

Gobierno se va en contra de subsidios al biodiésel y etanol

De acuerdo con Fedebiocombustibles, en mayo se vendieron 60.400 toneladas de biodiésel y en marzo 81 millones de litros de etanol. Reacciones de expertos.

Ledy Julleth Ruiz Clavijo

EN EL MARCO de la reunión ministerial de energía de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Celac), el presidente de la República, Gustavo Petro le solicitó al ministro de Minas y Energía, Edwin Palma, quien lo acompañaba en el panel, eliminar los subsidios a biocombustibles como el biodiésel y el etanol.

“Yo le he pedido ministro y sé que se estrella con intereses latinoamericanos. Ministro: le ordeno quitarle el subsidio a la comida para los carros; no más subsidio al biodiésel y al etanol”, señaló el jefe de Estado.

Además, Petro se fue contra los exministros de Hacienda que crearon el subsidio a combustibles como la gasolina, asegurando que el impacto ha sido cuantioso para las arcas del Estado.

“Mal harían los ministros de Hacienda que terminaron creando el subsidio a la gasolina por \$70 billones y nos acabaron prácticamente nuestra financiación porque fuimos en contra de la humanidad y en contra de la vida”, resaltó.

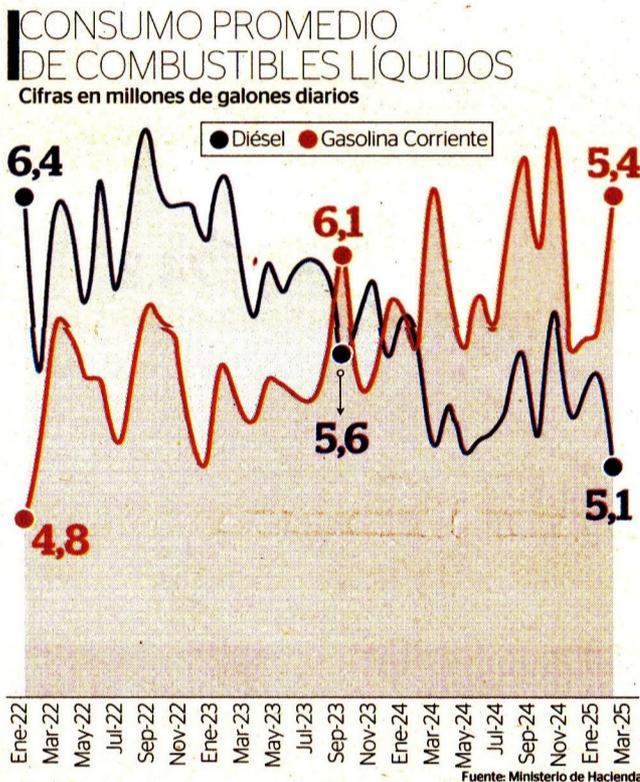
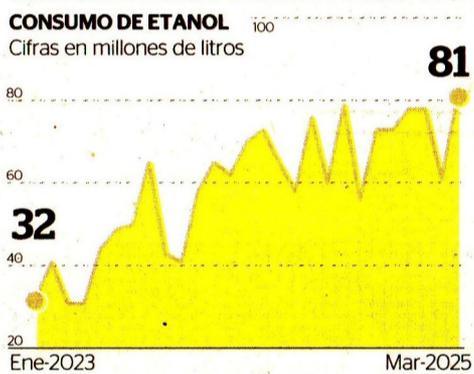
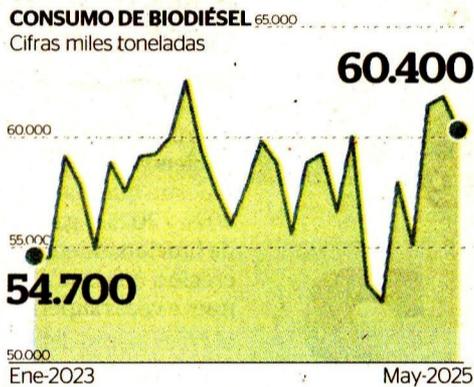
Incluso mencionó que “nos metemos en problemas, yo sé”, al tomar esta decisión, por medio de la cual busca recaudar más ingresos.

Ante este anuncio, Julio César Vera Díaz, presidente de la Fundación XUA Energy y gerente general de Valjer Energy, aseguró que será muy perjudicial para la economía el retiro de los beneficios a los biocombustibles que en sí componen una parte de la gasolina y del diésel en Colombia.

“Sería muy perjudicial quitarles a los biocombustibles, dentro de la política de descarbonización del país, estos beneficios y si se mantienen las mezclas obligatorias se generaría un incremento importante en precios de los combustibles al consumidor final”, resaltó Vera.

Además, el experto mencionó que en sí no se eliminarían subsidios ya que el sector no los tiene, pero sí se quitarían las exenciones que tienen en impuestos.

“Lo que puede estar diciendo



el Presidente es que se eliminen esos beneficios y esas exenciones a los biocombustibles que si se mantiene la mezcla obligatoria, lo que generaría es un aumento en el precio final en la proporción de incluir esos impuestos dentro de ese 10% de mezcla”, dijo el experto.

Actualmente, la porción de biocombustibles que se mezclan con los combustibles fósiles está exenta impuestos. Sin embargo, los combustibles finales como el diésel y la gasolina sí los tienen.

“Los combustibles hoy tienen cinco impuestos. En el caso de la gasolina, tienen el IVA en el ingreso al productor que es el 5%, tienen el impuesto nacional, que es un factor de indexación anual, el impuesto al carbono, el IVA al margen mayorista, que es el 19% y la sobretasa. De ese 10% que hoy se mezcla no paga impuestos”, aseveró Vera.

Esta misma situación para en el biodiésel, pero este a diferencia de la gasolina paga es una sobretasa ya que no tiene exención.

De acuerdo con las cifras más recientes de la Federación Nacional de Biocombustibles (Fedebiocombustibles) en mayo se vendie-

ron 60.400 toneladas de biodiésel y en marzo 81 millones de litros de etanol.

Vale mencionar que estas cifras se han venido manteniendo en lo corrido del 2025. En enero se comercializaron 58.000 toneladas de biodiésel, en febrero bajaron a 55.200, en marzo subieron a 61.500, en abril repuntaron a 61.900 y finalmente en mayo bajaron a 60.400 toneladas.

Y en lo correspondiente al eta-

nol en enero se vendieron 78 millones de litros, en febrero la cifra bajó a 61 millones y en marzo llegó a 81 millones de litros.

El experto, hizo un llamado al Gobierno Nacional previendo que en el corto plazo se continuará con el desarrollo de los nuevos biocombustibles como el SAF o el biocombustible de aviación para que tenga exenciones de impuestos.

“Sería fundamental que tuvieran esas exenciones de impuestos, que es lo que permite que les dé viabilidad, porque el SAF va a ser muy costoso, es tres veces más caro que lo que es el combustible de aviación o jet y si no tiene las exenciones de impuestos lo haría más costoso y se inviabilizaría su operación como tal”, puntualizó Vera.

Además, mencionó que para el SAF se deberían aplicar los beneficios de la ley 1715 al ser una fuente de energía renovable, ya que si no se aplica la producción del mismo generaría muchas limitantes y el país podría perder una oportunidad muy importante en avanzar en lo que tiene que ver con la implementación de combustibles más limpios.



La eliminación del subsidio al diésel se hará por ciudades. El Tiempo

Cifras del consumo de diésel en Colombia

Juan Martín Murillo Herrera

EL MINISTERIO de Minas y Energía destacó la dinámica de consumo del diésel, a la par del crecimiento económico del país.

Menciona que las cantidades consumidas de gasolina corriente y el diésel crecieron a un promedio de 3,97% anual entre 2011 y 2024, y el crecimiento económico en ese mismo tiempo varió en promedio 3,39%.

“El comportamiento del consumo de ambos combustibles durante los últimos tres años sugiere que las modificaciones en el precio de la gasolina, sin ajustes equivalentes en el precio del diésel, han generado una distorsión en el mercado, creando incentivos para sustituir la gasolina por diésel”, menciona el Ministerio.

Según Ecopetrol, mientras a comienzos de 2022 el consumo de gasolina superaba al de diésel, esta tendencia se revirtió en octubre de 2023, por la reducción en el consumo de gasolina y un incremento en el del diésel.

El primer punto de quiebre se dio en noviembre de 2023, cuando el consumo de diésel fue de 6,1 millones de galones diarios y el de gasolina corriente de 5,6 millones de galones diarios.

Luego el consumo ha ido fluctuando hasta marzo del 2024, momento desde el cual el consumo de ACPM se ha mantenido por encima del de la gasolina corriente. A marzo de 2025, el consumo de diésel fue de 6,4 millones de galones diarios y el de corriente de 5,1 millones de galones diarios.