

## Aumento de combustibles: contexto e impactos

A partir del día martes 8 de junio, comenzó a regir el aumento de 12% en los combustibles decretado por el Poder Ejecutivo. Se trata del segundo incremento del año en el caso de las naftas y el supergás, mientras que el gas oil registró su primera suba de precios desde enero de 2018. A continuación, repasamos en qué contexto se dio este aumento de combustibles y cuáles serán sus impactos en el corto plazo.

- **Variables de referencia para ANCAP al alza**

El precio del petróleo y el tipo de cambio constituyen las dos principales variables de referencia para el ente estatal a la hora de fijar sus precios en función de sus costos.

**Precio del petróleo Brent de referencia para ANCAP**  
(USD por barril - precio al cierre)



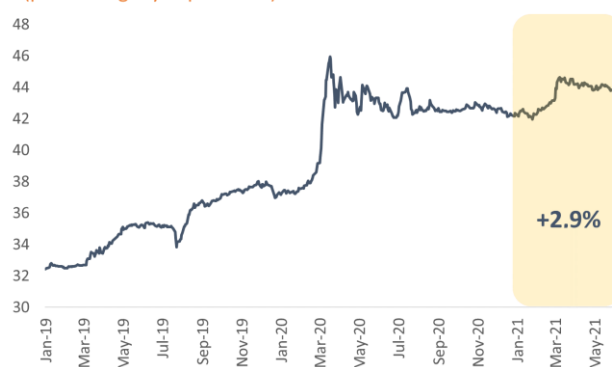
Fuente: Investing

En el caso del petróleo, la recuperación de los niveles de demanda global, el aumento de la movilidad y algunas restricciones de oferta en los principales países productores, ha generado un alza significativa del precio de dicho

commodity. Tras el fuerte desplome entre marzo y mayo de 2020, el precio del barril Brent (referencia de ANCAP) ha mantenido una tendencia ascendente hasta superar los 70 dólares en la última semana. En lo que va del 2021, dicho incremento es de un 38%.

Por otro lado, el tipo de cambio nominal ha mantenido un aumento de 2,9% en lo que va del año, aunque en las últimas semanas se ha percibido un relativo descenso que responde en mayor medida a menores signos de volatilidad financiera a nivel global y consecuentemente una apreciación de la mayoría de las monedas emergentes.

**Tipo de cambio nominal**  
(pesos uruguayos por dólar)



Fuente: Bolsa Electrónica de Valores del Uruguay

- **Comienza a aplicarse convergencia a precio teórico de paridad de importación**

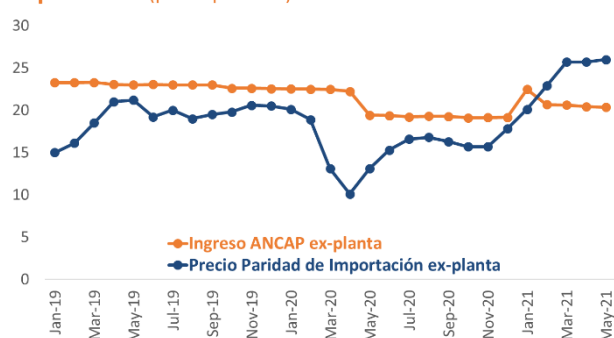
La Ley de Urgente Consideración estableció un nuevo marco regulatorio en el mercado de combustibles. Al respecto, se explicita que el Poder Ejecutivo ajustará los precios

de los combustibles tomando como referencia el precio de paridad de importación (PPI) calculado por la URSEA. El PPI es un precio teórico que surge de calcular el precio en el mercado local de productos de similar calidad producidos por ANCAP, en la hipótesis que los mismos puedan ser importados libremente por un privado.

En los últimos meses, tanto para la nafta como para el gas oil, el PPI se ubicó por encima del precio ex planta de ANCAP, esto es, el ingreso recibido por ANCAP al despachar sus productos.

Para el caso de la nafta Super, dicha divergencia ascendía a 5,6 pesos por litro. No obstante, al considerar el sobrecosto que implica la obligación por ley de mezclar agrocombustibles con materia prima nacional (bioetanol en este caso), la diferencia de precios ascendía a 7,1 pesos por litro, valor en que finalmente se produjo el aumento.

**Nafta Super: Ingreso ANCAP vs Precio Paridad de Importación** (pesos por litro)

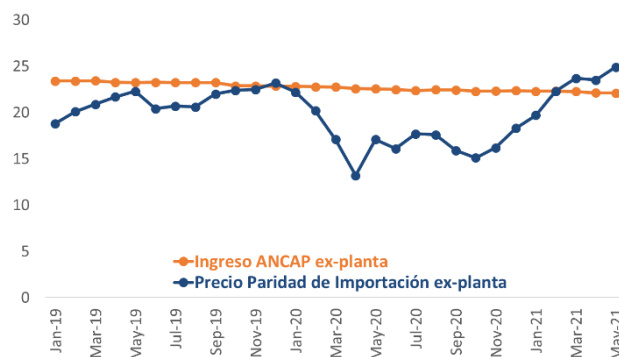


Fuente: ANCAP y URSEA  
No considera sobrecosto por agrocombustibles que se incorpora a PPI en Set-20

Para el caso del gas oil, la diferencia entre el PPI y el ingreso de ANCAP ex planta previo al ajuste de tarifas era de 2,8 pesos por litro y considerando el sobrecosto por agrocombustibles (biodiesel en este caso) la divergencia ascendía a 3,9 pesos por litro. El aumento del precio del gas oil fue

de 4,9 pesos por litro (4,0 pesos por litro que recoge dicha divergencia y 0,9 por el aumento del IVA asociado a un precio de venta final más elevado).

**Gas oil: Ingreso ANCAP vs Precio Paridad de Importación** (pesos por litro)



Fuente: ANCAP y URSEA

En síntesis, el ajuste del precio de la nafta y el gas oil absorbió el incremento de los costos (particularmente, al aumento del precio del petróleo), haciendo converger los ingresos ex planta de ANCAP al precio teórico de paridad de importación. En este sentido, la puesta en práctica de dicho mecanismo tiene como ventaja el hecho de que los cambios en los precios de los combustibles estarán atados a la evolución de los costos de referencia para ANCAP, lo cual otorga mayor transparencia a la hora de su fijación. No obstante, es importante que la convergencia de los precios de venta final a los precios de paridad de importación se realice en ambos sentidos, esto es, bajen cuando los costos sean menores y suban cuando los costos se incrementen.

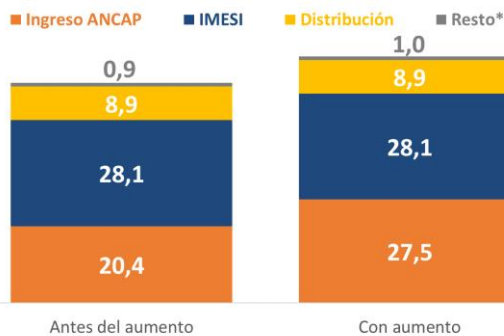
Por último, notar que según informó el Ministerio de Industria, se decidió no incluir en el precio final de los combustibles los sobrecostos internos de ANCAP (asociados a las pérdidas del negocio del Portland, la situación de ALUR y el subsidio al supergás, entre otros) que implicarían un

precio de venta final de 3,0 pesos por litro superior al PPI.

- **Composición del precio de venta al público tras el aumento**

En el caso de la nafta Super, el precio de venta al público pasó de 58,4 a 65,5 pesos por litro. Dicho incremento recoge íntegramente el aumento de ingresos de ANCAP y por tanto reduce el peso del IMESI en el total del precio. Al respecto, dicho impuesto pasó de tener una incidencia de 48% a 43%.

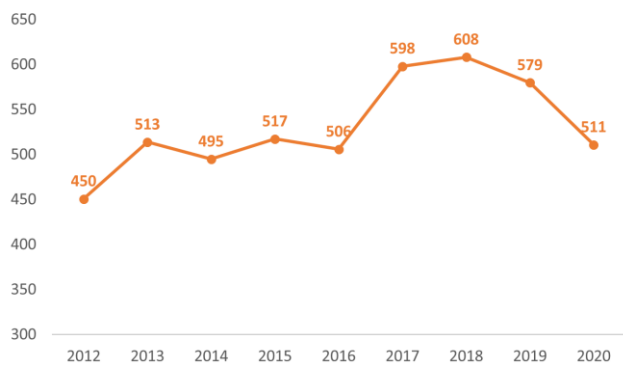
**Nafta Super: composición del precio al público** (pesos por litro)



\* Tasa URSEA + Fletes + Tasa inflamable  
Fuente: ANCAP

El IMESI a los combustibles recauda en el en entorno de los 500 millones de dólares por año, esto es, 0,9% del PIB y representa el 5,8% de la recaudación total de la DGI.

**Recaudación de IMESI a los combustibles** (millones de dólares)

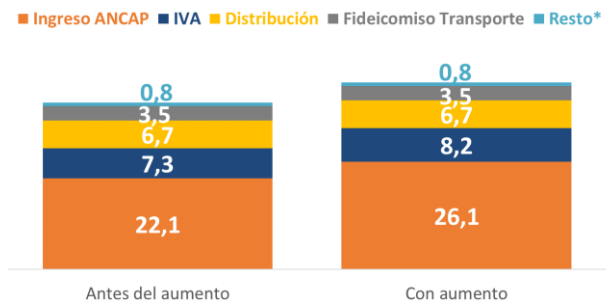


Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

Por su parte, en el caso del gas oil, el precio de venta al público pasó de 40,4 a 45,3 pesos por litro. Dicho incremento recoge íntegramente el aumento de ingresos de

ANCAP y un aumento de la recaudación por IVA ya que este se calcula en base al precio de venta final. EL IVA representa el 18% del precio al público, mientras que el fideicomiso del transporte tiene una incidencia de 7,7% (3,5 pesos por litro).

**Gas oil: composición del precio al público** (pesos por litro)



\* Tasa URSEA + Fletes + Tasa inflamable  
Fuente: ANCAP

- **Impactos en el IPC**

El incremento de 12% en los combustibles supone un impacto directo de 0,35 puntos porcentuales en el IPC. El 56% de dicha incidencia refiere al aumento de la nafta, mientras que el restante 25% y 20% al supergás y el gas oil respectivamente.

**Incidencia del aumento de combustibles en el IPC (p.p.)**

Nafta	0.19
Supergás	0.09
Gas oil	0.07
<b>Total</b>	<b>0.35</b>

Fuente: INE y ANCAP

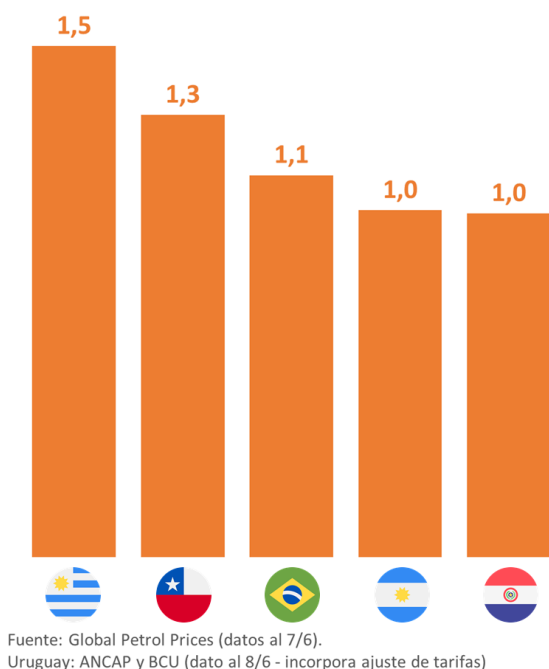
No obstante, dado el ajuste de precios se dio ya entrado el mes de junio, es de esperarse que la incidencia efectiva en el IPC de dicho mes sea en el entorno de 0,3 p.p. Dicho cálculo refiere al impacto directo, esto es, sin contar que el combustible es un insumo relevante en buena parte de la producción nacional.

De esta forma, es de esperarse que la inflación interanual a junio de 2021 se ubique algo por encima del 7% dado dicho ajuste, la acentuación de las presiones inflacionarias derivadas del incremento de las materias primas y considerando que en junio de 2020 se había registrado una inflación mensual nula (acuerdo de precios mediante).

- **Impactos en la competitividad**

Con el incremento de 12%, la nafta en Uruguay se consolidó como la más cara de la región con un valor de 1,5 dólares por litro. En este sentido, la nafta uruguaya es 15% más cara que en Chile, 36% más costosa que en Brasil y 50% superior al precio final vigente en Argentina y Paraguay.

**Nafta: Comparación regional de precios**  
(dólares por litro)

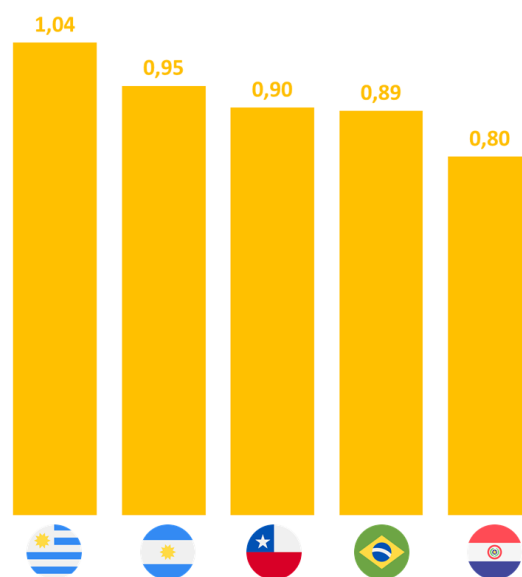


En el caso del gas oil, tras un breve período donde Argentina se había ubicado como el país de la región más caro, con el ajuste de precios, Uruguay volvió a retomar dicha posición. Al respecto, **el gas oil uruguayo es 9% más caro que Argentina, 16% más**

**elevado que en Chile, 17% mayor que en Brasil y 30% superior que en Paraguay.**

Reducir dichas diferencias supone uno de los mayores desafíos para la competitividad en un contexto de fuerte desalineamiento cambiario de Uruguay respecto a la región.

**Gas Oil: Comparación regional de precios**  
(dólares por litro)



Fuente: Global Petrol Prices (datos al 7/6).  
Uruguay: ANCAP y BCU (dato al 8/6 - incorpora ajuste de tarifas)

- **Impactos fiscales**

La postergación del aumento del precio de combustibles había generado una pérdida para ANCAP en el entorno de 84 millones de dólares (0,16% del PIB aprox.) desde el comienzo del año. En particular, dichas pérdidas habrían sido mayores en los meses de marzo, abril y mayo (17, 27 y 29 millones de dólares) en línea con el aumento del precio del petróleo. En lo que resta del año, aun suponiendo un precio del petróleo constante, las pérdidas de ANCAP se ubicarían en el entorno de los 10 millones de dólares dado la no inclusión en el ajuste de los sobrecostos internos de ANCAP.