

19 de junio de 2019

**P-0384-2019**

Señor  
Enrique Egloff, Presidente  
Cámara de Industrias de Costa Rica

### **Respuesta al comunicado de prensa de la CICR sobre el estudio de precios de RECOPE**

En los últimos días algunos medios de comunicación han replicado diferentes componentes del informe presentado por la Cámara de Industrias de Costa Rica (CICR), como oposición al estudio ordinario de precios de los combustibles que tramita ARESEP en el expediente ET-024-2019.

Debido a la ausencia de rigurosidad técnica del citado informe, la Cámara de Industria hace insinuaciones y llega a conclusiones imprecisas, erradas o falsas, lo que obliga a RECOPE realizar las siguientes aclaraciones:

1. Es falso que el gasto operativo de la empresa aumente en 4% en promedio ponderado, con respecto al 2017, como se señala en el informe de la CICR. El margen de operación ( $K_{i,a}$ ), según se define en la metodología de precios (RJD-230-2015) está compuesto por once rubros, que pueden clasificarse en: a) costos por los servicios de importación de combustibles, b) gastos de operación y otros gastos, y c) depreciación.

De acuerdo con el Estado de Resultados de la empresa, los gastos de operación al 31 de diciembre de 2018, aumentaron 0,6% con respecto a 2017; no obstante, si se excluye la depreciación, que no es un gasto en efectivo, sino contable, éstos se redujeron en 0,4%, a pesar de que la inflación de 2018 fue 2.03%. En 2017, los gastos de operación sin depreciación sumaron ₡80.123,9 millones y en 2018 fueron de ₡79.808,5 millones<sup>1</sup>.

2. El margen de operación ( $K_{i,a}$ ) es diferente por producto, según sean los costos y gastos incurridos para disponer de éstos en los planteles de distribución. La asignación depende de la logística de importación, almacenamiento y distribución de los mismos.

Los costos y gastos incluidos en el cálculo del margen de operación del bunker, obedecen a un manejo técnico de la información y a circunstancias sobre las que RECOPE no tiene

---

<sup>1</sup> Anexo A copia de los Estados Financieros de 2017 y 2018.

P-0384-2019 /pág. 2

control, como es el precio internacional de los combustibles utilizados en la producción de vapor y cuyo comportamiento no está relacionado con la inflación interna.

El comportamiento del margen de operación de las gasolinas y el diésel, es diferente al del bunker, ya que no tienen los gastos de almacenamiento de este último.

En el caso del búnker, el margen de operación crece 29%, debido, principalmente, al costo de almacenamiento en caliente para mantener el punto de fluidez del producto, según lo establece la normativa de calidad. Para ello es necesario mantener el producto a una temperatura no menor de 60°C, lo que se logra con la producción de vapor en calderas que operan con búnker y GLP.

Un 44% del gasto registrado en la partida de Materiales y Suministros de 2018, depende, en alguna medida, del comportamiento del precio internacional de los hidrocarburos; particularmente el consumo interno de combustibles, donde se registra el gasto en bunker y GLP para la operación de las calderas.

En 2018, el gasto registrado en la sub-partida de consumo interno de combustibles experimentó un incremento de \$600 millones, equivalente a 29% con respecto a 2017. Este gasto depende del comportamiento del precio internacional del búnker y el GLP. En 2018 el precio internacional promedio del bunker fue de USD62 por barril, mientras que en 2017 fue USD47 por barril; es decir, sufrió un incremento de 32%.

Debe indicarse que 80% del gasto de almacenamiento de búnker es para la producción de vapor y que para ello se utiliza 97,5% del consumo interno de la empresa de bunker.

3. Rechazamos la insinuación de la Cámara de Industrias, en el sentido de que hay un aumento desproporcionado en el rendimiento sobre la base tarifaria ( $RSBT_{i,a}$ ).

En los diferentes estudios ordinarios de precios, RECOPE ha informado sistemáticamente acerca del plan de inversiones que ha venido ejecutando para mejorar la operación del Sistema Nacional de Combustibles; por su parte, la Intendencia de Energía ha dado un seguimiento continuo al desarrollo de los diferentes proyectos: realiza giras técnicas donde evalúa el avance de las obras e instrumentó formularios para la disposición de la información técnica y financiera.

En el caso particular del estudio que se gestiona en el expediente ET-024-2019, el cálculo del rendimiento sobre la base tarifaria incorpora la capitalización del nuevo muelle de atraque, que se espera entre en operación en el transcurso del mes de junio.

Dicha obra es necesaria debido a la saturación del muelle actual, lo que es producto de la reducción del calado del mismo, como del crecimiento en la demanda. La asignación de la nueva obra en el  $RSBT_{i,a}$  por producto, se realiza de manera proporcional a las





P-0384-2019 /pág. 5

Cuando se analizan los precios de importación CIF por producto, reportados por CEPAL<sup>4</sup>, se concluye que Costa Rica es el país que importa al precio más bajo. Según se observa en el cuadro 2. El precio promedio regional de la gasolina premium fue de USD74,25 por barril, mientras que el de Costa Rica fue de USD68,87, donde, además, fue el más bajo de los países de la región. Una situación similar ocurre con la gasolina regular, el diésel y el gas licuado. En el caso del bunker (fuel oil), el promedio regional es USD2,56 por barril mayor que en Costa Rica.

**Cuadro 2. Precio de importación CIF de los hidrocarburos en Centroamérica y República Dominicana, según producto**

Producto	Total	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá	República Dominicana
Gas licuado	<b>46,98</b>	<b>42,09</b>	51,66	50,36	44,34	50,36	46,97	43,69
Gasolina premium	<b>74,25</b>	<b>68,87</b>	75,23	74,08	76,98	74,08	75,14	74,39
Gasolina regular	<b>69,20</b>	<b>65,49</b>	69,47	68,41	71,91	68,41	69,96	73,29
Diésel	<b>69,55</b>	<b>66,38</b>	68,24	70,82	72,44	70,82	70,15	68,34
Fuel Oil	<b>51,01</b>	<b>48,45</b>	49,49	46,17	50,98	46,17	50,99	52,74

Fuente: Informe CEPAL 2017.

En el informe preparado por CEPAL, denominado “Centroamérica y República Dominicana: estadísticas de hidrocarburos, 2017” se establece la matriz de importación de los países y el precio CIF de cada producto. Se observa que la estructura de importación no es la misma, ni todos los países importan lo mismo; a lo que se suma que la calidad de los productos importados es diferente.

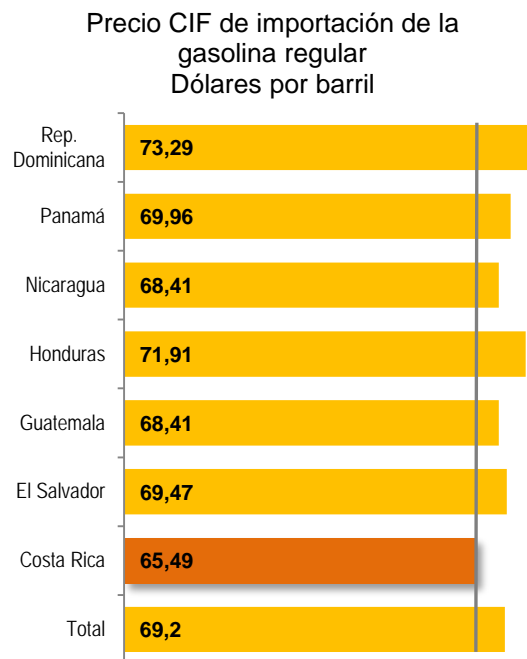
El mercado costarricense demanda principalmente gasolinas y diésel, que son combustibles relativamente más caros que el GLP y el bunker; al contrario del resto de Centroamérica y República Dominicana, donde hay un gran consumo de GLP y gas natural, que tienen un menor precio en el mercado internacional, y el consumo de gasolinas y diésel en menor al de Costa Rica.

Para una mejor comprensión en el análisis, en el cuadro 3 se presenta la estructura de importación de los países del istmo y República Dominicana.

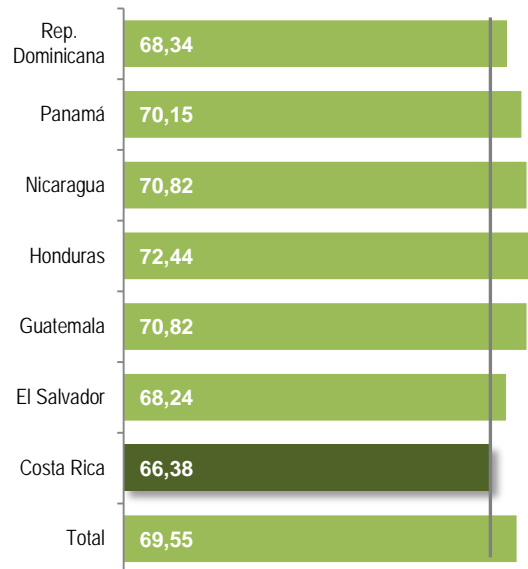
<sup>4</sup> Anexo B: se presenta copia del informe de CEPAL, la información específica del precio de importación CIF se encuentra en el Cuadro 25.

P-0384-2019 /pág. 6

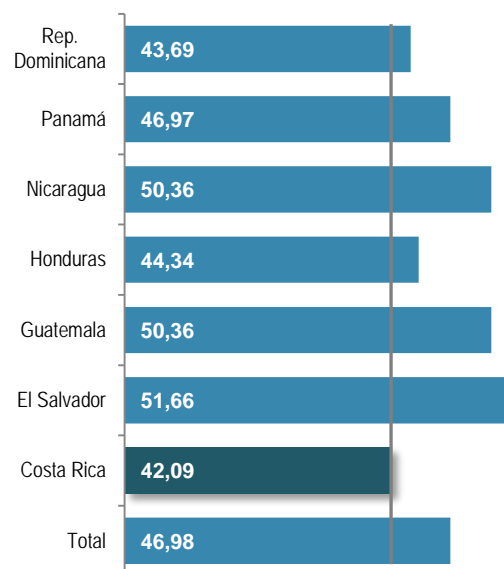
Al haber estructuras tan disimiles, no es técnicamente correcto realizar las comparaciones que se realizan en el informe de la CICR y que conducen a conclusiones equivocadas.



Precio CIF de importación del diesel  
Dólares por barril



Precio CIF de importación del GLP  
Dólares por barril







P-0384-2019 /pág. 9

LSS/DVC

Anexos	Anexo A	Estados Financieros 2017 Estados Financieros 2018
	Anexo B	CEPAL. Centroamérica y República Dominicana: estadísticas de hidrocarburos, 2017

Ce: Max Umaña Hidalgo, Gerente General  
Edgar Gutiérrez Valitutti, Gerente de Administración y Finanzas  
Marlene Rodríguez Abarca, Departamento de Comunicación y Relaciones Públicas