

URUGUAY - ANÁLISIS DE LA COMPOSICIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES

UNA COMPARACION

Normalmente se nos propone a Uruguay como un modelo desde donde deberían tomarse, o por lo menos observarse, las definiciones tanto políticas de públicas como de políticas empresariales.

Es en este sentido que el día 04 de febrero del 2024 se publica la nota de referencia en el periódico *Ámbito de Uruguay* (<https://www.ambito.com/uruguay/como-quedaron-compuestos-los-precios-los-combustibles-n5937876>) y al respecto de esta, sintetizamos los datos impresos para hacer algunas observaciones que deberían hacer sonar las alarmas sobre las políticas (regulaciones y omisiones) que definen el sector petrolero Argentino.



ambito • Mundo • Uruguay

4 de febrero 2024 - 18:34

¿Cómo quedaron compuestos los precios de los combustibles?



Ancap presentó datos sobre los montos finales al consumidor tras el último ajuste del Poder Ejecutivo.

- **Baja el gasoil y se mantiene la nafta, ¿a qué valor quedan las tarifas?**
- **La Ursea prevé una suba de la nafta y una baja del gasoil en febrero**



El gobierno decidió bajar el precio del gasoil y mantener el de la nafta.

| Foto: Pixabay

PPI = "precio de paridad Internacional"
 un valor definido por el Gobierno (URSEA)
 \$29,78 → Super 95
 \$29,20 → Diesel

Composición de la precio de Super 95, Diesel 50

Precios máximos fijados por el gobierno
 Super 95 = \$75,54
 Diesel 50 = \$53,89

Super 50

45% Tasas + Impuestos (\$34,19)
 40% AUCOP (\$29,84)
 15% Comercialización (\$11,51)

Gas Oil 50S

28% Tasas + Impuestos (\$14,82)
 36% AUCOP (\$30,23)
 16% Comercialización (\$8,85)

El Estado
 subsidia el DIESEL
 proporcionando un porcentaje
 de impuestos menor

Los pesos utilizados son "pesos uruguayos", la cotización al cierre de esta nota es de 1 USD = \$ 39,10 (uruguayos).

La primera observación es que el PPI (Precio de Paridad Internacional) es un valor definido por el gobierno uruguayo y no una "entelequia" que se utiliza (a partir del actual gobierno) como un eufemismo para justificar una transferencia de renta sistemática y difusa. Este valor en Uruguay fue definido por un organismo oficial (URSEA) en \$29,78 para la nafta Super y \$29,20 para el Gas Oil 50S (Diesel regular).

La segunda gran diferencia es la determinación por parte del gobierno uruguayo de precios máximos y es esta acción Estatal, la que evita la discrecionalidad que se puede ver en la Argentina sobre la determinación (arbitraria) de los precios de los combustibles, donde se verifican diferencias entre distintas zonas que alcanzan el 25%, presionando sobre la formación de precios en general, con un carácter regional tan distorsivo como injustificado.

Sobre el precio neto del combustible en general (el precio sin el componente fiscal ni el margen de comercialización), hay que notar que, a las petroleras, SOLO se le permite participar en un porcentaje del precio máximo definido, que alcanza el PPI calculado por el gobierno, el resto del precio se compone de un porcentaje nada menor de Tasas e Impuestos (como ocurre en todo el mundo), y por último de un porcentaje "realista" asignado a la comercialización, el que permite sostener la oferta de combustibles en todo el territorio nacional.

Otra observación relevante es que las Naftas son más caras que los combustibles Diesel, lo cual significa concretamente una política de subsidio a la logística, al trabajo y a la producción que fue la norma (durante años) en Argentina. En este sentido debemos señalar que durante el GRAN faltante de combustibles del año 2021 (superado tristemente por el faltante catastrófico del 2023), las petroleras acordaron con el gobierno (ya que no hubo ninguna objeción), que en Argentina los combustibles Diesel serían notablemente más caros que las Naftas, política que propone un daño franco a la producción tanto, así como agrava notablemente el proceso de formación de precios en un país de dimensiones continentales como es el caso de Argentina. Vemos que, en Uruguay, se definió una política de subsidio al Diesel a través de la reducción del componente fiscal de este tipo de combustibles, a fin de suavizar el precio final de estos combustibles.

Debemos señalar que a partir del presente desarrollo de la composición de los precios de los combustibles en Uruguay, resulta evidente que la componente fiscal (Impuestos y Tasas), tiene el mismo orden que la participación de las petroleras, lo que representa en la actualidad una diferencia muy notable con nuestro país, donde la componente fiscal lleva 27 meses congelada en un escenario de gravosa nominalidad monetaria donde la tasa de variación anual del IPC en diciembre de 2023 ha sido del 211,4% y el último registro sobre la variación mensual del IPC ha sido del 25,5%.

El último punto relevante que, como se dijo tiene que ver con el sostenimiento de una oferta de combustibles en todo el territorio de un país (oferta federal), es el que se exhibe en esta descripción de composición de precio como “margen de comercialización” y es el porcentaje con el que se participa a las pymes comercializadoras (Estaciones de Servicio), en el caso de Argentina, es un porcentaje absolutamente insuficiente que explica la subsistencia solo de las estaciones que resultan interesantes para las petroleras, las que son ungidas por las petroleras con un contrato de provisión de combustible (“bandera”), el resto, que en Argentina son el conjunto mayor en términos numéricos (Estaciones Blancas), no tienen ninguna garantía de subsistencia ni de provisión, es decir, han sido desestimadas por los sucesivos gobiernos, una bofetada tanto estas estaciones sin bandera, como para el sector de la sociedad sobre el cual, ellas, sostienen a su estricto costo la oferta de un producto absolutamente imprescindible en el siglo XXI, como es el combustible líquido.

Vemos entonces, que efectivamente Argentina ha decidido sobre el sector petrolero, un camino que diverge claramente del seleccionado por nuestro vecino Uruguay, y que esta diferencia, resulta particularmente gravosa ya que Uruguay (país carente del recurso hidrocarburífero), definió una política seria y funcional para sí, aun siendo un país centralizado y no federal. Argentina, haciendo gala de su carácter federal pero solo en apariencias y a pesar de contar con el recurso hidrocarburífero (una de las formaciones de Shale más importantes del mundo), se da el lujo de desinteresarse por la definición de una política petrolera para su mercado interno, negando las regulaciones necesarias para propender al desarrollo del país, con la indispensable inclusión social.

Alejandro Di Palma
05 de febrero 2024