URSEA

Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua

RESPUESTAS A CONTRIBUCIONES REALIZADAS A LA CONSULTA PÚBLICA Nº 45:

ESPECIFICACIONES CUANTITATIVAS RELATIVAS A LA METODOLOGÍA DE CÁLCULO DEL PPI

Noviembre 2020

INDICE

1. INTRODUCCIÓN 3

2. CONSIDERACIONES GENERALES 4

3. PARTE I: PRECIOS FOB Y AJUSTES DE CALIDAD 7

3.1. PRECIOS FOB 7

3.2. AJUSTES DE CALIDAD 9

4. PARTE II: FLETES INTERNACIONALES, COSTOS ADICIONALES MARÍTIMOS Y DE INTERNACIÓN 10

4.1. DERIVADOS DEL PETRÓLEO (EXCEPTO GLP Y PROPANO) 10

4.2. GLP Y PROPANO INDUSTRIAL 11

4.3. ALIJOS 12

4.4. MULTAS Y DEMORAS 13

4.5. WACC 13

4.6. COSTOS FINANCIEROS POR ADELANTO DE IMPUESTOS A LA IMPORTACIÓN 15

4.7. OTROS COSTOS DE INTERNACIÓN 16

5. PARTE III: ACTIVIDADES EN TIERRA, DESDE MUELLE HASTA SALIDA DE PLANTAS DE DISTRIBUCIÓN PRIMARIA 16

5.1. COSTO DE MUELLE (VER ITEM BIOCOMBUSTIBLE) 16

5.2. COSTO DE ALMACENAJE 16

5.3. DÍAS DE INVENTARIO 19

5.4. MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN DEL IMPORTADOR TEÓRICO 21

5.5. COSTO DE TRANSPORTE A PLANTAS DE DESPACHO 22

5.6. COSTO DE MEZCLA DE AGROCOMBUSTIBLES 23

6. PARTE IV: IMPUESTOS, TASAS Y OTROS GRAVAMENES 24

1. INTRODUCCIÓN

La Consulta Pública Nº 45 se refirió al documento de Anteproyecto de Especificaciones Cuantitativas relativas a la metodología para la Determinación de los Precios de Paridad de Importación de combustibles (en adelante también referido como "Especificaciones cuantitativas al PPI").

Con anterioridad, se había puesto en consulta pública el Anteproyecto de Metodología para la Determinación de los Precios de Paridad de Importación (en adelante "PPI"), en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 236 de la Ley Nº 19.889, de 9 de julio de 2020, y atendiendo a las directivas dadas por el Poder Ejecutivo mediante el Decreto Nº 241/020, del 26 de agosto de 2020.

La Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA) aprobó el proyecto final de metodología por Resolución del Directorio Nº 227/020, de 21 de setiembre de 2020.

Se inició esta Consulta Nº 45 mediante la publicación del Anteproyecto en el sitio Web de URSEA el 8 de octubre de 2020, extendiéndose hasta el pasado 23 del mismo mes.

Se adjuntó a dicho anteproyecto un informe técnico de URSEA conteniendo información complementaria relacionada a las mencionadas especificaciones.

Se recibieron 5 contribuciones, las que se publicarán junto a este documento de respuesta, de acuerdo al siguiente detalle:

- Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (en adelante ANCAP)
- Axion Comercialización de Combustibles y Lubricantes S.A (en adelante Axion).
- Petrobras Uruguay Distribución SA (en adelante Petrobras).
- Federación ANCAP PIT CNT (en adelante FANCAP)
- Riogas SA (en adelante Riogas).

A efectos de organizar las respuestas, primero se abordarán algunos tópicos generales, para ir luego respondiendo según el orden de la misma estructura del documento sometido a consulta pública.

Se agradecen todos los aportes realizados por las organizaciones mencionadas, que han contribuido a consolidar el documento sometido a consulta, así como han brindado la posibilidad de reconsiderar y valorar ciertos componentes, introduciendo información complementaria considerada muy valiosa por URSEA. Del mismo modo, se agradece el asesoramiento brindado por el consultor internacional Ing. Francisco Salazar, de destacado prestigio, que volcó sus conocimientos y experiencia a fin de brindar una visión integral y fortalecer al equipo de trabajo.

2. CONSIDERACIONES GENERALES

a) Plazo de Consulta Pública

Axion y Petrobras vuelven a señalar que el plazo de la Consulta Pública relativa a la Metodología del PPI aprobada por la Resolución de URSEA N° 227/020 fue insuficiente, y que ello no resulta saneado por esta nueva Consulta Pública.

Respuesta: En el documento de respuesta de la Consulta Pública se destacó la voluntad del Legislador, contenida en el artículo 236 de la Ley Nº 19.889, de 9 de julio de 2020, por la que se previó un plazo acotado de sesenta días, contados a partir de la vigencia de dicha ley, para que URSEA realizara una revisión integral de su metodología de cálculo de PPI.

A su vez, por Decreto Nº 241/020, de 26 de agosto de 2020, el Poder Ejecutivo emitió directivas a URSEA, a atender en la realización de la revisión mencionada, previéndose que el plazo de la misma finalizaba el 21 de setiembre de 2020.

En ese marco de exigencia, URSEA trabajó intensamente en la revisión metodológica, lo que inevitablemente llevó un tiempo considerable y se realizó una detallada planificación de actividades con el fin de llegar a cumplir con el plazo establecido en el mandato legal. Si bien la consulta pública está prevista legal y reglamentariamente como una posibilidad en el marco de las buenas prácticas regulatorias, y la disponibilidad de tiempo era exigua, se estimó igual conveniente hacerla respecto del anteproyecto de metodología del PPI, previéndose la posibilidad de que se realizaran aportes entre el 11 de setiembre y el 15 del mismo mes. Se recibieron 8 contribuciones – en un número superior a las 5 recibidas en esta oportunidad, y entre las que estaban las de Axion y Petrobras-, lo que hizo necesario analizar y considerar cada una de ellas, para darles respuestas, y aprobar la metodología referida dentro del plazo legal.

No hubo ninguna voluntad “de subsanar violaciones al debido proceso”. URSEA dentro de su legítima organización de su abordaje técnico de la labor, consideró necesario distinguir la propia metodología conceptual (general), de aquellas especificaciones más cuantitativas complementarias, por lo que, luego de aprobar la metodología, y sin descanso, elaboró el documento de especificaciones que motivó esta Consulta Pública, el que aprobado, conlleva al cálculo de los PPI de octubre, dentro del plazo previsto por el Decreto Nº 241/020.

b) Reconocimiento de condiciones existentes en el mercado de combustibles

ANCAP en sus aportes realiza ciertas consideraciones sobre lo que cataloga como “Marco conceptual del precio de paridad de importación”. Ello parece ser más propio de un aporte a la anterior consulta pública, pero igual se considerarán algunas aristas que ameritan una respuesta específica.

Señala en su contribución que ”*(…) Los precios de paridad de importación necesariamente deben recoger las condiciones existentes de infraestructura de recepción, almacenamiento y logística disponibles en el país*.” (Pág. 5).

Respuesta: No se comparte esa afirmación absoluta que realiza ANCAP, que no atiende al sendero de costos eficientes considerado en el Decreto Nº 241/020, por ejemplo cuando refiere a "*costos eficientes de almacenamiento y despacho en el mercado nacional*" (art. 2 num, v).

URSEA entiende que no tiene sentido económico asumir sin más, como dadas, las instalaciones actuales, las que además están configuradas para la operación básicamente de una empresa monopolista refinadora que realiza actividades de importación en forma subsidiaria. De hecho, la infraestructura actual responde a necesidades distintas a las de un importador teórico, por lo que puede que existan plantas subutilizadas o con capacidad en exceso.

Se entiende que el Regulador debe atender a criterios razonables de costos eficientes, en el marco de lo previsto legalmente y contemplando ponderadamente las directivas del Decreto Nº 241/020.

Ello no significa que URSEA haya hecho una elaboración de pura teoría eficientista, sin considerar aspectos atendibles del mercado de combustibles implicado. Se ha procurado, en el marco de su legítimo abordaje técnico, considerar con ponderación el criterio de costos eficientes.

c) Suministro permanente

En su contribución ANCAP también afirma que*: " (…) en un marco "teórico" acorde a la Metodología de Precios de Paridad de Importación, el suministro permanente no es una hipótesis, sino que resultaría (o no) de la maximización de beneficio de los agentes en el corto plazo"* (pág. 6).

Respuesta: Al mencionar que *"el suministro permanente no es una hipótesis*", sino un resultado de la estructura del mercado y el comportamiento (maximizador) de los agentes que operan en el mismo, ANCAP está descartando la posibilidad de acciones regulatorias tendientes precisamente a incentivar comportamientos de los regulados de forma de cumplirse un determinado objetivo de seguridad de suministro.

Es decir, las condiciones para el nivel de suministro permanente requerido pueden ser reguladas y establecidas mediante una política específica que la determine y establezca mecanismos de fiscalización.

d) Importación y refinación

ANCAP considera que URSEA estaría suponiendo que la alternativa de la importación de combustibles es "*más económica que la refinación"* (pág. 15).

La empresa petrolera estatal, a su vez, realiza en más de una oportunidad su análisis, considerando importaciones ocasionales o puntuales de combustibles.

Respuesta: Contrariamente a lo que se afirma, no se asume por URSEA el supuesto de que la alternativa de importar sea más económica que la refinación.

En realidad no se realiza ninguna consideración o evaluación respecto de la actividad de refinación.

Como ya se señalara, la encomienda legal es la de realizar una metodología que proyecte precios de combustibles en un supuesto teórico de importación de los mismos, que sirvan de insumo informativo de referencia para la aprobación por el Poder Ejecutivo de los precios de venta de ANCAP a nivel de planta de despacho.

Efectivamente, se asume que importaciones poco frecuentes y de menor volumen podrán tener costos más altos. Por ende, este sería un escenario ajeno a una situación de costos eficientes.

La pertinencia de la metodología implica suponer una importación teórica que involucre volúmenes significativos de combustibles, so pena de neutralizar la potencialidad de referencia de los PPI. Por tanto, no es admisible considerar un supuesto de importaciones ocasionales o puntuales.

No se asume tampoco, como lo señala ANCAP, que con la *"condición de único actor (importador) se logren precios eficientes cuando no hay competencia"* (pág. 15).

La metodología se limita a realizar una consideración de costos y no realiza ninguna conjetura respecto a comportamientos en un mercado en el que uno o algunos importadores pudieran utilizar su poder de mercado para lograr precios más altos que un costo eficiente (costo marginal de largo plazo).

ANCAP cita un artículo de CPA Ferrere, que hace apreciaciones respecto a un posible escenario de libre importación, considerando que ello no conlleva necesariamente a precios competitivos para los consumidores (pág. 16).

La consideración de este escenario escapa al alcance de una revisión de la metodología de PPI. La revisión de la metodología no implica hacer ninguna cuestión ni afirmación respecto a cuál sería la situación de libre importación versus la situación de realizar actividades de refinación. Se limita a determinar razonablemente un costo de oportunidad eficiente. Véase que CPA Ferrere también destaca que los PPI calculados por URSEA son referencia transparente para la evaluación de los precios en relación a criterios de competitividad internacional.

e) Invocación de "sesgos" en el cálculo y preocupación por consecuencias en situación financiera de ANCAP

FANCAP manifiesta su preocupación por las consecuencias que la modalidad de cálculo de los PPI pueda traer en el estado financiero de la empresa ANCAP, requiriendo que la metodología sea rigurosa y no "*sesgada*", y no sea funcional a ciertos intereses políticos.

Respuesta: Lo primero que debe señalarse es que la labor revisora que ha venido realizando URSEA no es caprichosa ni sesgada, sino realizada con autonomía técnica y esmero, dentro de la clara encomienda que le dio el Parlamento, a través del artículo 236 de la Ley Nº 17.598, y las directivas explicitadas por el Decreto Nº 241/020.

URSEA comparte el objetivo de contribuir a la maximización del bienestar social, que no desconsidera el legítimo interés empresario, pero que atiende también, sin duda alguna, al de los usuarios o consumidores.

El producido de la labor que se viene realizando debe propender en su medida al cumplimiento del interés público en juego, y así se ha buscado concretarlo, aunque es claro que no tiene por sí solo la potencialidad de su realización.

Conforme lo preceptúa el artículo 235 de la Ley Nº 19.889, los PPI serán base del informe que URSEA remita al Poder Ejecutivo, para la aprobación de los precios de los combustibles vendidos por ANCAP en sus plantas de despacho, recibiendo también el órgano ejecutivo informe de la misma ANCAP.

3. PARTE I: PRECIOS FOB Y AJUSTES DE CALIDAD

3.1. PRECIOS FOB

a) Precio FOB del gasoil

En relación con la elección del mercado de referencia para el valor FOB del gasoil, ANCAP señala que si bien el gasoil exportado desde la Costa del Golfo puede presentar valores de cetano superiores a 40, el ajuste debería hacerse de acuerdo al mínimo asegurado por la especificación del Colonial Pipeline, que es 40. Con lo anterior, debería por tanto considerase la máxima aditivación posible tanto en el gasoil 50S como en el gasoil 10S de cetano, esto es, de 5,7 unidades (Pág. 13).

FANCAP en su aporte también estima que no es pertinente la suposición de URSEA que establece que el producto tiene un número de cetano de 45, cuando la especificación mínima del cetano que se suministra a través del Colonial Pipeline es de 40.

Por su parte, tanto Axion como Petrobras, en sus aportes, señalan que siguen sin incluirse dentro de los mercados de referencia, genéricamente (no sólo para el gasoil) el costo de Mediterráneo, Norte Oeste de Europa y Medio Ortiente.

Respuesta: Respecto a la elección de los mercados de referencia, se mantiene lo ya expresado en oportunidad de responder a los aportes a la Consulta Pública sobre la Metodología para la determinación de los Precios de Paridad de Importación de combustibles, reiterando que, en consonancia con lo asesorado por el Ing. Francisco Salazar, los mercados europeos no representan la primera opción para un importador real. En el caso concreto del gasoil, Europa es deficitaria, por lo que importa este producto. En contrapartida, el mercado de la Costa del Golfo resulta más líquido y profundo, lo que justifica su elección.

En relación al aporte de ANCAP, en que plantea la forma de realizar la aditivación para ajustar el número de cetano, URSEA entiende que encierra un problema técnico-argumental, dado que el máximo aumento de número de cetano posible es de 5,7 unidades, y ello no permitiría arribar a un número de cetano de 48 o 50, bajo el supuesto de que el gasoil transado tiene un número de cetano de 40.

No obstante ello, se entiende de acuerdo al análisis realizado tanto por técnicos de esta Unidad, como por el Ing. Francisco Salazar, que hay suficiente información que permite

sostener que la especificación promedio del gasoil suministrado a través del Colonial Pipeline cumple con un número de cetano de 45.

Si bien el mínimo establecido para el Colonial Pipeline es de 40, con base en lo que establece la norma ASTM D975, los valores típicos del producto son bastante superiores. Esto se debe a que después de la publicación de la norma original en 1978, las refinerías se han reconfigurado para responder a requerimientos más exigentes dentro de Estados Unidos y en el resto del mundo, hacia donde se embarca el producto. De hecho, las especificaciones de los principales mercados en el mismo Estados Unidos (Texas y California) son de 53 y 48. Por otra parte, los principales destinos de las exportaciones también tienen especificaciones superiores a 45 (Europa tiene 51 y América Latina 45 como mínimo). En ese contexto no es lógico pensar que el producto que se vende del Colonial Pipeline tenga un número de cetano menor. De hecho, en el propio Aporte de ANCAP se admite que el valor puede presentar valores superiores a 40 (pág. 13 del Aporte de ANCAP: "Respuesta a Consulta Pública Nº 45: Especificaciones cuantitativas relativas a la Metodología de cálculo del PPI").

Es de destacar el informe del propio consultor de ANCAP, Ing. Carlos V. Zegers Quinteros, en el que señala que el número de cetano promedio en Estados Unidos es de 45: *"(…) Desde 2018, según fuentes de mercado y análisis efectivos de los embarques, el ULSD entregado por las refinerías de la Costa del Golfo típicamente viene con un número Cetano 45, no cobrando las refinerías del golfo ningún premio por esta calidad superior a la especificación de EEUU*" (Según informe preliminar: "Revisión de metodología de determinación de los precios de paridad de importación de productos derivados del petróleo", Ing. Carlos V. Zegers Quinteros, Setiembre 2020, p. 56).

Con base en lo anterior, es que se mantiene la referencia a la Costa del Golfo, con los ajustes por aditivo en 3 o 5 unidades (según sea Gasoil 50 S o 10 S, respectivameante), tomando como punto de partida un gasoil con número de cetano de 45. De este modo se cumplen con las Especificaciones Técnicas de la URSEA, y se considera el mercado de referencia más razonable para un importador teórico.

b) Precio FOB del fueloil

Respecto al precio FOB del fueloil, ANCAP señala que no procede el indicador 3% para los indicadores de fueloil.

Respuesta: Se observa que los productos elegidos se corresponden con las actuales especificaciones de calidad aprobadas por URSEA, y la lista podrá revisarse si se aprueban cambios en las mismas.

3.2. AJUSTES DE CALIDAD

a) Gasolinas ajuste por tensión de vapor

ANCAP, en cuanto al ajuste de la tensión de vapor en gasolinas con etanol, recomienda tomar como referencia un aumento del RVP de 1,2 psi, ante el agregado de 5% de etanol en las gasolinas, agregando referencias bibliográficas de estudios que justifican dicho valor.

Respuesta: Se acepta el aporte y se tomará dicho valor.

ANCAP señala la existencia de un error en la fórmula de cálculo del precio de referencia, y también observa que en la fórmula de cálculo hay que ajustar el uso de la variable "y", ya que si se define como negativa debería usarse en valor absoluto (Pág. 12).

Respuesta: Se acepta la observación, en consecuencia se revisó la redacción, reemplazando las fórmulas puestas a consulta pública por las siguientes:

- Fórmula de cálculo de la proporción para ajustar [(1)] el contenido de butano

$$y = \frac{(VPBI_b - VPBI_a)}{(VPBI_\beta - VPBI_a)} \qquad \text{Ecuación 1}$$

- Fórmula del cálculo del precio de referencia con el valor absoluto de la proporción

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

ANCAP indica además que *"al retirar este volumen de butano de la gasolina el precio por unidad de volumen debe ajustarse de acuerdo a la nueva base de volumen resultante luego del retiro del butano*" (Pág. 12).

Respuesta: Este ajuste, de acuerdo a la base en volumen, ya está considerado en el planteo de la ecuación

$$(1 - y)(VPBI_a) + (y)(VPBI_\beta) = VPBI_b$$

La referencia de la gasolina a sin la proporcion de butano a retirar, está ponderada por el factor (1-y)

Además se puede explicar tal consideración con el siguiente cálculo:

Utilizando la formula puesta a consulta pública para *y* (en valor positivo) $y = \frac{(VPBI_a - VPBI_b)}{(VPBI_\beta - VPBI_b)}$

Realizando el cálculo del factor propuesto por ANCAP (y/(1-y) proporción a considerar para al ajuste de precio, al reemplazarlo por este, se obtiene:

[(1)] En esta corrección el ajuste se refiere a retirar butano de la mezcla por lo que la variable *y* es negativa

$$\frac{y}{1-y} = \frac{\frac{(VPBI_a - VPBI_b)}{(VPBI_\beta - VPBI_b)}}{1-\frac{(VPBI_a - VPBI_b)}{(VPBI_\beta - VPBI_b)}} = \frac{VPBI_a - VPBI_b}{VPBI_\beta - VPBI_b - (VPBI_a - VPBI_b)} = \frac{VPBI_a - VPBI_b}{VPBI_\beta - VPBI_a}$$

A la expresión que se llega es el *y* ajustado (Ecuación 1) en valor positivo que se propone en la modificación.

b) Gasoil ajuste de número de cetano

En relación al ajuste de número de cetano para el gasoil, tanto ANCAP como FANCAP realizan observaciones en cuanto al número utilizado en las Especificaciones cuantitativas al PPI. En particular, se cuestiona el supuesto de número de cetano 45 para el marcador de USGC elegido por la URSEA en la Metodología aprobada.

Respuesta: Atento a lo expresado precedentemente y por los argumentos allí indicados, se mantiene la propuesta.

4. PARTE II: FLETES INTERNACIONALES, COSTOS ADICIONALES MARÍTIMOS Y DE INTERNACIÓN

ANCAP, respecto al concepto de "terminalling", expresa que "este ítem se discutió en la Parte I del presente documento y está asociado al indicador FOB", pero no se identificó ninguna referencia a ese concepto en esa parte del documento.

4.1. DERIVADOS DEL PETRÓLEO (EXCEPTO GLP Y PROPANO)

Con respecto al costo de fletes de fueloil, ANCAP recomienda incrementar el cálculo en 22%, para equiparar los beneficios esperados por el Armador al desviar un buque fuera de la ruta de alta liquidez. La empresa no detalla evidencia de como se determina dicho porcentaje.

FANCAP realiza una observación similar.

Respuesta: En consonancia con el asesoramiento del consultor de URSEA, se entiende que dicha recomendación no debe ser en principio considerada a los efectos de la metodología del PPI, por los motivos siguientes:

a) La aseveración de los aportes referidos parte de la base de que los PPI se deben calcular bajo el supuesto de una compra spot ocasional, lo que supone, en efecto, el pago de los sobrecostos que se generan por el costo de oportunidad que enfrentan los operadores de las naves marítimas de desviar sus navíos a destinos excepcionales. No obstante, se considera que existe un error de fondo en este supuesto, ya que lo que se pretende con la metodología del PPI es emular el resultado de un mercado competitivo. Bajo ese supuesto, las importaciones de fueloil no serían ocasionales, de manera que la ruta USGC–Montevideo seguiría la misma suerte que para el caso de combustibles limpios. Es decir, se

trataría de una ruta de transporte para la cual los armadores de naves marítimas tendrían destinados buques de manera periódica pero constante, sin adicionar sobrecostos por desvío, viaje de retorno en lastre, etc.

b) Asumir que el sobrecosto de 22% que se propone, para reflejar los costos en que se incurriría por el desvío ocasional de las naves y el viaje de retorno en lastre, es equivalente a la volatilidad de las tarifas de la ruta típica, es un supuesto impreciso y falto de fundamento, pues dicha volatilidad no guarda relación con los conceptos de costo que se busca determinar.

En definitiva, no se entiende pertinente recoger la recomendación de los aportantes.

4.2. GLP Y PROPANO INDUSTRIAL

La empresa ANCAP manifiesta que "*se concuerda en la metodología de estimación del costo del viaje de suministro desde USGC a Montevideo (…)*" (pág. 14). No obstante en su contribución realiza algunas precisiones.

En esas precisiones ANCAP se refiere al tamaño de los buques considerados y a los valores específicos recomendados.

FANCAP, por su parte, asevera que el GLP tiene en el año dos esquemas operativos, que no están contempladas en la metodología, lo que subestima los costos reales.

Respuesta: Tal como se mencionó en las Consideraciones Generales del presente documento, para la elaboración del PPI se asume un importador teórico que realiza operaciones frecuentes con costos eficientes y no eventuales, por ende no tiene por qué comportarse igual que otro agente básicamente refinador y eventual importador.

Por tanto, es pertinente que no se considere la específica logística en la configuración actual de las operaciones de ANCAP. En ese sentido, es razonable técnicamente el abordaje de este componente hecho en la metodología general y en las especificaciones cuantitativas.

En cuanto a la fuente de la tarifa de time charter utilizada, sobre la que ANCAP pregunta, la misma se toma del informe Weekly Market Report realizado por StealthGas Inc. Ello se especifica como nota al pie en las Especificaciones Cuantitativas al PPI.

En el período entre revisiones metodológicas se entiende adecuado un ajuste que aplique el índice general de EEUU, a efectos de mantener el valor en dólares constantes.

ANCAP hace finalmente cuestión respecto del combustible usado por el barco transportista del GLP.

Se acepta la observación por lo que se realizarán ajustes a la metodología general y a las especificaciones cuantitativas, indicando el uso de fueloil con 0,5% de azufre. Al respecto, se atiende a valores de referencia que surgen de la publicación especializada de la empresa Argus.

4.3. ALIJOS

En su aporte, ANCAP, en primer lugar, realiza consideraciones en el sentido de que URSEA "*mantiene un criterio no acorde con el marco conceptual del PPI, presentando cálculos que no reflejan la realidad del mercado*" (Pág. 15).

También sostiene que "*el escenario más realista es una concurrencia de la actividad de refinación con la importación (…)"* (Pág. 15).

Por otra parte, los aportes de Axion y Petrobras señalan que el sobrecosto de realizar sucesivos alijos de los barcos de importación para descargar el producto, dadas las restricciones de calado y eslora de La Teja, no sería una condición permanente en un escenario de importación de productos y no debiera ser un elemento en el cálculo de costos eficientes. Además, agregan que los costos regionales de alquiler de un barco dedicado bajo contratos de largo plazo son entre un 20% y 30% menores a los considerados por URSEA, aunque no ofrecen referencias de ello.

FANCAP considera que los precios internos de los alijos son superiores a los valores internacionales considerados, los que además son independientes de la actividad de los operadores de combustibles. Esta diferencia es significativa y afecta a la baja de manera irreal a los PPI. Sugiere un análisis más riguroso que permita considerar los verdaderos costos de alijos que se generarían en caso de importación de combustibles

En su contribución ANCAP también presenta resultados de cálculos de costos de alijo para productos limpios y productos sucios.

Respuesta: Como ya se señaló en la respuesta a la consulta pública de la metodología general, el alijo cabe ser considerado regulatoriamente como un componente de la cadena del PPI, siempre y cuando refleje eficiencia, sin tener necesariamente que tomarse como dada la infraestructura actual para la que se encuentra dimensionada una actividad empresarial que es fundamentalmente de refinación y no de importación.

En oportunidad de la revisión metodológica realizada en el año 2017, se profundizó sobre la valoración de este componente, con el apoyo de una consultoría internacional, arribándose a valores razonablemente eficientes, por lo que se entendió pertinente atender a ellos, ajustándolos por el índice de inflación de los Estados Unidos de Norte América, a efectos de mantener su valor en dólares constantes.

En cuanto a las referencias al marco conceptual del PPI debe estarse a las consideraciones expresadas en el punto b) de las Consideraciones Generales de este documento.

Es claro que no se puede atender a valores de alijos correspondientes a importaciones puntuales, porque como se ha señalado, ello no conduce a costos razonablemente eficientes.

En lo que respecta a los resultados de cálculo de costos de alijos para productos limpios que presentó ANCAP, surge que se arriba a valores para las gasolinas y el gasoil que son calculados a partir de un polinomio cuyos componentes utilizan parámetros de referencia de mercados

internacionales, salvo una constante (denominada en la contribución como "Otros gastos GNU (USD/tm)") relacionada con gastos portuarios, que tiene un costo significativo. No consta que este componente de costo no estuviera siendo considerado en otros costos de internación o en costos de uso del muelle de la Teja. Asimismo, el cálculo de ANCAP asume que el buque madre no puede ingresar al muelle con ninguna carga menor y debe ser alijado completamente, de lo que no hay evidencia.

En lo relativo a los productos sucios (fueloil), los resultados que muestra ANCAP presentan valores que todavía están sujetos a revisión por parte del propio consultor de ANCAP (como se expresa en la nota 11 de pág. 23 del texto de la contribución), los cuales resultan ser elevados. ANCAP toma asimismo como dato, sin mayor fundamentación, el valor de una tarifa de buque alijador de bandera nacional.

En definitiva, se estima pertinente mantener el reconocimiento del componente alijo, y hacerlo con los valores ajustados, según surge del documento de especificaciones cuantitativas.

4.4. MULTAS Y DEMORAS

ANCAP realiza un aporte respecto de este componente, efectuando un cálculo de valores alternativo al planteado por URSEA. FANCAP entiende que los valores propuestos por URSEA muy posiblemente no reflejen los costos actuales regionales, y menos los nacionales.

En la revisión del año de 2017, con el apoyo de una consultora internacional, se realizó un estudio profundizado de este componente, relacionado y consistente con las premisas consideradas para determinar los valores de alijo, arribándose a resultados razonablemente eficientes. URSEA entendió pertinente mantener esos valores, ajustándolos por el índice de inflación de los Estados Unidos de Norte América, a efectos de mantener su valor en dólares constantes.

Del cálculo realizado por ANCAP, con base en simulaciones a partir de ciertas operaciones concretas, se arriba a resultados que se manifiestan como excesivos.

Se considera pertinente mantener la propuesta que surge del documento de especificaciones cuantitativas sometido a consulta pública.

4.5. WACC

Respecto a este concepto, ANCAP indica que no se publica un detalle del cálculo de la tasa empleada (pág. 26).

Por su parte, Axion en su aporte solicita información sobre la forma de cálculo de la tasa establecida.

Respuesta: En primer lugar, a modo de consideración general, es importante aclarar que, si bien existen otras opciones metodológicas que podrían aplicarse, entre los métodos

estandarizados, el que más consenso ha adquirido en las últimas décadas por parte de las agencias reguladoras, es el de la combinación WACC/CAPM.

La WACC (en inglés Weighted Average Capital Cost, que se traduce como "costo medio ponderado de capital") considera el costo de financiamiento tanto del capital propio como ajeno (deuda). Se utiliza para retribuir el capital empleado que puede ser capital de trabajo, así como capital en inversiones de instalaciones físicas.

La metodología CAPM (en inglés Capital Asset Price Model, que se traduce como "modelo de fijación de precios de activos de capital") se utiliza para determinar la remuneración del capital propio.

Para definir la tasa de costo de capital, según este método, se necesita definir los siguientes conceptos: costo de capital propio (equity), costo de deuda, proporción de financiamiento con capital propio y con deuda.

Realizada la aclaración anterior, corresponde señalar que la tasa adoptada se estima razonable en base a criterios técnicos considerados por esta Unidad.

Es del orden de la tasa presentada por ANCAP en la contribución, considerando información aportada en reuniones entre técnicos de esa empresa y de URSEA, de fechas 20/8/2020 y 2/9/2020.

A efectos de dar respuesta a las solicitud de aclaración formulada por Axion, así como a las observaciones formuladas por ANCAP, se señala que la fórmula de cálculo de la WACC se compone de los aspectos que siguen:

	Descripción parámetro	Valor
a	Tasa libre de riesgo	5,60%
b	Tasa retorno mercado	9,00%
c = b - a	Premio riesgo mercado	3,40%
d	Beta desapalancado	0,55
e	D = % de deuda	30%
f	t = tasa de impuesto a la renta	25%
g	Beta apalancado	0,7268
h= c x g	Premio riesgo sistemático	2,47%
i	Riesgo país	1,70%
j = a + h +i	R_E = Tasa cap propio (CAPM)	9,77%
k	Riesgo soberano deuda	2,07%
l = a + k	R_D = Costo deuda nominal	7,67%
m	E = % de capital propio	70%
n	f_{USA} Tasa de inflación EEUU	2,65%
WACC = ((1 + ((j x m + lx e x (1-f))/ (1-f)))/(1+n)) -1	**WACC real antes impuestos**	**8,55%**

La fórmula de la tasa aplicada se resume en:

$$\left\{\frac{1+[R_E \cdot E + R_D \cdot D \cdot (1-t)]}{1-f_{USA}}\right\} \cdot \left(\frac{1}{1-t}\right) = WACC$$

Por otra parte, ANCAP sostiene que existiría una supuesta inconsistencia debido a que URSEA emplea para el cálculo de costos de capital referidos a instalaciones de media tensión (MT) de distribución de electricidad una tasa diferente (de 9,17).

Respuesta: No se comparte esa afirmación de supuesta inconsistencia. La tasa WACC considera cada mercado e incluso segmentos de grandes actividades de una industria (MT por ejemplo). A modo de ejemplo, URSEA ha utilizado en otros cálculos tasas diferentes como ser la aplicada (Resolución 423/016 de 27/12/2016) para determinar el precio de referencia de la potencia firme eléctrica (en esa oportunidad se aplicó una WACC real anual antes de impuestos de 8,35%).

4.6. COSTOS FINANCIEROS POR ADELANTO DE IMPUESTOS A LA IMPORTACIÓN

ANCAP en su aporte señala que no se menciona que se debe adicionar un 10% al adelanto de IVA del 22% de acuerdo al Decreto N° 220/998 (pág. 26).

Respuesta: Tanto en la metodología general como en las especificaciones cuantitativas se explicita con claridad conceptual que se contempla el costo financiero por el adelanto del IVA, y dicho adelanto es el vigente normativamente, por lo que se atiende a lo señalado por ANCAP.

También es cuestionada por ANCAP la duración del período adoptada para el cálculo de este costo financiero (pág. 27).

Respuesta: A los efectos de aplicar el costo financiero entre la importación y la venta del producto, se toma un plazo que es consistente con la duración adoptada para el almacenamiento del producto por razones operativas y de seguridad de suministro. En consecuencia, y considerando las observaciones formuladas, así como nuevos análisis realizados por técnicos de esta Unidad, se resuelve tomar un plazo de 40 días para el gasoil y de 30 días para otros productos comprendidos.

En definitiva, el adelanto requerido por la normativa fiscal puede tomarse como un componente de capital de trabajo (debe financiarse ese adelanto) durante el período que va entre el despacho aduanero del producto y el lapso del almacenamiento, lo que se estima en los mencionados 40 o 30 días, según el producto considerado.

A partir de una tasa efectiva anual de 8,55%, se aplica una tasa efectiva diaria para esos plazos. Para los 30 días el porcentaje a utilizar es 0,68% y para los 40 días el porcentaje a utilizar es 0,90%. La base imponible es el costo CIF

4.7. OTROS COSTOS DE INTERNACIÓN

En lo referente a este punto, ANCAP enumera algunos componentes del cálculo pero no expresa un resultado final del costo de internación, por lo que no es posible su evaluación cabal.

Se estima pertinente mantener la propuesta sometida a consulta pública.

5. PARTE III: ACTIVIDADES EN TIERRA, DESDE MUELLE HASTA SALIDA DE PLANTAS DE DISTRIBUCIÓN PRIMARIA

5.1. COSTO DE MUELLE (VER ITEM BIOCOMBUSTIBLE)

ANCAP realiza una observación sobre la infraestructura para la recepción de Biocombustibles importados por vía marítima, lo que se tratará en el punto 5.6.

5.2. COSTO DE ALMACENAJE

Respecto a este punto se han realizado una serie de consideraciones por varios de los contribuyentes, las que se explicitan y responden a continuación.

ANCAP observa que la inversión necesaria para brindar el servicio de almacenaje es significativa.

Entiende que el cálculo de costos de almacenaje tiene inconsistencias, arribando dicha empresa, según sus cálculos, a una tarifa tanque de 10,01 USD/m^3, que se diferencia de la de 8,9 USD/m^3 calculada por URSEA para la primer quincena (pág. 30).

Sin perjuicio de lo anterior, ANCAP considera que la metodología planteada por URSEA es errónea, porque considera la valuación de las instalaciones correspondientes de ANCAP realizada por la empresa aseguradora AON, como realizada a nuevo, cuando no sería así.

También realiza observaciones a la propuesta de URSEA de tomar como base de capital para el repago de infraestructura el mínimo unitario USD/m^3 instalado, que corresponde a la planta La Tablada.

Cuestiona también la rebaja de la tarifa de almacenamiento, luego de la primera quincena, además de otras observaciones.

Petrobras y Axion, por su parte, entienden que el costo de inversión por metro cúbico de capacidad de almacenamiento es superior respecto de inversiones similares realizadas por empresas a nivel regional. Entienden que la tarifa de almacenamiento resultante debería ser inferior.

Axion considera adicionalmente que el costo de almacenaje por seguridad de suministro no debería ser parte del PPI.

Respuesta: URSEA ha entendido pertinente incorporar al precio de venta en las plantas de despacho, los costos de capital y operativos del uso de los tanques de almacenaje y las instalaciones asociadas. La capacidad necesaria en los tanques, asociada tanto al funcionamiento operativo de la importación, como a requerimientos de seguridad de suministro, se tratará en el punto 5.3 siguiente.

En el informe técnico de URSEA adjuntado en esta consulta pública, se muestran los datos que permiten obtener las tarifas por uso de tanque propuestas. Para el caso de las gasolinas se parte de un valor 1120 USD/m^3, correspondiente a la inversión unitaria en las instalaciones de la planta de La Tablada. Asumiendo un uso medio del 65%, se obtiene un valor de 1723 USD para el almacenaje útil de cada m^3. Asumiendo una rentabilidad sobre esa inversión de 8,55%, durante un período de 20 años, se obtiene un costo de capital anual de 183 USD. Agregando un costo operativo de 34 USD, correpondiente al 2% de la inversión, se obtiene una tarifa anual de 217 USD, que resulta en una tarifa quincenal de 8,9 USD para cada m^3 almacenado.

En ese sentido no se comparte la conclusión a que arriba ANCAP sobre una tarifa de 10,01 USD/m^3, por lo que se mantiene la propuesta.

En lo que respecta a la valuación hecha por la empresa aseguradora AON, de su informe (puntos 2.1 y siguientes) surge explicitado que se está considerando el reemplazo a nuevo.

En ese informe de valuación de costos de reemplazo de instalaciones de propiedad de ANCAP se realizan los siguientes comentarios (traducción libre de documento originalmente en inglés):

"La valoración se basa en una visita in situ y la información fue obtenida de ANCAP durante una visita en febrero-Marzo de 2012. Siempre que sea posible, la valoración se basa en los costos reales de adquisición y construcción utilizando equipos adquiridos principalmente en el mercado internacional con mano de obra y supervisión nacionales.

Cuando sea posible, la valoración se ha dividido en costos elementales o de proceso, identificando en cada uno de ellos los principales elementos de la planta y del equipo asociado con ese proceso.

Nuestra metodología en la elaboración de las cifras se basa en comparar el tamaño, capacidad, valor y ubicación de las plantas, equipos y servicios asociados con instalaciones similares que AERE ha analizado a nivel mundial.

Los valores de "reemplazo como nuevo" incluyen:

- *Materiales y equipamiento*
- *Transporte al sitio*
- *Transporte marítimo, embalaje y seguro hasta el lugar*
- *Instalación (mano de obra, planta, equipo, etc.)*
- *Ingeniería, adquisiciones, inspección, expedición, honorarios de consultores, etc.*
- *Gastos generales y beneficios de los contratistas*

- *Probando y comisionando*
- *Contratistas; costos preliminares que incluyen movilización, desmovilización, planos de construcción y registros*
- *Una asignación para el contenido del edificio*
- *Repuestos y almacenes*
- *Derechos arancelarios … "* (Puntos 2.2 y 2.3).

"(…) La valoración asume un proceso de adquisición competitivo con un mínimo de tres oferentes para cada artículo.

La valoración se basa en los precios de licitación previstos a junio de 2012 y se cotiza en dólares estadounidenses (…)" (Puntos 2.6 y 2.7).

El cuestionamiento realizado por ANCAP a la elección de los costos de inversión de la planta de la Tablada no se comparte. Como ya se ha señalado, es pertinente tomar en cuenta criterios que conduzcan a un sendero de eficiencia, y en ese sentido las otras plantas de ANCAP tienen valores bastante mayores y su infraestructura no sería propiamente adaptada.

A su vez, la observación que se hizo a la referencia adicional a valores de inversión en nuevas terminales en México, tampoco se comparte, en tanto constituye una referencia que se aproxima en rango al criterio de valuación que se estimó oportuno.

El criterio elegido tiene la ventaja de contemplar valuaciones efectivas hechas por un tercero (AON) respecto de las instalaciones de ANCAP, aunque con la consideración de lo que resulta más eficiente. En ese sentido tiene una razonable sustentación y pertinencia, más allá que se manifieste que podrían relacionarse valores menores aun.

Al tenor de lo previsto en el inciso segundo del artículo 236 de la Ley N° 19.889 (permanente suministro), se entiende que corresponde incluir en el PPI, aunque con la ponderación que se hizo, los días adicionales por garantía de suministro.

En cuanto a la observación de ANCAP acerca de la rebaja de la tarifa de almacenamiento, debe tenerse presente que en el informe técnico anexado a la consulta pública, se propone una tarifa para la primer quincena de almacenaje que asume, como se explicó antes, la rentabilidad WACC de la inversión eficiente, y asumiendo un uso medio del tanque de 65% y costos operativos anuales de 2% del valor de la inversión, se obtiene como resultado la tarifa correspondiente. Para los días ulteriores se entendió con razonabilidad que corresponde asumir un mayor uso del tanque y menores costos operativos, por lo cual se plantea una tarifa con una rebaja del 25% respecto de la tarifa de la primer quincena. Para ese porcentaje se tomó como referencia precios de plantas de Brasil, lo que se entiende conveniente porque facilita las comparaciones internacionales. Véase que si en los días ulteriores a la primera quincena se replicara el cálculo de la primera quincena con costos operativos de 1% de la inversión y uso del tanque 80%, se obtendría una rebaja del orden al 25%.

En cuanto a la invocación de que no se incluye en el cálculo perpetuidad, ni tampoco nuevas inversiones, se entiende que ello no corresponde, ya que implicaría reconocer un valor

residual luego de la vida útil de los activos, y el cálculo financiero sería equivalente a repetir en forma perpetua las inversiones a nuevo al cabo de la vida útil.

Tampoco se comparte el cuestionamiento al índice propuesto para la actualización anual de los valores. El criterio de indexación se entiende adecuado para el período entre revisiones metodológicas. La aplicación de un índice general de EEUU es pertinente a efectos de mantener el valor en dólares constantes.

5.3. DÍAS DE INVENTARIO

El concepto de días de inventario se refiere a los de inventario operativo y aquellos adicionales destinados exclusivamente a la seguridad de suministro. Los primeros también son parte de dicha seguridad, pero implica un almacenamiento funcional a la operativa con los combustibles.

ANCAP en su contribución revisa su posición y sostiene que los días de inventario operativo deberían ser 27 y no 20, y los específicamente de seguridad de suministro 32, totalizando 59 (pág. 37).

FANCAP entiende que el total de días de inventario debería ser 60.

Axion y Petrobras consideran que los costos asociados a la garantía de suministro no deberían ser considerados a los efectos del cálculo de los PPI.

a) Días de inventario por seguridad de suministro

Respuesta: Como ya se argumentó en la respuesta a la consulta pública anterior, la seguridad de suministro persigue 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 podría entenderse como objeto de una política pública específica.

Debe tenerse en cuenta que el nivel de seguridad óptimo para el país no debería quedar solo a criterio del operador, que puede tener incentivos para pagar el seguro más caro posible que pueda transferir a la tarifa.

URSEA considera que la garantía de suministro trata de un elemento de la política energética, que no queda circunscripto al reconocimiento de días de inventario adicionales a los efectos del cálculo del PPI por parte de la unidad regulador.

A nivel comparado las soluciones son diversas, por lo que resulta ponderado para el cálculo del PPI, un total de días de inventario, que contemple con razonable equilibrio el valor de la continuidad del suministro y la implicancia de costos económicos involucrados, atendiendo a las circunstancias particulares del Uruguay.

Al tenor de lo previsto en el inciso 2° del artículo 236 de la Ley N° 19.889, corresponde reconocer a los efectos del PPI días adicionales de inventario, pero, por lo expuesto en los párrafos precedentes y atendiendo a que ello también tiene claras implicancias de costos económicos, se ha estimado conveniente establecer un total de 40 días de inventario con

motivo de la expedición de la nueva metodología de los PPI, en tanto se analice una política pública más definitiva en la materia.

ANCAP propone, en la página 34 y siguientes de su aporte, una "*metodología de cálculo riguroso"* basada en un modelo de manejo de stocks conocido en la literatura.

Respuesta: Este el planteo tiene varios puntos discutibles, que relativizan los resultados obtenidos.

La información de base sobre el "lead time" pretende ser una muestra representativa. No se aclara cómo se eligió la muestra, que es de solo siete embarques, y con uno de ellos en marzo de 2020, presentando demoras muy importantes (28 días para posicionar el buque). Se observa que un evento con demora anormalmente alta en una muestra pequeña resultará en grandes desviaciones estandar y requerirá muchos días de inventario para lograr un nivel adecuado de seguridad. Si se retira de la muestra el registro de marzo 2020, la desviación estándar del tiempo LTD baja de 9,8 a 7,3 días.

El stock de seguridad obtenido depende del nivel de seguridad elegido por ANCAP sin mayor fundamentación, y que se presenta con cierta inconsistencia: se menciona un nivel de 99,9%, pero en el cálculo se usa un valor Z=3,21, correspondiente a un nivel aún mayor, de 99,93%. Se observa, que de usarse un nivel de seguridad de 99%, los días del stock de seguridad se reducen a aproximadamente 2/3 de los propuestos por la empresa.

El modelo propuesto no tiene en cuenta costos, los que siempre tienen que ser considerados para tomar decisiones en una operativa eficiente. De no considerar costos, el resultado no varía aunque el costo de almacenaje sea muy alto en relación con el sobrecosto ocasionado para cubrir la demora del buque con otras alternativas de abastecimiento, las cuales no son consideradas en el planteamiento realizado por ANCAP.

En definitiva, atendiendo a la metodolgía propuesta y teniendo en cuenta las observaciones anteriores, se adopta el valor de 40 días totales de inventario, como consideración del suministro permanente referido en el artículo 236 de la Ley N° 19.889.

b) Días de inventario operativo

En su contribución ANCAP propone tomar un inventario operativo medio de 27 días, correspondiente a la mitad de los 54 días, indicados como demora promedio de cada nuevo cargamento (página 37 del Aporte).

Respuesta: Ya se expresó en párrafos anteriores la duda sobre la representatividad del valor 54. Tampoco se comparte la forma de calcular el inventario medio, ya que debe tenerse en cuenta que el máximo volumen a almacenar al momento de la llegada del barco depende del volumen recibido, y no de la demanda total durante el período de entrega.

Los buques considerados en el modelo de importación en la Metodología propuesta transportan 38.000 toneladas, que corresponden aproximadamente a 50.000 m^3 en los embarques de gasolina y 44.000 m^3 en los embarques de gasoil. Cada embarque de gasolina

S95 abastece entonces 24 días de demanda promedio, o 17 en el caso de un embarque de gasoil 50S.

En consecuencia, un plan de llegada escalonada de buques admitiría operar con menores volúmenes promedio en los tanques.

Por otra parte, ANCAP, en esta cuestión, no mantiene el criterio que sustenta en su contribución respecto a otros aspectos, dado que para productos derivados mantiene históricamente inventarios menores a los de su modelo.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, y el valor de 65% asumido para el uso promedio eficiente de los tanques en las plantas de almacenamiento, se considera razonable la duración de 20 días propuesta para el inventario operativo.

5.4. MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN DEL IMPORTADOR TEÓRICO

ANCAP entiende que la propuesta de URSEA sometida a consulta pública presenta errores conceptuales y cuantitiativos, al no reflejar, en su criterio, la retribución esperada por un agente económico racional que invierta recursos elevados (capital de trabajo), asumiendo riesgos por la variación de precios de compra del producto y del tipo de cambio, sin que esos factores se hayan evaluado, aplicando técnicas o metodologías conocidas (pág. 39 y siguientes).

FANCAP en sus aportes solicita revisar la conformación de este ítem para ajustarse al Decreto N° 241/020, en el entendido que no se estaría cumpliendo por parte del regulador con lo estipulado por aquel. Asimismo, agrega que dado que es una actividad con muchas especificidades, expuesta a riesgo de suministro, alta volatilidad de precios y descalce de moneda, debería expresarse en relación al precio CIF.

ANCAP señala también en su aporte que no se considera en la Metodología en Consulta el riesgo asociado a la diferencia de precio de compra efectiva real respecto del indicador utilizado, así como tampoco el costo de financiamiento por el capital de trabajo y el riesgo por variación del tipo de cambio en ese período. FANCAP también hace referencia a la volatilidad de precios y descalce de moneda.

Por su parte, los contribuyentes Axion y Petrobras reiteran lo ya expresado en oportunidad de contribuir a la consulta pública del anteproyecto de la metodología general, cuestionando que sea admisible incorporar un componente por margen del importador, expresando nuevamente en sus aportes 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 del trading realiza sus ganancias sobre la base de arbitrajes y mezclas*".

Respuesta: En las respuestas a la consulta pública del anteproyecto de metodología general ya se trató el punto, por lo que de acuerdo a lo expresado en esa oportunidad, se reitera que se estima pertinente agregar un costo asociado estrictamente a la gestión de la actividad de importación, y en tanto no se dispone de información comparable de otras empresas de

importación o tradings, a efectos de tener una referencia se tomó un presupuesto anual global para un posible trading teórico con una cierta estructura.

En cuando a las observaciones formuladas por ANCAP y FANCAP, se reitera que en términos generales, la rentabilidad del importador (incluyendo las etapas de importación y comercialización, hasta la salida de planta) comprende la remuneración obtenida por el capital invertido por el importador en la compra de los productos, lo que se remunera con la tasa WACC.

En efecto, la metodología contempla la retribución al capital invertido, tanto en capital de trabajo como en inversiones (aplicando la tasa WACC). Adicionalmente a ello, se considera un margen unitario por unidad de volúmen, como se expresa en el documento de especificaciones.

El Ing. Zegers, actualmente consultor de ANCAP, ha considerado que un importador podría tomar decisiones de compra en forma flexible, comprando productos a un precio por debajo del PPI.

En relación con el riesgo adicional por la variación de precios de compra del producto, si bien existen instrumentos para cubrir esos riesgos, su valorización requiere cálculos sofisticados que no se entiende conveniente incluir en un modelo de precios como el de los PPI.

La misma consideración vale para el riesgo derivado del tipo de cambio.

Cabe destacar que el artículo 235 de la Ley N° 19.889 prevé actualizaciones de precios por el Poder Ejecutivo con una frecuencia no mayor a sesenta días, por lo que ante circunstancias excepcionales que generen cambios bruscos, la actualización puede adelantarse, previo reajuste de los PPI calculados por URSEA.

5.5. COSTO DE TRANSPORTE A PLANTAS DE DESPACHO

Axion y Petrobras cuestionan la necesidad de contar con 5 plantas de despacho y también las referencias de precios por transporte vial de combustibles a las mismas.

ANCAP entiende que el modelo usado es conceptualmente correcto, pero indica que los valores relevantes son los de un tarifario vigente que se adjunta en su Anexo 6.

Respuesta: La logística de transporte adoptada se basa en los volúmenes actualmente transportados a las distintas plantas. Si una nueva organización del sector distribución resultara en un uso diferente, será considerado en futuras revisiones de la metodología de cálcuo de PPI.

En relación con el tarifario propuesto por ANCAP, se considera que puede tomarse como referencia, pero los valores de costos de transporte eficientes a usar en el cálculo regulatorio deben tener como base los precios obtenidos en procesos competitivos.

En lo que refiere a la consideración en el cálculo del transporte a todas las plantas de despacho de ANCAP, se destaca que se ha hecho atendiendo a lo dispuesto en el Decreto 241/020 de

establecer un único Precio de Paridad de Importación en todas las plantas de despacho de ANCAP.

5.6. COSTO DE MEZCLA DE AGROCOMBUSTIBLES

En relación a este componente, ANCAP cuestiona el abordaje dado por URSEA, en tanto el país no cuenta con infraestructura capaz de recibir biocombustibles vía marítima. Asimismo, señala que habrían inversiones que no se contemplaron.

FANCAP también realiza observaciones respecto a este componente, considerando que "*se fija el piso de la norma legal y no sobre el real (…)".*

Por su parte, Axion y Petrobras entienden inadecuado que se utilice como base de cálculo el precio de compra de ANCAP a ALUR, empresa vinculada.

Respuesta: Tal como se mencionara en oportunidad de dar respuesta a la Consulta de la metodología general, se atiende a lo dispuesto en el artículo 2° numeral ii del Decreto N° 241/020 para la determinación del precio y porcentaje de mezcla, en *tanto "(…). Hasta tanto no se cuente con un precio de eficiencia, se deberá considerar el precio medio ponderado del Agrocombustible disponible en terriorio nacional. El porcentaje de mezcla del Agrocombustible atenderá a la proporción mínima exigibile prevista en la ley N º18.195 (…)"*.

En efecto, URSEA entiende pertinente estar a lo dispuesto en el lineamiento antes referido, y considerando que se deben atender a criterios de eficiencia para el cálculo de los PPI, la opción de considerar el mínimo previsto legalmente resulta acorde a ello.

En lo que se relaciona con agrocombustibles importados, esto es, etanol y biodiesel, se mantendrán en el cálculo del PPI, de conformidad con el numeral xi del artículo 2º del Decreto antes referido, pero sin considerar la mezcla, en tanto para la misma se considerará el producto nacional.

Como viene de decirse, los agrocombustibles se consideran en la metodología desde dos puntos de vista.

En primer lugar, se atiende a la obligación legal de mezcla con las gasolinas y el gasoil. A tal efecto, se consideran, en tanto no se determinen los costos eficientes de producción nacional, los precios de compra de ANCAP.

Respecto al costo del transporte en el caso del etanol para su llegada a puerta de planta, en oportunidad de la Respuesta a la Consulta de la metodología general, se estableció que se habría de estar a la información que la empresa aportara para determinar los sobrecostos por ese concepto, si correspondiera. En tanto no se presentó información, se tomó la información disponible para cumplir con la directiva del Poder Ejecutivo en ese sentido.

En segundo lugar, y solo a efectos de referencia, se consideran los precios de biocombustibles importados. Estos no son lo considerados para la mezcla con gasolina o gasoil, por lo que se plantean como mera referencia con precios en muelle de La Teja.

6. PARTE IV: IMPUESTOS, TASAS Y OTROS GRAVAMENES

Las contribuciones de las empresas Axion y Petrobras realizan consideraciones acerca de la procedencia de incluir, como componentes a atender respecto de los Precios de Paridad de Importación, a la Tasa de Inflamables y a las transferencias por el Fideicomiso del Boleto.

En el caso de la Tasa de Inflamables invocan su contrariedad a la Constitución.

Respuesta: La Tasa de contralor de seguridad y circulación de vehículos que transportan productos inflamables (Tasa de Inflamables) fue creada por decreto de la Junta Departamental de Montevideo en la década del 60 y luego ha tenido algunas modificaciones ulteriores. En el año 2017 se previó su progresiva disminución hasta su efectiva supresión en el año 2027.

En el documento sometido a consulta pública se explicita que se incluirá en los PPI la incidencia de la Tasa de Infamables relacionada con el transporte de combustibles a través del departamento de Montevideo, desde las plantas capitalinas con destino a las plantas de ANCAP del interior.

Ello cabe incluirlo ya que los PPI hay que calcularlos hasta que los combustibles estén disponibles para su venta en las plantas de despacho de ANCAP, lo que incluye a las del interior del país, como lo establece el Decreto 241/020.

Dicho tributo se ha configurado mediante acto legislativo departamental y mantiene actualmente vigencia jurídica. Asimismo, no surge que haya habido un reproche de constitucionalidad en algún caso planteado ante la Suprema Corte de Justicia.

En definitiva, se estima pertinente incluir dicho tributo en el cálculo del PPI, aplicando la tasa correspondiente (0,70% en el año 2020) a un volumen de combustibles transportables a las plantas de despacho de ANCAP del interior, atendiendo al precio de venta de tales productos.

La constitución del llamado Fideicomiso del Boleto tiene como referencias el Decreto Nº 347/006, de 28 de setiembre de 2006, y sus modificativos y concordantes, y el artículo 276 de la Ley Nº 18.362, de 6 de octubre de 2008.

Se previó que ANCAP fuere el fideicomitente, estableciendo la norma legal referida que el ente petrolero estatal transfiera directamente al fiduciario los fondos provenientes de la recaudación adicional del precio del gasoil que se destine al financiamiento del citado fideicomiso.

URSEA entiende que, aun distinguido, tal componente debe estar explicitado en la metodología del PPI del gasoil, ya que la cuantía de ese sobreprecio debe jurídicamente quedar en disposición para que ANCAP pueda transferirlo al fideicomiso.