



Evaluación de la paramétrica de estaciones de servicio

Cecilia de Brun
Gabriel Oddone
Santiago Rego

Preparado para UNVENU

junio de 2016



- ANCAP tiene el monopolio de la refinación de petróleo y es el único proveedor de combustibles de las estaciones de servicio (EESS en adelante), que actúan como intermediarias con el consumidor final.
- ANCAP fija el precio de venta de los combustibles al público (precio al público) y, simultáneamente, establece los precios a los que las EESS los compran (*precio intermedio*). En consecuencia, implícitamente ANCAP determina la rentabilidad bruta de la venta de combustibles de las EESS (bonificación en adelante).
- Para ajustar periódicamente el precio intermedio, ANCAP recurre a una regla (en adelante *paramétrica*) que toma en cuenta la estructura y la evolución de los costos de una *estación de servicio tipo* representativa del universo de EESS del país.
- Al inicio del período la paramétrica se ajusta de acuerdo a cinco factores: i) 45% por IPC (Índice de Precios al Consumo); ii) 30% por los aumentos de salarios para la categoría *pístero* que se determina por el convenio salarial vigente para la rama (1910); iii) 20% por la URA (Unidad Reajutable de Alquileres); iv) 1% por la variación del tipo de cambio frente al dólar y; v) 4% por el precio de la nafta súper 95. Estos ponderadores han experimentado modificaciones en línea con la evolución de los indexadores y los cambios introducidos en los costos reconocidos por ANCAP.

Resumen Ejecutivo



- El presente trabajo está dedicado a evaluar la paramétrica empleada por ANCAP desde dos puntos de vista: i) que su evolución entre enero de 2014 y diciembre de 2015 haya guardado relación con la variación efectiva de sus componentes adecuadamente ponderados; ii) que la composición de la estructura de costos de la *estación tipo* que se emplea en la paramétrica sea consistente con los costos relevados en 2012 por ANCAP y UNVENU para una muestra de 52 EESS.
- En primer lugar, se descarta la existencia de desvíos sistemáticos entre la bonificación pagada por ANCAP y su reestimación por parte del equipo de CPA Ferrere, de acuerdo a la información provista por UNVENU.
- Sin embargo de la evaluación de la estación tipo fueron identificadas diferencias entre la composición de los costos de ésta y los estimados para la muestra de estaciones relevadas. Parte de estas diferencias pueden ser explicadas porque la estación tipo no incluye algunas categorías de costos que se entienden relevantes para el negocio de venta de combustibles. Estas categorías son: i) las distintas modalidades de venta de combustibles; ii) las horas extras de los pisteros; iii) el costo financiero asociado a la proporción de ventas con tarjetas de crédito; iv) los costos de la seguridad y; v) los costos asociados a las normas de cuidado ambiental.
- Combinando los análisis descritos sobre la evolución y la composición de la paramétrica se procedió a su sensibilización de modo identificar las consecuencias sobre los ingresos de las EESS de la subestimación de sus costos. Esto permite aproximar los efectos de la paramétrica actual sobre la utilidad teórica.

Contenido

1. Introducción

2. Contexto económico para la venta de Naftas
3. Evaluación de las paramétricas
 - a) Paramétrica actual
 - b) Paramétrica anterior a junio/2013
4. Análisis de encuesta 2012
 - a) Diagnóstico de la estación tipo
 - b) Discrepancias con la paramétrica vigente
5. Análisis de sensibilidad de la paramétrica



- Las estaciones de servicio (EESS) compran el combustible a ANCAP quien a su vez fija el precio máximo de venta al público. La diferencia entre éste y el precio intermedio (precio de venta del combustible a las EESS) da como resultado la *bonificación*. Para su cálculo, ANCAP define una *paramétrica* en base a la estructura de costos de EESS tomando como referencia un establecimiento *tipo*.
- En este marco, UNVENU tiene dos tipos de objeciones sobre cómo ANCAP procedió a actualizar la paramétrica a partir de 2013: i) la modificación de la estructura de la paramétrica, ii) la selección de los ítems de costos incluidos en la paramétrica actual según la estación *tipo*.
- El presente trabajo está dedicado a evaluar la paramétrica empleada por ANCAP desde dos puntos de vista: i) que su evolución entre enero de 2014 y diciembre de 2015 haya guardado relación con la variación efectiva de sus componentes adecuadamente ponderados; ii) que la composición de la estructura de costos de la estación tipo que se emplea en la paramétrica sea consistente con los costos relevados en 2012 por ANCAP y UNVENU para una muestra de 52 EESS.
- Asimismo, el trabajo sensibiliza la composición de los costos que están reconocidos en al paramétrica de forma de estimar el impacto sobre los ingresos de las EESS.

Contenido

1. Introducción
- 2. Contexto económico para la venta de combustibles**
3. Evaluación de las paramétricas
 - a) Paramétrica actual
 - b) Paramétrica anterior a junio/2013
4. Análisis de encuesta 2012
 - a) Diagnóstico de la estación tipo
 - b) Discrepancias con la paramétrica vigente
5. Análisis de sensibilidad de la paramétrica

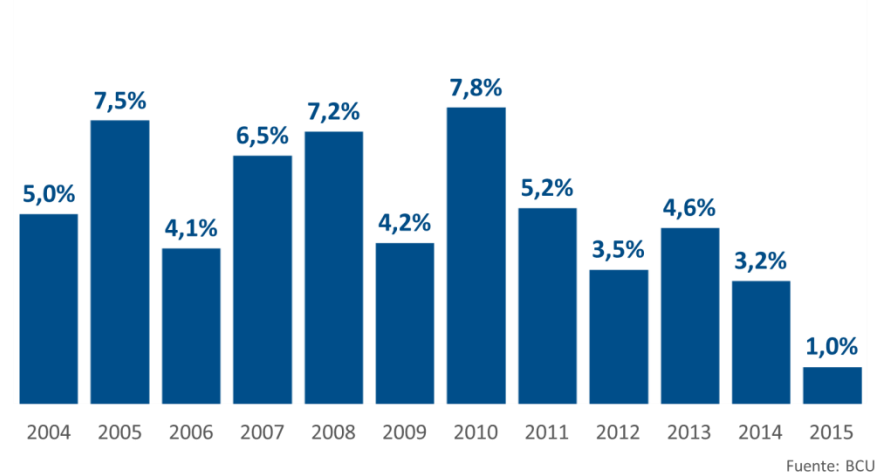
Venta de combustibles evoluciona en línea con la actividad y el consumo privado



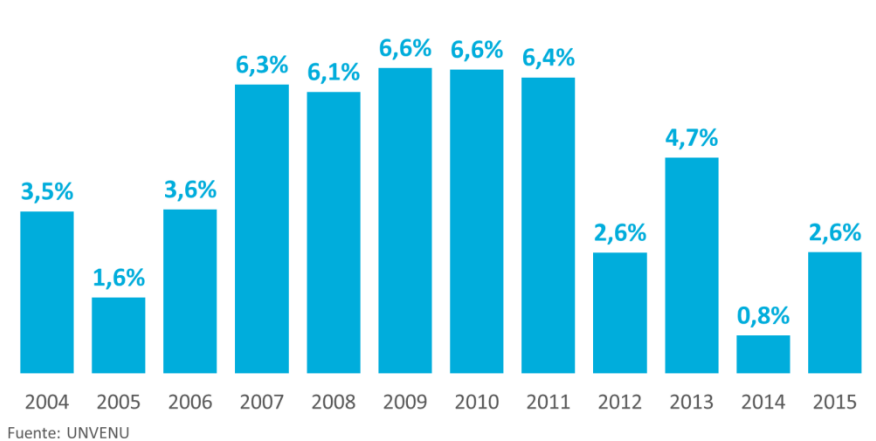
La venta de combustibles en los últimos años ha mostrado una clara desaceleración, acompañando lo acontecido con el nivel de actividad de la economía y la demanda interna. En este sentido, el combustible está doblemente vinculado a la actividad económica. Por un lado, como insumo para el sector productivo, utilizado directamente en la producción de bienes y servicios. Por otro lado, es un bien final utilizado por los hogares relacionado a los servicios de transporte. Consecuentemente, el consumo de combustibles guarda un vínculo directo con el desempeño de la economía en su conjunto.

En línea con lo anterior, la venta de combustibles ha evolucionado en la misma dirección que el nivel de actividad económica: mientras el PIB creció a una tasa promedio de 5,6% entre 2005 y 2013, la venta de combustibles creció 5,0% en el mismo período. No obstante, la evolución de las ventas de los distintos tipos de combustible mostró un comportamiento disímil en el período. Por un lado, la venta de gasoil tuvo incrementos moderados, creciendo en promedio menos de la mitad de lo que lo hizo la venta total de combustible (2,1% en el período 2005-2013). Esto implica que fue la nafta la que sustentó el dinamismo del negocio de venta de combustibles, con un crecimiento promedio superior al 10% en el mismo período. De hecho en los dos últimos años, mientras la venta de gasoil se contrajo en términos anuales, la venta de naftas creció por encima de 6%. Lo anterior determina que las naftas han ganado participación en el negocio de venta de combustibles, pasando a representar casi el 50% de las ventas en 2015.

PIB (var. % anual)



Venta de combustibles
(var. % anual; en litros)

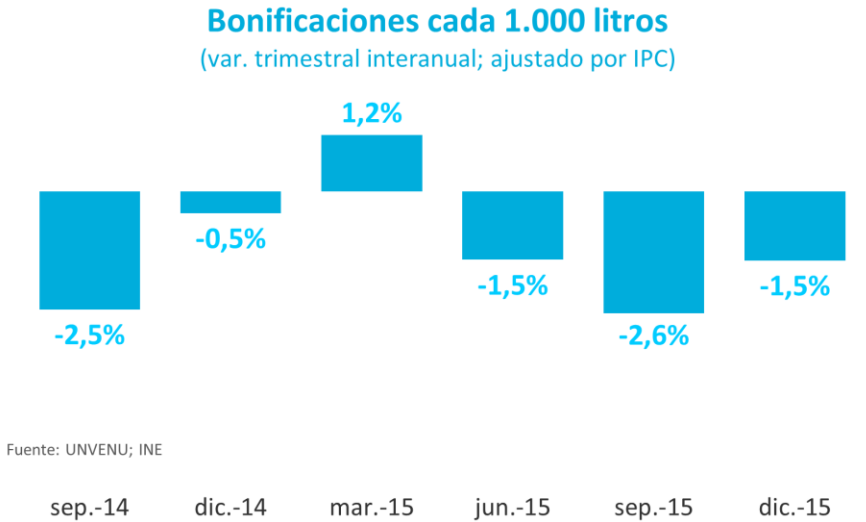
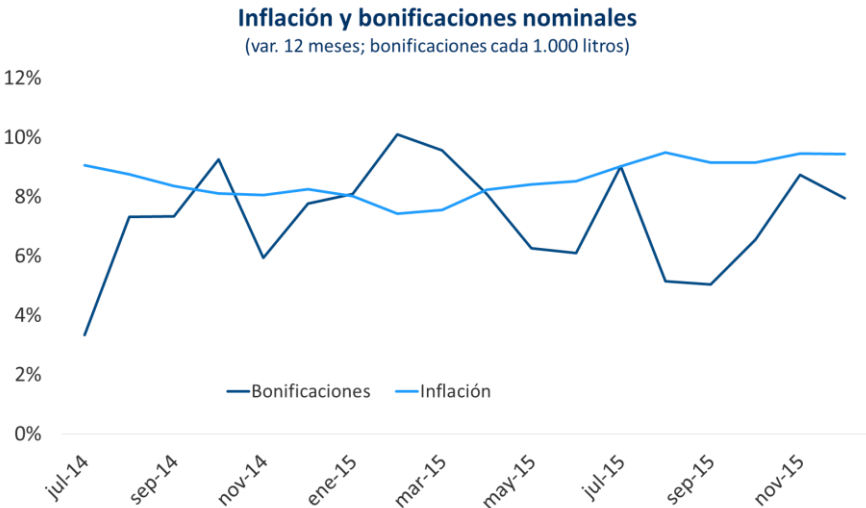


Sin embargo, bonificaciones crecen por debajo de la inflación y la actividad

En cuanto a la estructura del negocio de venta de combustibles, el marco ofrece algunas particularidades que determinan el funcionamiento del mercado de combustibles. En Uruguay, las Estaciones de Servicio (EESS) se encargan de la venta del combustible al público. El **precio de venta y el combustible son los mismos en todas las EESS** (sin importar el sello o la localización geográfica). Por su parte, ANCAP tiene el monopolio de refinación de combustibles y por ende es el único proveedor, definiendo el precio de venta al público y el precio al cual se vende el combustible a las EESS.

De este modo, las EESS compran el combustible a ANCAP, quien a su vez fija el precio máximo de venta al público. La diferencia entre el precio de venta al público y el precio de costo de combustible para las EESS da como resultado la bonificación que recibe el estacionero por litro de combustible. Esta bonificación teóricamente toma como referencia la **estructura de costos de un establecimiento tipo**.

Así como la **venta de combustibles** se ha **desacelerado** en los últimos tiempos, se destaca que la bonificación (medida en pesos por litro) ha evolucionado sistemáticamente por debajo de la inflación desde mediados de 2015 y se contrae en términos interanuales en los últimos tres trimestres. Esto indicaría que, al menos desde 2015, se produjo una **reducción en términos reales** en la **retribución de las EESS** por venta de combustibles. En particular, **en 2015 la bonificación por litro cayó 1,1% en términos reales respecto al año anterior, mientras que decreció casi 5% desde la entrada en vigencia de la nueva paramétrica (julio 2013)**.



Fuente: UNVENU; INE

Contenido

1. Introducción
2. Contexto económico para la venta de Naftas
- 3. Evaluación de las paramétricas**
 - a) Paramétrica actual**
 - b) Paramétrica anterior a junio/2013
4. Análisis de encuesta 2012
 - a) Diagnóstico de la estación tipo
 - b) Discrepancias con la paramétrica vigente
5. Análisis de sensibilidad de la paramétrica

Breve introducción sobre la paramétrica y los cambios en el diseño*



La bonificación surge de la diferencia entre el precio al cual se vende el combustible y al que las EESS lo compran. Ese valor surge de la paramétrica de costos fijada por ANCAP para el universo de estaciones de servicio de Uruguay. Por tanto, la paramétrica determina en última instancia el resultado operativo del estacionero por litro de combustible vendido. **Por esto, si el cálculo de la paramétrica de costos de las EESS fijada por ANCAP se desvía respecto de la realidad de las EESS, su margen se verá afectado.**

La paramétrica que rige la relación entre ANCAP y las EESS ha tenido modificaciones en los últimos años. En 2012 ambos actores realizaron en conjunto un proceso de relevamiento de los costos relacionados al modelo de negocio de las EESS. Posteriormente ANCAP identificó una estación tipo, la cual entendía representativa de los costos relacionados al negocio de venta de combustibles a nivel general.

A partir de junio de 2013, en base a la información relevada respecto a la estación tipo, **ANCAP estableció unilateralmente una nueva paramétrica para su relacionamiento con las EESS.** Esta nueva paramétrica habría tenido como objetivo actualizar la bonificación de las EESS de acuerdo a los costos del negocio. Sin embargo, esta implicó un **cambio sustancial respecto a la lógica de cálculo anterior, en términos de forma y metodología de actualización y de costos incluidos en su estimación.**

Aspectos a destacar del cambio en la paramétrica:

- Frecuencia

La paramétrica anterior a junio 2013 se actualizaba trimestralmente mientras que la nueva paramétrica se actualiza mensualmente. **Es importante destacar que en ningún caso se establecen criterios de actualización entre las partes en caso de que existan discrepancias entre la evolución de las variables y la paramétrica.**

- Nivel de agregación

En el caso de la paramétrica anterior a junio de 2013, su actualización requiere contar con información específica para más de cien variables específicas del sector, abarcando todas las dimensiones del negocio. La paramétrica actual agrupa las variables en cinco grupos de acuerdo con sus indexadores, no permitiendo ajustar recurrentemente por cambios dentro de los rubros. En contrapartida, teóricamente la nueva paramétrica busca simplificar los cálculos, facilitando la actualización y la transparencia del proceso. De esta forma, **la paramétrica actual supone estabilidad en las variables del negocio, al menos al interior de los grupos indexadores.**

- Transparencia

La actual paramétrica surge de actas de Directorio de ANCAP, en las cuales se explicita su fórmula de cálculo, no habiéndose constatado la existencia de contratos entre las partes.

Paramétrica actual: Supuestos y cálculo



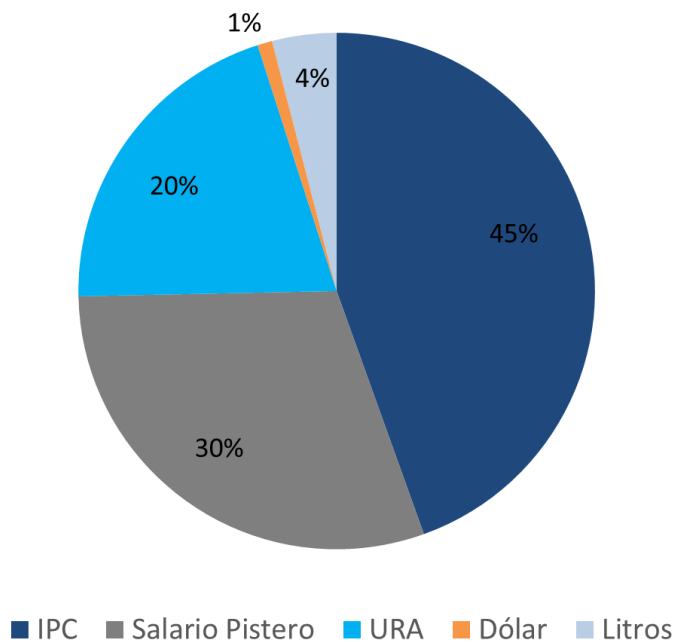
La paramétrica vigente, sobre la cuál se calcula la bonificación de las estaciones de servicio considera *cinco factores de costos*:

- i) Índice de Precios al Consumo, elaborado por el INE
- ii) Salario mensual del Pistero – de acuerdo a convenio salarial vigente
- iii) Unidad Reajutable de Alquileres, publicado por el INE
- iv) Cotización del dólar interbancario, publicado por el BCU
- v) Precio de la Gasolina Súper 95, fijado por ANCAP

A esto se le agrega, como veremos más adelante, un ponderador que vincula la relación entre costos y ventas en el momento de inicio.

Los **costos por estación reconocidos en la paramétrica de ANCAP se ubican por encima del millón de pesos a valores de enero 2014**. De estos, los costos relacionados al IPC representan el 45% (a enero 2014), seguidos por los costos relacionados a la mano de obra (30%, indexados al Salario mínimo del Pistero). En el lado opuesto, los costos relacionados al dólar tienen una ponderación de sólo 1% en los costos totales reconocidos por la paramétrica.*

Peso de cada tipo de costos en la paramétrica



Paramétrica actual: Supuestos y cálculo (a enero-14)



De esta forma:

$$B_1 = B_0 \times \left[\left(\frac{IPC_t}{IPC_0} \right) \times 458.616,2 + \left(\frac{SP_t}{SP} \right) \times 310.736,8 + \left(\frac{URA_t}{URA_0} \right) \times 209.952,4 + \left(\frac{USD_t}{USD_0} \right) \times 9.531,3 + \left(\frac{Pnafta_t}{Pnafta_0} \right) \times 41.484,3 \right] / (Vt_1) \Big/ (Ct_0/Vt_0)$$

Donde:

- B_1 Bonificación gasolinas para el período de ajuste
- B_0 Bonificación gasolinas para el período de referencia
- IPC_t IPC correspondiente a tres meses antes del ajuste
- IPC_0 IPC correspondiente al mes inicial (octubre 2013)
- SP_t Salario mensual del pistero vigente al mes anterior
- SP_0 Salario mensual del pistero vigente a partir de 1/12/2013

Paramétrica actual: Supuestos y cálculo



URA_t	URA de cuatro meses antes del ajuste.
URA_0	URA de setiembre 2013.
USD_t	Cotización dólar interb. promedio de dos meses antes del ajuste.
USD_0	Cotización dólar interb. promedio de noviembre 2013.
$Pnafta_t$	Precios Gasolina súper 95 del mes anterior al ajuste.
$Pnafta_0$	Precios Gasolina súper 95 vigente a noviembre 2013.
VT_1	Volúmenes vendidos por la estación promedio, en base a los retiros de combustibles del año móvil cerrado a dos meses antes del ajuste dividido las EESS activas en el semestre móvil cerrado dos meses antes del ajuste.
VT_0	Volúmenes vendidos por la estación promedio, en base a los retiros de combustibles del año móvil cerrado a noviembre 2013 dividido las EESS activas en el semestre móvil cerrado a noviembre 2013.
CT_0	Costos totales de EESS tipo a valores de enero 14.

Paramétrica actual: Estimación

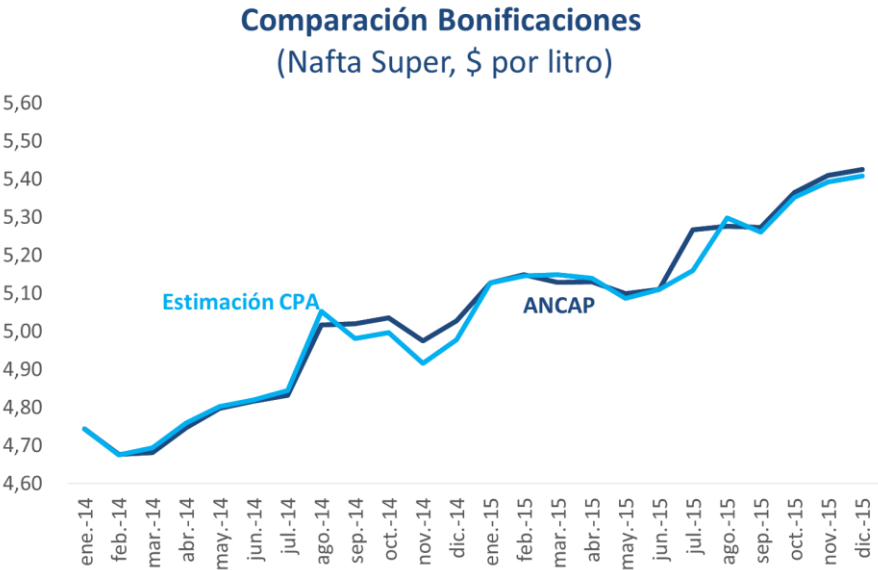


Cabe señalar que la paramétrica vigente a partir de julio 2013 experimentó algunas modificaciones desde su introducción hasta la actualidad. La primera modificación ocurre en enero 2014 (de acuerdo al acta de Directorio N°4/1/2014) e implica desafectar de la bonificación estimada el concepto de IRPF sobre la distribución de dividendos e incorporar el ajuste de salarios vigente según el Convenio Colectivo. Esto último determinó la reliquidación de la bonificación para el segundo semestre de 2013. De la misma forma, esta actualización a enero 2014 también revisó los valores iniciales para cada grupo de variables (ajustados por IPC, por SMP, por URA, etc.) incorporándose a la estimación de la paramétrica.

En segundo lugar, en febrero de 2015 se realiza una nueva modificación a la fórmula paramétrica. En esa ocasión el Directorio de ANCAP resolvió aumentar el porcentaje de litros vendidos mediante tarjetas de crédito en línea con los cambios en los medios de pago posteriores a la adopción de la Ley de Inclusión Financiera (Res. N° 51/2/2015 y Res. 95/2/2015). En este sentido, el monto reconocido para la venta mediante tarjetas de crédito pasó de 24,3% a 35,5% del total de litros vendidos. Esto determinó la modificación de la paramétrica, en particular un incremento de la ponderación del precio de la nafta en la paramétrica de costos. Concomitantemente, esta revisión también implicó una modificación a la ponderación de los costos relacionados al tipo de cambio y un cambio en el método de cálculo del actualizador mensual, pasando a considerar como indexador la cotización interbancaria del último día hábil de dos meses antes del ajuste, en lugar de la cotización promedio de dos meses antes del ajuste (según consta en las resoluciones N°4/1/2014 y N° 51/2/2015).

Dado que este análisis se basó en la información proporcionada por UNVENU, no se pudo comprobar que no hubieran existido otras modificaciones en la paramétrica en el período estudiado. Por otro lado, para realizar la estimación de la paramétrica se toman como referencia los últimos dos años cerrados a fin de 2015 (período enero 2014-diciembre 2015), lo que implica calcular la paramétrica para 24 observaciones (meses).

Paramétrica actual: Comparación con bonificación pagada por ANCAP



De la actualización de la paramétrica, según los criterios provistos por UNVENU, surge que la bonificación estimada difiere levemente de la calculada por ANCAP. Dado que sólo se cuenta con la información final (bonificación pagada por litro de combustible) de ANCAP, no es posible identificar la fuente de divergencia entre ambas estimaciones.

No obstante, es importante señalar que no se observa un desvío sistemático entre la bonificación pagada por ANCAP por litro de combustible vendido y la estimada incorporando la evolución de las variables de acuerdo a la paramétrica teórica. Esto permitiría descartar la existencia de sesgos (tanto al alza como a la baja) que impliquen una subestimación o sobrestimación constante en la paramétrica.

De hecho, durante el período comprendido entre agosto 2014 y diciembre 2014, ANCAP habría pagado una bonificación por litro de gasolina superior a la que surge de la replicación de la paramétrica de acuerdo a los parámetros definidos. Esto determinó un pago promedio por litro de \$0,05 y \$0,03 para naftas y gasoil respectivamente, por encima de lo contemplado en el cálculo de la paramétrica. Esta diferencia implica que una estación promedio recibió \$25.359 más por concepto de ventas de naftas y casi \$20.000 por la bonificación del gasoil en el acumulado del período (08/14 – 12/14).

» Se descarta la existencia de desvíos sistemáticos entre la bonificación pagada y la estimación que surge de la actualización de la fórmula inicial.

Contenido

1. Introducción
2. Contexto económico para la venta de Naftas
3. Evaluación de las paramétricas
 - a) Paramétrica actual
 - b) Paramétrica anterior a junio/2013**
4. Análisis de encuesta 2012
 - a) Diagnóstico de la estación tipo
 - b) Discrepancias con la paramétrica vigente
5. Análisis de sensibilidad de la paramétrica

Paramétrica vigente hasta julio 2013



En relación a la paramétrica vigente hasta 2013, si bien la lógica no difería de la paramétrica actual (ajustando una serie de costos por indexadores predefinidos), se deben realizar algunas puntualizaciones respecto a la posibilidad de replicarla.

1. Por un lado, su actualización se realizaba de forma trimestral, corrigiendo a su vez cada tres meses por las diferencias entre los costos estimados en el trimestre anterior y los finalmente observados para el período.
2. La paramétrica desglosaba ítem por ítem los costos de las EESS. Si bien estos rubros se agrupan por variables indexadoras, la mayor apertura permitía total flexibilidad al momento de actualizar la paramétrica. En contrapartida, esta mecánica incrementa de forma sustancial la complejidad del proceso de actualización, exponiéndolo a potenciales fuentes de error.
3. No se pudo constatar la fórmula de cálculo paramétrico utilizado por ANCAP (como en el caso de la paramétrica vigente en la actualidad), contándose solamente con la planilla base proporcionada por UNVENU.
4. Por construcción, la planilla provista por UNVENU no permitía realizar un seguimiento temporal para las variables a considerar en la actualización de los cálculos de la paramétrica. En este sentido, se reconstruyó la paramétrica de forma de facilitar lo anterior y proporcionar una herramienta adicional para el seguimiento de los costos por parte del equipo de UNVENU.
5. La desagregación de las variables, si bien enriquece el análisis admitiendo heterogeneidades dentro de cada grupo de variables, requiere de un esfuerzo mayor para su seguimiento. En este caso, dado que no se contó con información para actualizar todas las variables incluidas en el análisis, fue necesario implementar una serie de supuestos sobre la evolución de las mismas.

Paramétrica anterior: Supuestos y cálculo

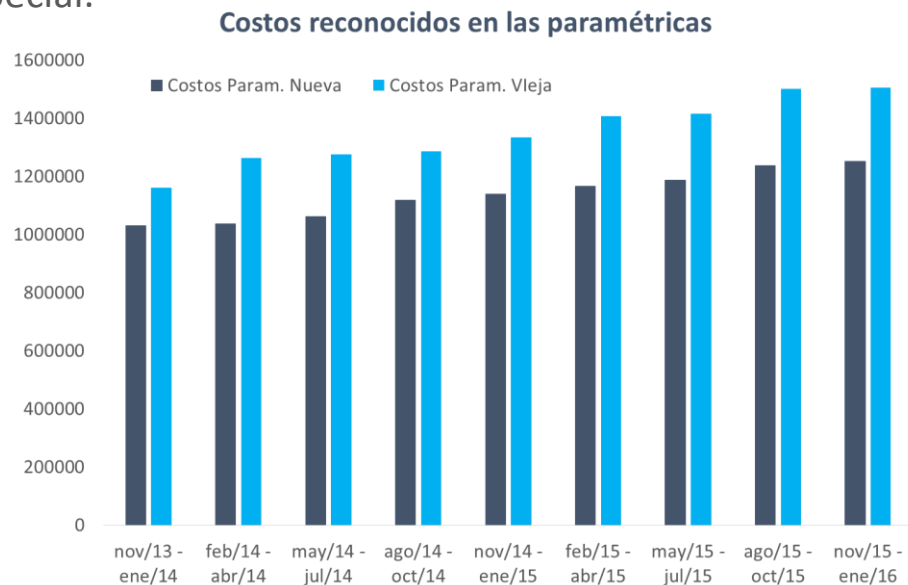


La comparación de los costos entre la paramétrica anterior y la vigente en la actualidad indicaría que se reconocían mayores costos en la versión anterior (actualizada con los valores vigentes hoy). En consecuencia, la bonificación pagada a las estaciones de servicio también sería mayor, suponiendo que la venta se mantiene constante. Esto es porque cada litro vendido tiene implícito un costo superior al estimado en la paramétrica actual, lo que de ser reconocido por ANCAP determinaría una bonificación superior. Según surge de la comparación de costos en las estimaciones de ambas paramétricas, los costos incluidos en la paramétrica vieja son 18% superiores, en promedio, a los de la paramétrica vigente en la actualidad.

Sin embargo, esta comparación de costos debe ser tomada con cautela por varias razones. En primer lugar, dado que la paramétrica actual no permite indagar en su composición mensual, sino que surge de actualizar los grupos de variables por sus indexadores, no es posible identificar a qué se debe el desfase. En este sentido, en caso de existir una subestimación de costos en la actualidad, no es posible atribuirlo a ningún rubro en especial.

En línea con lo anterior, la actualización de la paramétrica vieja (siguiendo los criterios actuales) implica que se deban tomar una serie de supuestos sobre un número importante de variables. Esto sin duda puede tener un impacto significativo en la evolución de los costos y, por ende, no permite ser concluyente respecto a la comparación entre ambas paramétricas.

» La actualización de la paramétrica anterior indica que los costos reconocidos en ésta serían superiores.



Contenido

1. Introducción
2. Contexto económico para la venta de Naftas
3. Evaluación de las paramétricas
 - a) Paramétrica actual
 - b) Paramétrica anterior a junio/2013
- 4. Análisis de encuesta 2012**
 - a) Diagnóstico de la estación tipo**
 - b) Discrepancias con la paramétrica vigente
5. Análisis de sensibilidad de la paramétrica

Análisis descriptivo de la muestra de estaciones de servicio

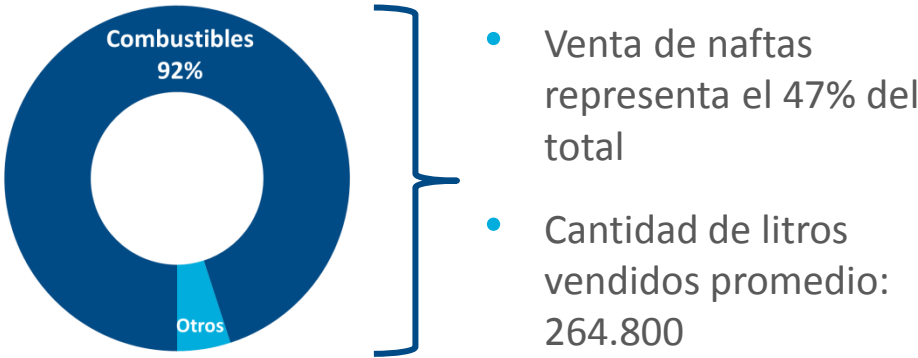
En vistas de una modificación de la paramétrica para las estaciones de servicio, en 2012 se realizó un relevamiento de campo sobre las características del negocio en Uruguay. Partiendo de una muestra de 52 estaciones de servicio (a valores promedio para 2012) se relevaron las distintas dimensiones del negocio de las EESS en un grupo representativo de centros de venta de combustible. En base a este relevamiento es que se habría definido la estación tipo.

Las variables relevadas en la encuesta abarcan ampliamente el negocio de las EESS, dando cuenta sobre la mano de obra involucrada, las ventas y costos, la composición de ingresos y los servicios ofrecidos, entre otros.

No obstante esto, la definición de la estación tipo no necesariamente tomó los valores que surgen de la encuesta para definir los parámetros de referencia de la EESS promedio, siendo éstos objeto de negociación, acuerdos y desacuerdos entre UNVENU y ANCAP. A su vez, estas diferencias también implicaron que no se consideren líneas de negocio significativas para el universo más amplio de estaciones.

1. Modelo de Negocio:

- > Horario completo (24/7).
- > Con minimercado (87%).
- > Cuenta con camión de reparto de combustible (48%).
- > Ingresos:



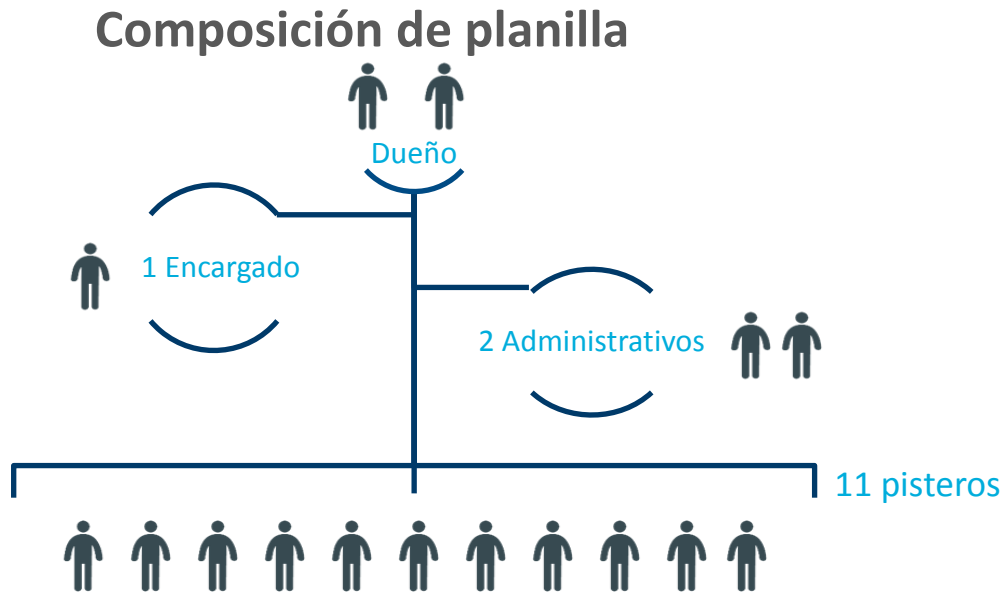
- > Destino principal de ventas:



Características de la estación surgida de la encuesta (n=52)



2. Mano de obra:



- Cantidad de trabajadores trabajando para combustibles: 15
- Dueños suelen desempeñar función de encargado
- Pisteros:
 - Cantidad promedio: 11
 - Mínimo 0, máximo 30
 - Ventas por pistero: 24.605 (lt)
- Cantidad de turnos promedio: 3
- Horas extras promedio: 190

» A continuación se discuten algunas de las principales diferencias que surgen de la comparación entre la muestra de EESS relevadas en la encuesta 2012 y los criterios definidos por ANCAP respecto a la estación tipo.

Contenido

1. Introducción
2. Contexto económico para la venta de Naftas
3. Evaluación de las paramétricas
 - a) Paramétrica actual
 - b) Paramétrica anterior a junio/2013
4. Análisis de encuesta 2012
 - a) Diagnóstico de la estación tipo
 - b) Discrepancias con la paramétrica vigente**
5. Análisis de sensibilidad de la paramétrica

Modificaciones a la paramétrica vigente

Caso I: Uso de camión



El 48% de las estaciones de servicio utiliza camiones para el reparto de combustible.

Negocio de estaciones con camión

- Venden en promedio 299.840 lt. de combustibles.
- El **94%** de los ingresos de las estaciones con camión se explica por la venta de combustibles.
- Tienen en promedio 10 pisteros.
- En promedio, el 46% de las ventas de estaciones con camión se atribuyen al reparto de combustibles.
- Costo mensual camión: amortización + gastos (\$50.480) + sueldo chofer (\$ 16.314) = \$ 66.794

Negocio de estaciones sin camión

- Venden en promedio 29% menos que las estaciones con camión.
- El **90%** de los ingresos de las estaciones sin camión se explica por la venta de combustibles.
- Tienen en promedio 12 pisteros.
- Costo por tener dos pisteros más que estaciones sin camión: \$ 33.710*

>> Paramétrica de ANCAP tiene en cuenta **litros vendidos por estaciones con camión**, no obstante **no reconoce los costos** en los que incurre para obtener el **46%** de esas **ventas**.

Modificaciones a la paramétrica vigente

Caso II: Horas Extras

La necesidad de que los pisteros realicen horas extras en las EESS es un fenómeno común (81% paga horas extras). De esta forma, el trabajo fuera de hora representa un costo relevante para las EESS no contemplado en la paramétrica vigente.

Características de los pisteros (de acuerdo a encuesta 2012):

- 11 pisteros por estación promedio.
- En promedio cada pistero vende 24.605 lt. por mes
- Pisteros representan el 72% de la plantilla.
- Horas extras realizadas por pisteros son 190.
- Costo por hora de pisteros: \$77,08 (convenio dic-13).
- Jornadas son de 8 horas, de acuerdo al convenio.
- En promedio trabajan 4,5 pisteros por turno.

¿Cómo se distribuyen las horas extras de los pisteros?

De acuerdo a la encuesta, en promedio hay 6,2 pisteros que reciben **quebranto** de caja al mes.

- › Si se hace el supuesto que el encargado de caja en pista realiza una hora extra al día (descanso no gozado y cierre de caja), esto implicaría aproximadamente **90 horas extras al mes por EESS**, suponiendo un cierre de caja por turno.

Adicionalmente debe tenerse en cuenta:

- › Horas extras por **zafra**.
- › Ausencias por **licencia** o **enfermedad**.
- › **Convenio** establece que trabajadores deben tener **12 horas** de **descanso** entre turno y turno (de no ser así, la diferencia se pagará como extra).

>> De la encuesta surge que en promedio las EESS pagan 190 horas extras al mes.

Modificaciones a la paramétrica vigente

Caso III: Seguridad

Se realizó el supuesto de que el optar por alguno de los siguientes elementos estaba vinculado a la seguridad de las EESS:

- Equipos de seguridad (96%)
- Personal de seguridad (38%)
- Remesas o depósitos (31%)

A partir de la encuesta de 2012 se obtuvo que el 100% de las estaciones de servicio presenta al menos una medida de seguridad y que el 48% al menos dos.

Si bien no hay gran diferencia entre los ingresos de las estaciones que optan por una u otra medida, sí se observa una gran dispersión entre los costos de una u otra medida.

Promedio costo mensual:

- Equipos de seguridad: \$ 2.360
- Personal de seguridad: \$ 32.515
- Remesas o depósitos: \$19.780

¿Es necesario el gasto en medidas de seguridad?

De acuerdo al Observatorio Nacional sobre Violencia y Criminalidad que realiza el Ministerio del Interior:

- En 2015 **aumentó el número de rapiñas** en Uruguay.
- Los **comercios** son la segunda principal **víctima** de **rapiñas**.

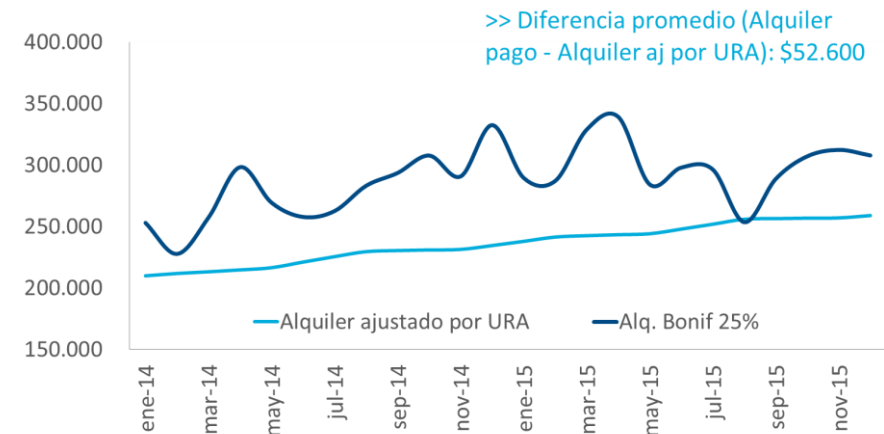
Adicionalmente, en marzo de 2016 el Poder Ejecutivo apoyó el desarrollo de medidas para disminuir la inseguridad en las **estaciones de servicio**, identificándolas como **establecimientos vulnerables**.

Modificaciones a la paramétrica vigente

Caso IV: Alquileres

- De las 52 EESS analizadas para la muestra, 31 pagan alquiler a sus respectivas distribuidoras por la estación. Se asume que en los casos de propietarios que operan su estación, el alquiler remunera el capital inmobiliario.
- En la nueva paramétrica, ANCAP estableció el costo de alquiler promedio en \$209.952,4 (valores de enero 2014). **Costos de alquileres son ajustados en paramétrica según la evolución de la URA** (Unidad Reajutable de Alquileres).
- **Sin embargo, alquileres se pagan como porcentaje de la bonificación** (30% de los que alquilan según encuesta, los cuales pagan 26% de la bonificación en promedio).
- En consecuencia, **existe un desfase entre el valor por el cual se ajustan los costos relevantes para el cálculo de la bonificación y el costo que realmente enfrentan las estaciones para el pago de alquileres.**
- Se sugiere homogeneizar los criterios de fijación de costos en paramétrica y contratos con distribuidoras. Utilización de URA permite dar previsibilidad y estabilidad al costo del alquiler.

Evolución alquiler mensual:
Alquiler ajustado por URA vs. Alquiler como 26% de bonificación



» Pago de alquiler como porcentaje de bonificación genera **mayores costos** que los computados en la paramétrica (ajuste de precio de los alquileres por URA).

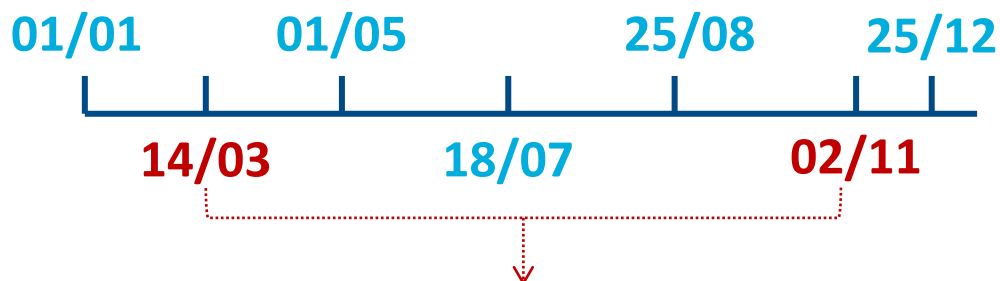
Modificaciones a la paramétrica vigente

Caso V: Otros

Pago de feriados

De acuerdo a la lista de desacuerdos entregada por UNVENU, ANCAP establece que los feriados correspondientes al 01/01, 01/05 y 25/12 se pagarán por 1,5 veces el salario corriente.

No obstante, según la Ley 12.590 del 23 de diciembre de 1958, las siguientes días son considerados como feriados “rojos”:



En estas fechas, todo trabajador percibirá remuneración como si trabajara; en caso de trabajar, recibirá doble paga.

Adicionalmente, el convenio de trabajo vigente del Grupo Nº 19 establece que el día 14 de marzo (día del trabajador metalúrgico y de las ramas afines) será feriado pago, así como también lo será el día del estacionero (2 de noviembre).

Norma ISO 14001

Si bien a 2012 las EESS que contaban con la Norma ISO 14001 representaban el 15% de la muestra, el número se ha ido incrementando en los últimos años, de acuerdo a publicaciones realizadas por DUCSA*.



Cabe destacar que a pesar de que ANCAP no considera necesario el gasto de mantenimiento para cumplir con la Norma ISO, tanto DUCSA como ANCAP han asumido el desafío de continuar con el proceso de certificación de las

estaciones que operan bajo el sello ANCAP.

Obtener la certificación de la Norma ISO 14001 implica que las EESS controlan adecuadamente los impactos sobre el medio que pueden ocasionar sus actividades. Este control se evalúa periódicamente a través de revisiones que retroalimentan el Sistema.

Contenido

1. Introducción
2. Contexto económico para la venta de Naftas
3. Evaluación de las paramétricas
 - a) Paramétrica actual
 - b) Paramétrica anterior a junio/2013
4. Análisis de encuesta 2012
 - a) Diagnóstico de la estación tipo
 - b) Discrepancias con la paramétrica vigente
- 5. Análisis de sensibilidad de la paramétrica**

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables



Desde un inicio la paramétrica definida por ANCAP, tiene como objetivo recoger los costos que enfrenta la estación promedio en su actividad de venta de combustible. Dado que la actualización mensual de la paramétrica surge de ajustar los costos por la evolución de los macro indexadores correspondientes (ej. costos en pesos por IPC, costos laborales por salario del pistero, entre otros), ésta no contempla cambios en la composición de la estación tipo (relevada en 2012) ni modificaciones que pudieran surgir dentro de los grupos de variables, suponiendo que al interior todos los componentes evolucionan de forma homogénea. Como se comentó previamente, en caso de que los costos reconocidos en la paramétrica difieran de los costos enfrentados por las EESS, esto tendrá un impacto directo en el resultado operativo (medido como la diferencia entre el precio de venta del combustible y el costo de adquirir el combustible por parte de la EESS) del negocio de venta de combustible.

En este sentido es relevante analizar el impacto en la paramétrica y, por tanto en la bonificación, que tendría un cambio en algunas variables consideradas clave del negocio y sobre las cuales, en algunos casos, existen desacuerdos en los criterios considerados entre ANCAP y UNVENU. Para esto, se compara la bonificación que surge de la paramétrica hipotética (sensibilizada) con la paramétrica estimada en el apartado 2. De esta forma es posible cuantificar el impacto de un cambio en los costos respecto a los efectivamente reconocidos por ANCAP en la paramétrica vigente, estimando así los efectos de esto sobre la utilidad del negocio de las EESS.

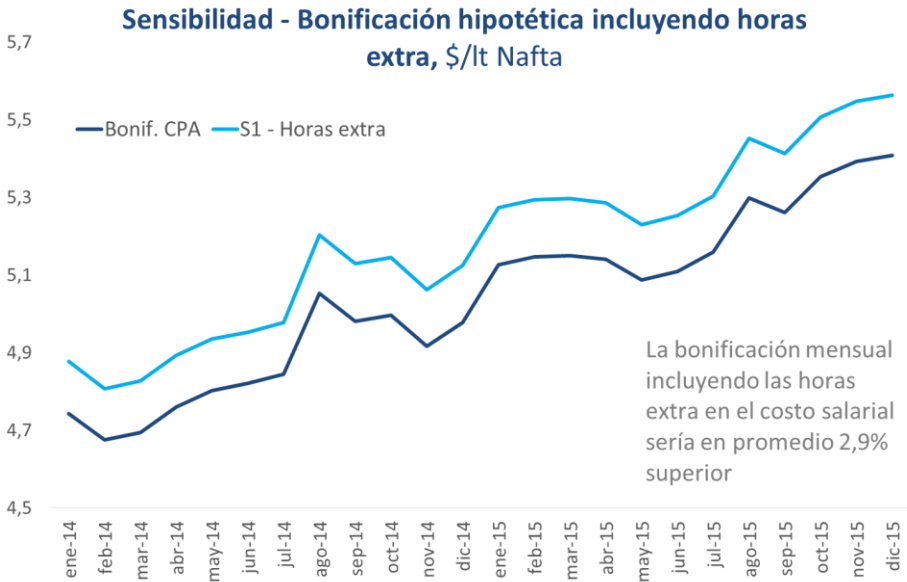
La definición de las variables a sensibilizar surge de las discusiones con el equipo de contraparte, la lista de desacuerdos entre UNVENU y ANCAP (provista por UNVENU) y el análisis de la estación tipo presentado en la sección anterior. Las variables a sensibilizar en este caso refieren a: (i) mano de obra, (ii) uso de camión de reparto para distribución de combustible, (iii) seguridad, (iv) medios de pago y (v) normas medioambientales. Es importante destacar que este análisis no utiliza información primaria de las EESS (Estados Contables, entre otros), sino que se fundamenta en la encuesta realizada entre ANCAP y UNVENU en 2012 para relevar los costos del universo de EESS.

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (i) mano de obra



La paramétrica actual considera que la estación *tipo* tiene en promedio 10,6 pisteros (según acuerdo, lo que difiere del promedio de la muestra de EESS relevadas), trabajando aproximadamente 192 horas al mes cada uno. Sin embargo, la mayoría de las EESS relevadas trabajan 24 horas los 7 días de la semana, lo que implica la necesidad de contar con jornaleros adicionales o el pago de horas extra a los pisteros en planilla para cubrir la extensión horaria, licencias, quebrantos de caja, zafras y otros turnos .

Según se releva, las estaciones de servicio declaran que los pisteros trabajan 190 horas extra al mes en total, casi el equivalente a las horas trabajadas por un pistero adicional. **Medido en dinero, esto equivale a un costo promedio de \$29.320* por mes por estación, lo que representa un aumento de 9,4% en los costos salariales mensuales.** Es importante destacar que la venta de combustible está directamente relacionada con la cantidad de pisteros (y sus horas trabajadas) por lo que las horas extra tendrían un impacto positivo en la cantidad de litros vendidos. **En este sentido, no reconocer el costo de las horas extra en la paramétrica representa una subestimación de la bonificación por litro.**



» En promedio, un pistero vende 24,6 mil litros de combustible por mes.

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (i) mano de obra

La inclusión de las horas extra dentro de los costos de mano de obra de las EESS a partir de enero 2014 eleva los costos totales. Por lo tanto, asumiendo todo lo demás constante, esto determina que la bonificación efectivamente pagada sea menor a la que deberían percibir las EESS. La diferencia acumulada para 2014 y 2015 asciende a un total de \$445.282 para la venta de naftas y gasoil especial de una estación tipo y de \$351.078 para la venta de gasoil en la misma estación. Esto implicaría un pago mensual de \$33.182 por concepto de bonificación adicional por venta de combustibles al mes. Sin embargo cabe señalar que estos cálculos* se realizan a los valores vigentes a cada mes, por lo que su reconocimiento posterior implicaría una actualización de estos a valores corrientes actuales.

Efecto de incluir las horas extra en la bonificación pagada, en \$

	Naftas+GOE	Gasoil
	Bonif. CPA (\$)	
2014	7.405.696,0	5.903.777,4
2015	8.142.386,8	6.359.579,6
	S1 - Horas extra (\$)	
2014	7.618.567,5	6.073.391,6
2015	8.374.797,4	6.541.043,7
	Diferencia Bonif. (\$)	
2014	212.871,5	169.614,2
2015	232.410,6	181.464,1
Total	445.282,2	351.078,4

» Incluir 190 horas extra de los pisteros implicaría un aumento de 2,9% en la bonificación por litro de combustible vendido

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (ii) uso de camión de reparto



Tal como se presentó previamente, las EESS tienen dos modalidades para proveer combustible al cliente final. Por un lado, utilizan el espacio físico de la estación para vender combustible utilizando la infraestructura de la estación y los pisteros. Por otro lado, algunas estaciones tienen servicio de reparto de combustible mediante camiones, siendo éste servicio particularmente relevante en el Interior. No obstante, se constata que ambos modelos de negocios no son excluyentes, sino que se complementan, existiendo un número importante de estaciones que proveen combustible en ambas modalidades (48% de la muestra). Asimismo, la cantidad de pisteros involucrados en la venta de combustibles es similar en ambos tipos de estaciones de servicio: mientras que las estaciones de servicio que no utilizan reparto mediante camión emplean en promedio a 12 pisteros, las EESS que disponen de camión emplean sólo dos pisteros menos en promedio.

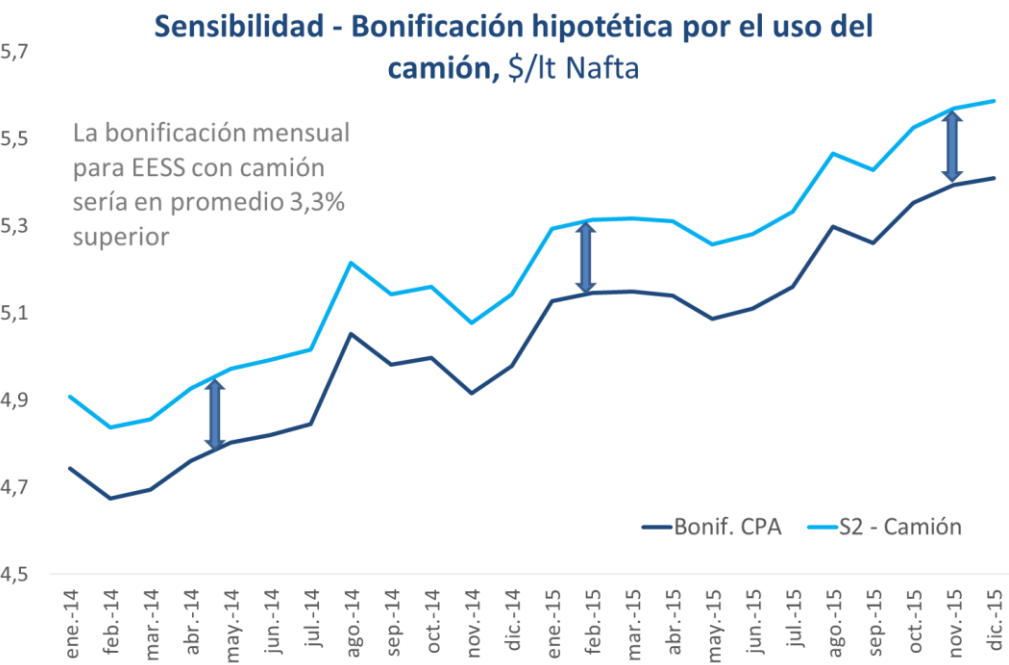
En cuanto a la paramétrica actual, ésta no considera el camión como un costo relevante para las EESS a pesar de que aproximadamente la mitad de las EESS lo utilizan. En este sentido, las EESS con camión venden 29% más de combustibles en promedio que aquellas que no cuentan con reparto. **Para estas estaciones las ventas asociadas al camión representan el 46% de las ventas y casi un 52% de las ventas totales de combustibles** según el relevamiento de 2012. Esto tiene un impacto directo en el reconocimiento de la bonificación a nivel general, con particular impacto en aquellas estaciones que cuentan con camión. Esto ocurre porque la paramétrica de ANCAP considera los litros vendidos por estas EESS para calcular los ingresos de las EESS pero en ningún caso considera el camión como un costo relevante, cuando lo es para un grupo importante de EESS. De esta forma, una porción importante de los litros incluidos en la venta total de las estaciones de servicio se venden a un costo por litro superior al identificado en la paramétrica.

Para analizar la sensibilidad de la paramétrica a la inclusión del camión dentro de los costos relevantes, se clasificaron como costos relacionados a la evolución del peso uruguayo, los gastos relacionados al reparto de combustible (estimados en \$15.520 según surge de la lista de desacuerdos entre ANCAP y UNVENU) y la amortización del camión (\$34.936, misma fuente). **Estos gastos ascienden a \$50.476, elevando 11% los costos asociados a la evolución del IPC respecto a la situación inicial, incrementado los costos mensuales en casi 5% en relación a los costos totales incluidos en la paramétrica.**

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (ii) uso de camión de reparto

En contrapartida a lo anterior, los mayores costos por el camión se ven parcialmente compensados por menores costos de mano de obra (10 pisteros en las EESS con camión vs 12 pisteros en aquellas que no tienen esta línea de distribución). Es así que se deduce el costo salarial de un pistero en las EESS con camión de forma de homogeneizar el resultado respecto a la situación promedio de la muestra de EESS.

Dado que la situación actual plantea una asimetría en el reconocimiento de costos por “modelo de negocio”, se sensibiliza la paramétrica de acuerdo a las modificaciones comentadas anteriormente. De esta forma, la bonificación mensual debería ser 3,3% superior (en promedio) respecto a la estimada por CPA Ferrere.



Efecto de incluir los costos del camión en la bonificación pagada, en \$

	Naftas+GOE	Gasoil
Bonif. CPA (\$)		
2014	7.405.696,0	5.903.777,4
2015	8.142.386,8	6.359.579,6
S2 - Camión (\$)		
2014	7.656.978,4	6.104.203,9
2015	8.408.479,5	6.567.558,7
Diferencia Bonif. (\$)		
2014	251.282,4	200.426,5
2015	266.092,7	207.979,1
Total	517.375,1	408.405,6

La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (iii) costo de seguridad



La seguridad constituye otro ítem en el cual existen discrepancias entre UNVENU y ANCAP. Este rubro comprende los equipos de vigilancia y seguridad, el servicio de guardia privada y la realización de remesas u otros costos bancarios por traslado de dinero. En el caso del primero, se reconocen los costos del equipo de seguridad aunque existen discrepancias entre las partes sobre el criterio de amortización utilizado. Sin embargo, no es posible cuantificar la diferencia dado que no se cuenta con el costo del equipo. Respecto al servicio de seguridad (222 o empresa de seguridad), ANCAP considera que este no es necesario a pesar del incremento de las rapiñas y asaltos a EESS. En cuanto a las remesas, según surge de la información de UNVENU, ANCAP no reconoce el costo asociado mientras que UNVENU plantea que debería incluirse en su totalidad.

Según surge del análisis de la encuesta a la muestra de estaciones, 93% posee sistemas de vigilancia (cámaras, alarmas, entre otros), mientras que 41% contrata seguridad privada y 30% realiza remesas. Estos dos últimos ítems tienen un costo asociado de \$19.800 Y \$32.500 respectivamente (según encuesta), de acuerdo a la información proporcionada por UNVENU. En esta línea, incluir estos costos redundaría en un incremento de \$19.107 en los costos de enero 2014, lo que representa un incremento de 1,85% respecto a los costos reconocidos en la paramétrica vigente. Para su inclusión en la paramétrica sensibilizada, se asume que estos costos se ajustan por IPC.

	Naftas+GOE	Gasoil	Naftas+GOE	Gasoil	Naftas+GOE	Gasoil
	Bonif. CPA		S3 - Seguridad		Diferencia Bonif.	
2014	7.405.696,0	5.903.777,4	7.537.827,2	6.009.134,7	132.131,3	105.357,3
2015	8.142.386,8	6.359.579,6	8.271.368,5	6.462.102,6	128.981,7	102.523,0

Por tanto incluir estos costos elevarían la bonificación a ser reconocida por ANCAP en su relación con las EESS. En el acumulado de 2014 y 2015 esto implicaría reconocer una bonificación mensual de \$11.705 superior a la actual por concepto de venta de naftas y gasoil especial y de \$9.236 por venta de gasoil. En este sentido, **la transferencia mensual debería haber sido \$20.941 por concepto de bonificación de venta de combustible, representando éste el margen de utilidad perdido por la subestimación de los costos que enfrenta la EESS.**

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (iii) costo de seguridad

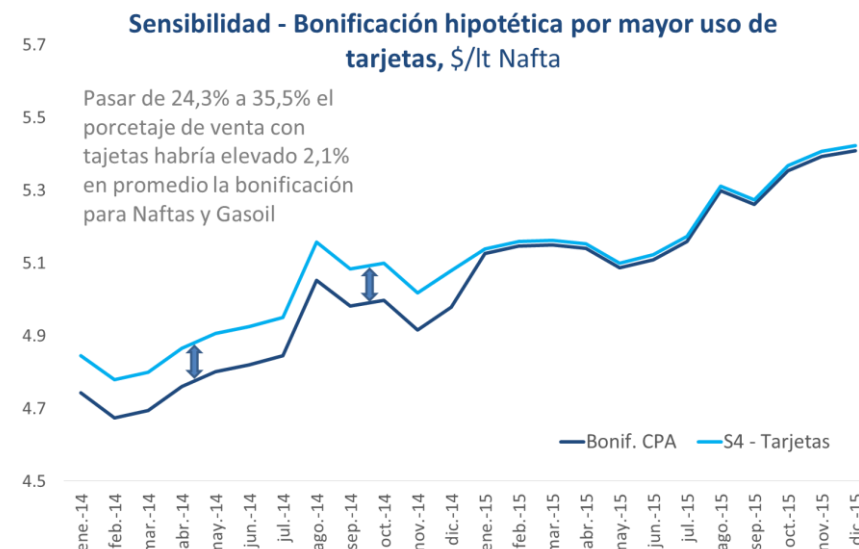


Por último, y relacionado con lo anterior, en los últimos días el Poder Ejecutivo decretó (Decreto nº 131/016) que a partir del segundo semestre no podrá venderse combustibles en efectivo, debiendo instrumentarse la venta mediante medios de pago alternativo (tarjetas de crédito o débito bancario). Esto comenzaría a regir para el horario nocturno a partir de mediados de mayo, extendiéndose a toda la venta de gasolinas a partir de julio. Además, el decreto establece que la entrada en vigor de esta medida será primero en Montevideo y Canelones, para luego extenderse a todo el país. El objetivo de esta medida es quitar el efectivo de las transacciones en las EESS, intentando de esta forma prevenir los asaltos a las EESS. De ser efectivo, esto desincentivaría, al menos parcialmente, los robos a las EESS y de esta forma reduciría la necesidad de contar con servicios de vigilancia y remesas que actualmente son necesarios para prevenir los asaltos.

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (iv) venta con tarjetas

El pago de combustibles mediante tarjeta de crédito o débito es una tendencia que se ha ido incrementando en los últimos tiempos, incentivada por los beneficios introducidos por la Ley de Inclusión Financiera (LIF) y el aumento de promociones y descuentos por el uso de algunas tarjetas para la recarga de combustibles. De hecho, en enero de 2015 ANCAP resolvió modificar la paramétrica de venta de combustible a las EESS de forma de reconocer el cambio en los patrones de consumo de los hogares, pasando el monto transado con tarjetas de 24,3% al 35,5%. **Cabe señalar que a mayor monto transado mediante tarjetas, el costo de venta por litro se incrementa, producto del costo financiero de la utilización de plásticos. Este costo incluye la comisión por la venta y el plazo de cobro de las EESS.**

Si bien la encuesta no arroja el porcentaje de venta de combustible mediante tarjetas durante 2014, es relevante realizar un análisis de sensibilidad de la participación de las ventas con tarjeta en las ventas totales, en parte porque la LIF comenzó a regir en mayo 2014 y que el cambio en los patrones de consumo habría comenzado con anterioridad. Para estudiar el impacto sobre la bonificación se asume que el aumento de la participación de las tarjetas ocurre en enero 2014. De esta forma se mide la respuesta de la bonificación al cambio en el monto de venta con tarjetas, suponiendo que el porcentaje de litros vendidos se mantiene constante.



» Pasar de 24,3% a 35,5% el porcentaje de venta con tarjetas habría elevado 2,1% en promedio la bonificación para Naftas y Gasoil durante 2014.

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (iv) venta con tarjetas



Como fue comentado anteriormente, el Decreto Nº 131/016 obliga a las EESS a vender la totalidad del combustible (naftas y gasoil) mediante medios de pago alternativos al efectivo a partir del 1º de julio (en Montevideo e Interior). Si bien esto redundaría en una mejora en la seguridad, la implementación de esta medida afecta directamente la bonificación de las estaciones de servicio. Dado que el cobro mediante tarjetas de crédito implica un costo adicional para el estacionero, su no inclusión en la paramétrica tendrá un impacto instantáneo en la utilidad del negocio. Si bien el decreto no especifica cuales serán los medios de pago aceptados, es interesante analizar un escenario hipotético en el cual toda la venta de combustible se hace mediante tarjetas de crédito y débito. Cabe señalar que este escenario es de máxima ya que el uso intensivo de este medio podría llevar a una renegociación de comisiones y otros costos financieros.

Para aproximar el efecto del decreto sobre el negocio de las EESS, en particular sobre los costos considerados en la paramétrica, se asume que la estructura de costos financieros se incrementa de forma lineal con el incremento del uso de tarjetas. En este sentido, los costos asociados al precio de las naftas (entre los cuales está la proporción de venta mediante tarjetas y el costos financiero de estas operaciones) casi que se triplica (aumenta 164%), pasando de \$63.875 a valores de diciembre 2015 a \$161.937. **En caso de que esto no sea reconocido en la paramétrica a partir del 1º de julio de 2016 en Montevideo y Canelones (o a partir del 15 de agosto para el resto del país) las EESS enfrentarán en promedio un incremento de costos de casi \$100 mil al mes, afectando directamente la utilidad del negocio.**

Cabe señalar que lo anterior constituye una estimación preliminar, extrapolando las condiciones explícitas en el Decreto a la paramétrica actual. Por tanto, no se incorpora en este análisis posibles modificaciones en los costos financieros u otros ajustes relevantes que puedan surgir de la negociación entre las EESS, el sector financiero y el Poder Ejecutivo.

4. La sensibilidad de la paramétrica a cambios en las variables: (v) norma ISO 14001



La certificación ISO 14.001 tiene como objetivo aprobar un plan de manejo ambiental, basado en buenas prácticas relacionadas al cuidado del medio ambiente. Esta norma exige a la empresa crear un plan de manejo ambiental que incluya: objetivos y metas ambientales, políticas y procedimientos para lograr esas metas, responsabilidades definidas, actividades de capacitación del personal, documentación y un sistema para controlar cualquier cambio y avance realizado. La norma ISO 14.001 describe el proceso que debe seguir la empresa y le exige respetar las leyes ambientales nacionales. Sin embargo, no establece metas de desempeño específicas de productividad. En los últimos años, una mayor cantidad de EESS se están ajustando a estas normas de cuidado del medioambiente, lo que implica costos para las empresas.

En línea con lo anterior, existe un desacuerdo entre UNVENU y ANCAP sobre la consideración del costo de la certificación. Según ANCAP la ISO 14.001 es un elemento que aporta a la competitividad entre agentes y entre sellos. Para UNVENU debe considerarse ya que a medida que pasa el tiempo son cada vez más las estaciones certificadas bajo estos criterios. A modo de ejemplo, desde hace años DUCSA ha incentivado la certificación 14.001 dentro de las EESS de sello ANCAP, en un proceso de mejora continua y adaptación a los estándares internacionales.

La encuesta realizada a las EESS que componen una muestra representativa del universo indica que el 15% cumplen con la norma ISO 14.001. Para estas, el costo mensual asociado a la obtención de la norma asciende a \$1.493, elemento que sólo incrementaría los costos totales en 0,14%.

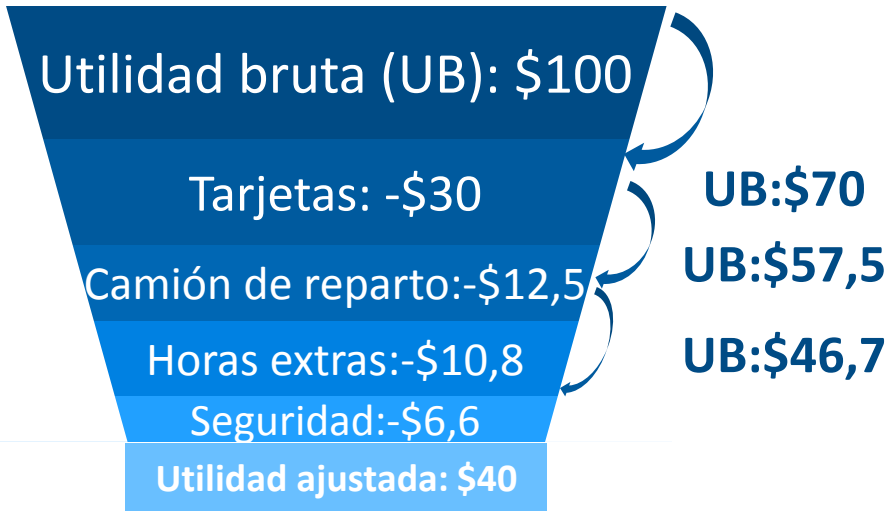
Al incluir este costo en el cálculo de la bonificación, ésta se incrementaría marginalmente. La diferencia entre la bonificación estimada y la sensibilizada con la inclusión de la norma ISO 14001 sería de tan sólo \$914 por mes para las ventas de gasolinas y gasoil especial, mientras que para el caso del gasoil común la bonificación mensual a pagar sería \$721 superior.

4. Efectos de los mayores costos asumidos sobre la utilidad teórica

Tal fue comentado anteriormente, la paramétrica tiene como objetivo contemplar los costos enfrentados por una estación de servicio tipo, de forma de remunerar el negocio según surge de la paramétrica. En este sentido, si los costos efectivos relevantes son superiores a los reconocidos en la paramétrica, esto impacta directamente en el margen del negocio, erosionando la rentabilidad de las EESS.

En agosto 2013, la utilidad bruta (incluyendo impuestos) ascendía a cerca de \$280 mil al mes, representando el 29% de los ingresos a percibir por parte de los estacioneros y 61% de los rubros ajustados por IPC. Si asumimos que esta proporción se mantiene constante en el tiempo, se puede identificar el efecto que tienen los costos no reconocidos en la utilidad bruta del negocio. En este sentido, partiendo de una utilidad bruta teórica de \$100 se destaca que:

- (i) la no inclusión de las horas extras reduce la utilidad en \$10,8.
- (ii) no incluir el camión reduce la utilidad en \$12,5.
- (iii) no contemplar el costo de seguridad reduce la utilidad en \$6,6.
- (iv) obligación de vender 100% del combustible con medios de pago electrónicos sin cambios en paramétrica reduce utilidad bruta en \$30.



» Del análisis se desprende que los **mayores costos** asumidos por las EESS respecto a lo previsto en la paramétrica de ANCAP **subestima** la **bonificación** a recibir por litro de combustible vendido, **afectando** directamente la **utilidad** y **rentabilidad** del negocio.

Recomendaciones sobre la paramétrica



1. Adecuar paramétrica a costos enfrentados por las EESS (de acuerdo a encuesta 2012) para evitar distorsiones de facto en utilidad. En particular se sugiere:
 - a) Revisar costos de mano de obra (horas extras y licencias), costos de camión para distribución de combustibles y seguridad a nivel del universo de EESS.
 - b) Revisar costos financieros por mayor utilización de medios de pago electrónicos ante Decreto 131/016 para evitar impacto en resultado de las EESS y ajustar estos costos por la cantidad de litros efectivamente vendidos.
 - c) Corregir desajuste en la referencia para el cálculo del alquiler entre paramétrica y costo efectivo, apuntando hacia una alineación de criterios. Este ítem debería contemplar una negociación tripartita entre ANCAP, las distribuidoras y UNVENU.
2. Favorecer un mayor detalle de los grupos de costos (bolsones), previendo un esquema común de evaluación de los cambios que puedan surgir por ajustes diferenciales al interior de cada grupo.
3. Instrumentar un procedimiento de evaluación conjunta de la paramétrica, definiendo períodos de revisión y dimensiones a evaluar.
4. Definir en conjunto límites de apartamiento entre la evolución de las variables y lo establecido en la paramétrica. (ej. montos transados mediante medios de pago electrónicos o revisión salarial de acuerdo a convenio)

Recomendaciones



1. Transparentar los procedimientos de actualización y fijación de paramétrica entre las partes.
2. Instrumentar mecanismo de monitoreo y seguimiento sistemático de la paramétrica por parte de UNVENU.
3. Dado que ANCAP es único proveedor de combustible y a su vez distribuidor (a través de DUCSA) se sugiere participación de un agente regulador externo e independiente (ej. MEF, URSEA) en la resolución de discrepancias y conflictos.

Montevideo, Uruguay

Edificio FERRERE
Juncal 1392
ferrere@ferrere.com
Tel.: +(598) 2900 1000
Fax: +(598) 2900 5000

Aguada Park, Uruguay

Paraguay 2141
Oficina 1004
ferrereinternacional@ferrere.com
Tel.: +(598) 2927 2360
Fax: +(598) 2927 2360

Colonia, Uruguay

Baltasar Brum 571
ferrere@ferrere.com
Tel.: +(598) 4523 1517
Fax: +(598) 4523 1517

Punta del Este, Uruguay

Edificio Portofino
Avda. Gorlero y Calle 17
puntadeleste@ferrere.com
Tel: +(598) 4244 7700
Fax: +(598) 4244 7700 int. 223

Tacuarembó, Uruguay

Sarandí 160
ferrere@ferrere.com
Tel.: +(598) 4633 1111
Fax: +(598) 4633 1111

Asunción, Paraguay

Acá Carayá N° 271
ferrereparaguay@ferrere.com
Tel.: +(595) 21 318 3000
Fax: +(595) 21 318 3113

La Paz, Bolivia

Av. Sánchez Bustamante
esq. Calle 11 – Calacoto
Edf. CBC II, Piso 4
ferrerelapaz@ferrere.com
Tel.: +(591) 2 2146017

Santa Cruz, Bolivia

Zona Equipetrol Norte
Calle I 170
ferreresantacruz@ferrere.com
Tel.: +(591) 3 341 95 65
Fax: +(591) 3 341 95 66

Quito, Ecuador

Edificio Mirage |Avenida 12 de
Octubre N24-68, esq. Lincoln, piso 16
Quito, Ecuador
ferrereecuador@ferrere.com
Tel.: +(593) 2 – 381 – 0950