corte más cuantitativo, existiendo la voluntad de someterlo también a consulta pública. En esa instancia se analizarán y responderán ese tipo de especificaciones.

## PARTE I – PRECIOS FOB Y AJUSTES DE CALIDAD

### Mercados de referencia

En lo que respecta a los mercados de referencia seleccionados en la metodología, se recibió la contribución de Axion Energy, la que señaló lo siguiente: *“No se comparten los mercados de referencia seleccionados para cada producto. Los mercados de combustibles son competitivos y la procura del producto contempla el posible suministro de varias regiones. Por ello es recomendable que la URSEA en cada oportunidad calcule el costo de los distintos orígenes, considerando el marcador internacional de cada región y los correspondientes costos de flete hasta Montevideo. Consideramos adecuado incluir: Estados Unidos, Mediterráneo, Norte Oeste de Europa, y Medio Oriente.*

*Origen de las gasolinas: en particular para las gasolinas el origen habitual de las importaciones a la región es el Mediterráneo y/o el Norte Oeste de Europa. Si URSEA se viese limitado a considerar un único posible origen, debiera ser Norte Oeste de Europa, y no Estados Unidos.”*

Por su parte, en la contribución del Sr. Rafael Bottaro se inquirió lo siguiente: *“Con qué criterio se eligen los mercados de referencia, y estos son fijos o pueden ser variables en la medida que hay otros mercados que en determinado momento tengan valores menores a los elegidos”*

**Respuesta:** En la determinación del mercado de referencia se comparte lo recomendado por el consultor Sr. Francisco Salazar, en el sentido que los marcadores europeos para la gasolina y el gas oil no representarían la primer opción de un importador real, tomando en cuenta que para el gas oil Europa es deficitaria, y que en gasolinas se pueden encontrar descuentos en el mercado americano.

Adicionalmente, recomendó utilizar marcadores de referencia asociados a la Costa del Golfo de México (USGC), debido a que se trata del mercado más líquido y profundo del mundo para estos productos, por el importante número de refinerías que se encuentran ahí: tan solo en Texas hay 31, en Luisiana 17 y el total de la región (Gulf Coast) suma 55.

### Precio FOB ajustado

En relación al precio FOB ANCAP señaló que *“Del análisis del documento, no se desprende la especificación de la localización de los indicadores referencia en Costa del Golfo: Colonial Pipeline o Waterborne. Adicionalmente no se indica los descuentos necesarios relativos a la inclusión de Biocombustibles (RVO).”*

**Respuesta:** Se detalla que los indicadores de referencia se consideran de Colonial Pipeline y su precio se corrige agregando un diferencial para llevarlo a la modalidad Waterborne.

Asimismo, se toman como referencia los precios de las gasolinas y del gas oil descontado el RVO, los cuales están disponibles como ex-RVO en la fuente de información utilizada (ARGUS media).

Se aclara que los precios se toman descontando las obligaciones de volúmenes de renovables y se le agrega el ajuste derivado de los costos de logística que aplicarían para hacer disponible el producto listo para embarcarse vía marítima (modalidad waterborne).

### Precios de referencia

Respecto a los precios de referencia ANCAP indicó en su contribución que: *“Es de señalar que para el caso de la Gasolina Premium se omite en el informe el porcentaje de Gasolina Convencional Premium 93, por lo que se asume que dicho valor corresponde a la diferencia respecto al 100% con la Gasolina Convencional Regular 87”*. Axion Energy, por su parte, expresa lo siguiente: *“Gasolina Premium 97: error de tipeo, ya que la ponderación carece de un elemento”*.

**Respuesta:** Efectivamente se omitió en la publicación del documento en formato PDF en la tabla de Precios Internacionales de referencia del Anteproyecto de Metodología de Cálculo del Precio de Paridad de Importación, ya que solo se menciona el % de CBOB 87 para la Gasolina Premium 97, faltando incluir el % de CBOB 93. Corresponde modificar la redacción agregando el valor del porcentaje omitido.

Así también, ANCAP señaló que: *“Respecto a los indicadores empleados, para componer los precios FOB de las gasolinas Súper y Premium, según las calidades comercializadas por ANCAP en el mercado uruguayo, son aquellas cuyo índice de octano resultan luego de agregar 10% de etanol. Se considera que las calidades deberían ser las resultantes de agregar 5%, tal lo mandado por Decreto 241/020 y manifestado por URSEA en la página 15 de su informe. Por lo tanto, las mezclas consideradas no tienen en cuenta el criterio propuesto y deben ser corregidas.”*

Por su parte, el Sr. Martín López señaló lo siguiente *“... en cuanto al Número de Octano (lo cumpliría pero con un 10% de etanol en la mezcla y no hay datos con el mínimo legal de 5%)...”*

**Respuesta:** Si bien los índices de octano de las gasolinas CBOB 87 y 93 considerados para realizar las mezclas para el mercado uruguayo se corresponden al producto con un agregado de 10% de etanol, se entiende pertinente calcular el índice de octano de cada producto USGC, retirando dicho alcohol, y luego realizar la ponderación, agregando 5% de etanol a la mezcla final, para alcanzar las especificaciones vigentes al momento de publicado el anteproyecto: valores mínimos de índice de octano de 88,5 para la gasolina Super 95, y 90,5 para la gasolina Premium 97.

Con la aprobación de los cambios en las especificaciones de las gasolinas, en lo que refiere al índice de octano, se calculan los porcentajes de mezcla, conforme se ajusten a los valores mínimos de índice de octano de 90 para la gasolina Súper 95, y 91 para la gasolina Premium 97.

Procede la modificación en la Tabla – Precios internacionales de referencia los porcentajes de cada producto de referencia para las gasolinas quedando de la siguiente forma:

Producto	Identificación del producto de referencia	% de mezcla
GASOLINAS		
Gasolina Súper 95	Conventional Regular Gasoline Blendstock - 87 Octane after blending with 10% denatured fuel ethanol (grade A) USGC	29,4%
	Conventional Premium Gasoline Blendstock - 93 Octane after blending with 10% denatured fuel ethanol (grade D) USGC	70,6%
Gasolina Premium 97	Conventional Regular Gasoline Blendstock - 87 Octane after blending with 10% denatured fuel ethanol (grade A) USGC	13,6%
	Conventional Premium Gasoline Blendstock - 93 Octane after blending with 10% denatured fuel ethanol (grade D) USGC	86,4%

En relación a los precios de referencia del Fuel oil el aporte realizado por ANCAP refiere a que  
“Las calidades de Fuel Oil que ANCAP comercializa en el mercado Interno son:

*Fuel Oil Pesado*

*Fuel Oil Medio*

*Recientemente se han ajustado las especificaciones del contenido máximo de Azufre en dichos productos, siendo actualmente 1 % de azufre.”*

**Respuesta:** Conforme a la normativa vigente la especificación del fuel oil está establecida en el Anexo VI del Reglamento de Especificaciones Técnicas de Calidad de Combustibles Líquidos (RETCL).

La última modificación realizada al citado anexo fue la hecha por la Resolución de URSEA N° 22/019, del 6/2/019, según la cual se disminuyó el contenido de azufre máximo permitido para el fuel oil medio, estableciéndolo en 2% peso (antes era 3%) y se incorporó el parámetro contenido de azufre para el fuel oil pesado, estableciendo que no debe ser mayor a 2.5%.

En resumen, actualmente en el Anexo VI del RETCL se establecen especificaciones para tres tipos de fuel oil:

- fuel oil pesado: máx 2.5 % azufre
- fuel oil medio: máx 2% azufre
- fuel oil bajo azufre: máx 1% azufre

Podría oportunamente analizarse la pertinencia de modificar los tipos de fuel oil de referencia, en caso de que la URSEA resuelva aprobar una modificación de las especificaciones del contenido de azufre máximo u otra propiedad que afecte la selección del mismo.

### Calidad de productos

El Sr. López hizo mención a la calidad de los productos tomados como referencia, señalando que: *“El anteproyecto de la nueva metodología de PPI cambia el mercado de referencia seleccionado y por ende la identificación del producto de referencia. Este nuevo producto de referencia para la formulación en el caso de las gasolinas NO cumpliría tanto para la PREMIUM como la SUPER con la normativa nacional (URSEA) para especificación Benceno (tiene 3.8% y no 1%), Azufre (tiene 80ppm en vez de 30ppm). . .”*

**Respuesta:** Corresponde puntualizar que si bien las especificaciones publicadas por Colonial Pipeline, sólo a los efectos del transporte del CBOB, aparecen como más laxas que las que establece la regulación de URSEA, es importante aclarar que la mayoría de los embarques de estos productos cumplen con las especificaciones de URSEA. Lo anterior es porque, como consecuencia de las reformas al Clean Air Act, desde principios de la década de los noventa la regulación federal de la Agencia de Protección Ambiental de EEUU (EPA) ha venido estableciendo límites cada vez más estrictos que son los que rigen en la realidad. Específicamente, a partir del 1 de enero de 2017, la EPA exige en el caso del azufre un rango entre 8 y 11 ppm con un límite promedio anual máximo de 10 ppm, para el benceno un rango máximo entre 0.5 y 0.7% y para los aromáticos entre 22 y 26%.

Ello quiere decir que, dada la profundidad del mercado y la realidad operativa de los refinadores, los importadores pueden solicitar producto clase CBOB con especificaciones estrictas, sin que ello implique pagar un premio que implicaría la escasez relativa del producto. Lo mismo aplicaría a un importador teórico que quisiera comprar producto con especificaciones como las de Uruguay, con base en una referencia CBOB USGC.

### Ajuste de tensión de vapor

Respecto al ajuste de tensión de vapor para las gasolinas, ANCAP aseveró que *“Con referencia al cálculo de ajuste de calidad por tensión de Vapor, no corresponde crédito por tensión de vapor de etanol ya que se trata de la especificación final.”* Por su parte, el Sr. López consideró que no obra muy explicitado en el documento lo atinente al ajuste de calidad relacionado con la tensión de vapor.

**Respuesta:** Las especificaciones de las gasolinas indican valores máximos de tensión de vapor de 10,5 psi y 12 psi, según las estaciones, y dichos valores efectivamente corresponden al producto final. Para calcular el ajuste de tensión de vapor, a esos valores se les descuenta el aporte del etanol para luego hacer la diferencia con los valores de tensión de vapor de las gasolinas en origen, ya que los mismos son publicados antes del agregado de etanol. La tensión de vapor se corrige con el retiro de n-butano en los meses que resulta necesario, y se calculan



los costos adicionales por dicho retiro. Para efectos del cálculo del porcentaje de butano a remover, se emplean índices empíricos de mezcla (Vapor Pressure Blending Indexes, VPBI) referidos en el Manual de Procesos de Refinación de Parkash. Procede aplicar la siguiente fórmula de ajuste para el precio de las referencias cuando se requiere disminuir el RVP.

$$P_{\gamma'} = P_{\gamma} + y(P_{\gamma} - P_{\beta})$$

Dónde:

$P_{\gamma'}$  precio de referencia ajustado para el caso en que se requiere una gasolina de menor RVP

$P_{\gamma}$  precio de referencia de la gasolina (CBOB Colonial)

$P_{\beta}$  precio de referencia del butano (Mont Belvieu)

y proporción a disminuir el contenido de butano.

### Ajuste del número de cetano

En la contribución del Sr. López se hace mención al ajuste del número de cetano para el gas oil, señalándose lo siguiente “. . .En el caso del gas oil también hay una diferencia con el índice de cetano que se pretendería mejorar mediante aditivar mejorador de cetano (tampoco muy claro en cuanto a la cuantificación del costo en que se incurriría).”

**Respuesta:** Se aplica un ajuste al precio de referencia equivalente al costo de incrementar en las unidades necesarias para el caso del Gas oil 10 S y Gas oil 50 S. Para la realización de este ajuste, se recomienda usar la metodología utilizada por la Comisión Nacional de Energía (CNE) de Chile que identifica el costo del aditivo y se basa en la siguiente relación de adición del mejorador del cetano y el incremento en el número de unidades:

Cambio en el número de cetano (incremental)	Cantidad de mejorador por agregar
Para el primer número de cetano de aumento sobre el cetano base	100 ppm
Para incrementar las siguientes tres unidades	150 ppm/unidad de incremento
Para incrementar las siguientes 2 unidades	200 ppm/unidad de incremento
Para incrementar cada unidad adicional	250 ppm/unidad de incremento

A partir de la tabla anterior cabe deducir la cantidad de aditivo a agregar para lograr un aumento de las unidades en el número de cetano, y el costo correspondiente sería el resultante de multiplicar dicha cantidad por el precio del mejorador aplicando las conversiones apropiadas.

## Parte II – Fletes internacionales, costos adicionales marítimos y de internación

### Fletes internacionales

El tópico de los fletes internacionales mereció un aporte de ANCAP, que propone especificar los puertos de origen y utilizar valores de Worldscale publicados por Platts y aplicar ese porcentaje a la ruta específica.

**Respuesta:** En relación al puerto de origen de USGC, la metodología plantea la utilización de los precios de la empresa ARGUS, la que realiza una ponderación de los precios de fletes en puertos de esa zona.

Con respecto al comentario del uso de valores de fletes publicados por Worldscale, se observa que la metodología planteada está en línea con las recomendaciones del consultor Francisco Salazar.

### Costos de internación

En relación a los costos de internación, varios aportantes se refieren a los componentes por alijo, multas y demoras y costo del muelle de La Teja.

En algunos casos se señala que no se incluye la fuente de referencia. Como se indica en el apartado de Consideraciones Generales, ello se especificará en el documento a publicar próximamente.

La empresa Axion considera que *“una operación eficiente no debiera considerar el costo de utilizar un buque alijador, que es la condición actual y debiera ser mejorada dado que el sistema de hidrocarburos de Uruguay fácticamente no está orientado a la importación de combustibles sino a la importación de crudo”*. Asimismo, respecto a las multas y demoras considera que *“el principal motivo de las demoras de los buques madres es precisamente la operación de alije antes mencionada”*. Similares consideraciones realizan Petrobras y UNVENU.

ANCAP, con una perspectiva distinta, plantea una metodología cuyos principales elementos, entre otros, son los siguientes:

- Datos, parámetros y fórmulas de cálculo para los alijos de productos limpios y sucios.
- Aspectos de normativa sobre navegación y comercio de cabotaje nacional a ser considerados.
- Especificidades del mercado spot de alijadores.
- Tipos de contratación de buques alijadores y tamaño de los buques

**Respuesta:** En lo que respecta al alijo, se trata de un componente de la cadena del PPI que fue analizado en profundidad, con el apoyo de una consultoría internacional, en ocasión de la revisión metodológica anterior.

En línea con ello, se entiende que la inclusión de los costos de alijo es regulatoriamente adecuada para el cálculo de la Paridad de Precios de Importación, siempre y cuando reflejen eficiencia, sin tener necesariamente que tomar como dada la infraestructura actual para la que se encuentra dimensionada una actividad empresarial que es fundamentalmente de refinación y no de importación.

La presentación de ANCAP sólo realiza consideraciones conceptuales y expresa en forma algebraica los parámetros a incluir. No explicitó una propuesta de valores definidos en USD/m<sup>3</sup> por concepto de costo de alijo por producto.

Similar criterio de consideración de costos se tendrá respecto de los valores y fórmulas de indexación de los componentes de multas y demoras y de mermas.

Sin perjuicio de lo expresado, el documento próximo a publicar tendrá especificaciones sobre estos componentes.

### **Costos financieros por capital de trabajo y por adelanto de impuestos**

El Sr. Rafael Bottaro refiere al costo financiero por adelanto de impuestos de importación y por inventarios operativos, y en particular al uso de una tasa de corto plazo para reflejar el tiempo del adelanto y a la tasa a utilizar a la que se agregaría el riesgo país de corto plazo.

**Respuesta:** Ello será objeto de especificación en el documento a publicar próximamente. Se utilizará una tasa que refleje el costo promedio ponderado de capital (deudas y fondos propios).

Respecto al costo por capital de trabajo considerado, el período tomado refiere al tiempo comprendido entre el pago del producto por parte del importador y la salida del producto de la planta de despacho. Se distinguen dos componentes, correspondientes a dos períodos de tiempo consecutivos:

- a) tiempo promedio de transporte marítimo y el tiempo eficiente de mantenimiento de inventarios operativos. Este tiempo se estima en 35 días.
- b) los días adicionales de inventario por requerimiento de seguridad de suministro que puedan establecerse.

El informe de ANCAP hace cuestión respecto al período, lo que se responde en otros puntos de este documento.

## Parte III – Actividades en tierra, desde muelle hasta salida de plantas de distribución primaria

### Almacenamiento y transporte

ANCAP en su contribución propone lo siguiente:

- a) Para los costos de almacenaje, un modelo tarifario basado en el valor de reposición a nuevo (VNR) de las instalaciones de sus 6 plantas, con una rentabilidad costo promedio ponderado de capital (WACC) del capital invertido, y costos de operación y mantenimiento calculados en proporción a la inversión.
- b) Para los costos de transporte de producto, el reconocimiento de costos con base en su logística de transporte a las plantas del interior, agregando una tarifa por uso de los poliductos desde la planta de La Teja a la planta de La Tablada, calculada con el modelo VNR.

Las empresas Axion y Petrobras y la gremial UNVENU observan que la actual logística de ANCAP y el uso de todas las plantas pueden no reflejar los costos eficientes de transporte.

El Sr. José Matonte manifiesta que el transporte por camión no refleja una operativa eficiente, que debería considerar transporte ferroviario y en barcas.

La Sra. Mónica Loustaunau pregunta acerca de la metodología a emplearse para determinar el costo eficiente de transporte a plantas de despacho.

**Respuesta:** Se entiende que lo más pertinente en este proceso de revisión es fijar valores para los costos de almacenaje y transporte, tomando elementos aportados por ANCAP que se pueden considerar más eficientes, teniendo en cuenta también algunas referencias regionales.

En relación con el costo eficiente de transporte, desde la terminal de arribo en La Teja a las plantas de despacho de ANCAP, se atenderá al costo por uso del poliducto y a la menor tarifa informada por ANCAP, que corresponde al transporte carretero, en la medida que no exista una opción más económica. Ello podrá ser objeto de especificaciones en el documento a publicar próximamente.

En la medida que en el futuro se disponga de un estudio de la logística eficiente para el importador teórico, se podrán revisar los valores adoptados.

### Margen de comercialización del importador

Varios aportantes se refieren al margen del importador. En algunos casos cuestionan que no se presentan detalles de cálculo. Ello será objeto de especificación en el documento a publicar próximamente.

Otros aportantes cuestionan directamente que sea admisible incorporar un componente por margen del importador. Por ejemplo, la empresa Axion plantea que *“la experiencia de la compañía en importación a la región no da prueba de la existencia de este margen, apuntando entonces a que el negocio de trading realiza sus ganancias sobre arbitrajes y mezclas.”*

El Sr. José Matonte señala que *“No corresponde incluirlo ya que la fuente de información seleccionada para los precios FOB es Argus Media. El margen del importador se encuentra implícito en dichos precios.”*

ANCAP, por su parte, si bien refiere a que un margen de importación *“no debe ser incluido ya que está implícito en los precios CIF”*, sí considera que debe reconocerse un margen de *“Comercialización mayorista”*, que entiende debería ser del 5%, pero, al tenor de lo establecido en el Decreto N° 241/020, lo propone en 2%.

**Respuesta:** En términos generales, la rentabilidad del importador (comprendiendo las etapas de importación y comercialización hasta salida de planta) comprende la remuneración del capital empleado. Dicho capital se emplea en las actividades de importación, e involucra tanto el capital de trabajo, como los activos físicos de almacenamiento y operaciones. Estos componentes del capital se contemplan en otros ítems del cálculo del precio de paridad.

Es decir, se incluye una rentabilidad adecuada en:

- El costo financiero del capital de trabajo utilizado en el ciclo de compra-almacenamiento-venta del producto.
- El costo de capital (calculado como una anualidad que reconoce una rentabilidad expresada por una tasa de costo promedio ponderado de capital) por los costos de capital (inversiones en instalaciones de infraestructura).

Se estima que es pertinente agregar un costo asociado estrictamente a la gestión de la actividad de importación. Al no disponer de información comparable de otras empresas de importación o tradings, y a efectos de tener una referencia sobre estos costos, se asumió un presupuesto anual global para un posible trading teórico con una cierta estructura. Sobre ello el documento a publicarse próximamente contendrá especificación.

ANCAP realiza consideraciones -en forma conceptual- respecto a la existencia de un riesgo que debería ser incluido en el concepto de margen, por volatilidad de precios. Este riesgo existe, pero se entiende que está cubierto en la medida que se reconoce un costo de capital que lo contempla.

### **Seguridad de suministro**

Varios aportantes se refieren a la seguridad de suministro. En particular cuestionan que un importador teórico tuviera como obligación asegurar la continuidad de abastecimiento.

ANCAP plantea en su contribución un período total de mantenimiento de inventarios (que incluye el periodo de seguridad de suministro) de 60 días. Considera que *“Contar únicamente con 30 días de inventario compromete a niveles no aceptables (probabilidad de quiebre de suministro no aceptable) la seguridad de suministro del país.”* Agrega que *“Al imponer el regulador o una autoridad superior un cambio en las políticas de inventarios de seguridad ANCAP no podrá garantizar un suministro confiable y oportuno del país.”*

**Respuesta:** Se trata de un objetivo que admite ir más allá de establecer costos eficientes para la cadena de valor de importación, e involucrar cuestiones de estrategia a nivel de país, que incluso podría entenderse como objeto de una política pública específica.

En ese sentido, existen internacionalmente distintas soluciones en lo que refiere a la cantidad de días de inventario.

ANCAP no presenta números de probabilidad de quiebre de suministro y, en general, de valoración de ese riesgo.

Cabe mencionar que la determinación del PPI no obliga a la empresa a cambiar ninguna de sus políticas de gestión.

En el documento a publicar próximamente se realizará una especificación sobre este tópico.

### **Agrocombustibles**

Varios contribuyentes cuestionan el componente correspondiente a la mezcla con agrocombustibles, y en particular el cálculo del sobrecosto en base a los precios pagados por ANCAP a la empresa ALUR.

La Sra. Loustaunau pregunta si es la intención reducir el uso de los biocombustibles. También plantea que se siga publicando como referencia los valores PPI del etanol y biodiesel importados.

La empresa ANCAP hace los siguientes aportes:

- a) En relación con los volúmenes usados para construir el promedio ponderado de precios del etanol, se plantea tomar los volúmenes de producción reales.
- b) Se observa que la ecuación de cálculo de sobrecosto no representa bien la operación de mezcla.
- c) Se observa que deben tenerse en cuenta los días de inventario de etanol y el movimiento hacia las plantas de despacho.

#### **Respuesta:**

Respecto a la pertinencia del reconocimiento hecho por este componente, la propuesta de URSEA atiende a lo establecido en Artículo 2° del Decreto 241/020 (en el precio y en el porcentaje de mezcla), donde incluso se prevé una instancia ulterior de cálculo de un precio de eficiencia de producción de agrocombustibles a nivel nacional, con base en criterios que informe el Poder Ejecutivo.

Se va a continuar con el cálculo del PPI del etanol y el biodiesel.

En lo atinente a la contribución de ANCAP, se entiende conveniente tomar los volúmenes históricos, y en caso de que la empresa cambie su relación de compras para mejorar sus costos, el cambio se tendrá en cuenta en la revisión anual.

Se acepta la observación b), incorporando en la fórmula un coeficiente de corrección, a revisar anualmente en base a las características de los componentes.

Se entiende que el planteo c) es de recibo y se analizará oportunamente la información que aporte la empresa para determinar los sobrecostos que puedan existir.

## **Parte IV – Impuestos, tasas y otros gravámenes**

Las empresas Petrobras y Axion en sus aportes cuestionan la inclusión de la tasa de inflamables y del fideicomiso del gas oil.

**Respuesta:** Respecto a la primera (Tasa de Inflamables de la IMM), en la medida que grava la carga de combustibles que circula por el Departamento de Montevideo, se atiende solo a los volúmenes transportados por ANCAP con destino a las plantas de despacho del interior del país (distribución primaria).

En cuanto al Fideicomiso del gas oil, en la medida que es pagado por ANCAP, se asume que lo recauda en el precio ex planta.