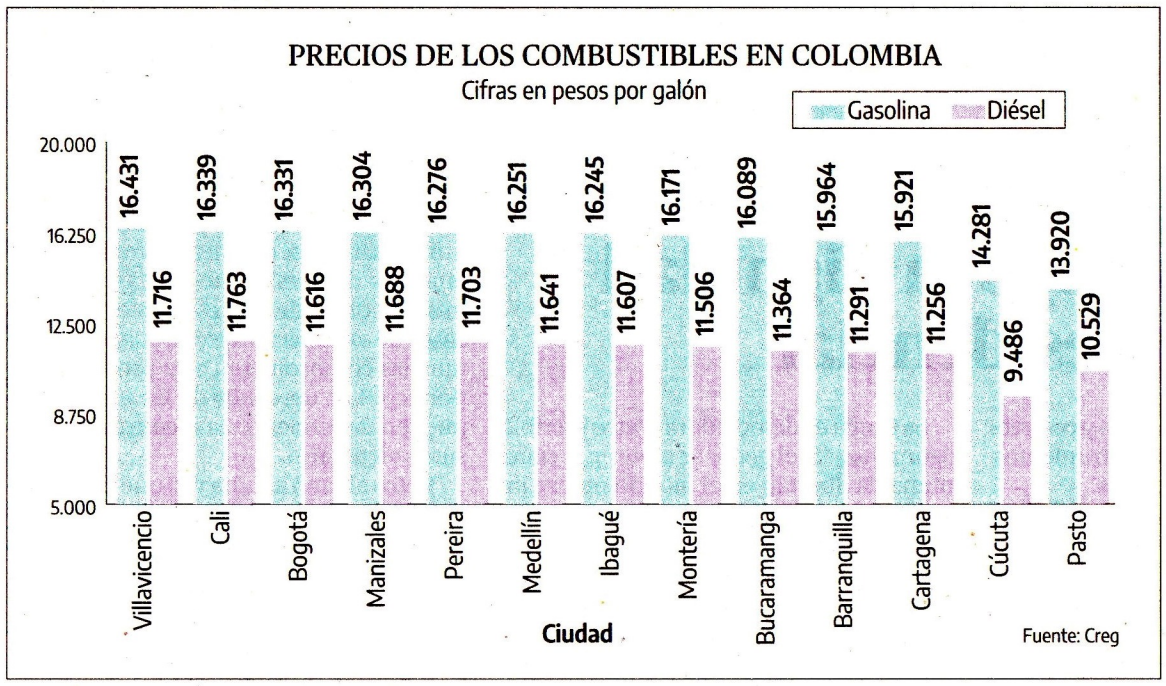


No tocar el precio del diésel sumaría hasta $ 14 billones al hueco fiscal de Colombia

La diferencia con el precio internacional genera un subsidio cercano a los 8.000 pesos por galón y presiona aún más las finanzas públicas del país.

En medio de la reforma tributaria y el plan de ajuste fiscal radicados por el Gobierno Nacional para "salvar a Colombia de la quiebra", genera alerta que los precios de los combustibles completen cinco meses quietos, pese a que el petróleo Brent se mantiene por encima de los 90 dólares por barril.

Esta estabilidad –que comenzó en la administración anterior y ha continuado bajo el gobierno del presidente Abelardo De La Espriella– sumaría hasta 14 billones de pesos al hueco fiscal del país, que amenaza con llevar a la Nación a un default en 2027.

Julio César Vera, presidente de la Fundación XUA Energy, señala que un menor precio de los combustibles puede aliviar temporalmente el gasto de los consumidores, pero advierte que el costo económico de suministrarlos no desaparece.

"Si el precio regulado queda por debajo de su referencia económica o costo de oportunidad, alguien debe asumir la diferencia: el consumidor en el futuro, el Presupuesto General de la Nación o las empresas que participan en la cadena", afirma.

En efecto, aunque congelar los precios busca proteger el ingreso de los hogares y frenar la inflación, el problema aparece al intentar subsidiar el consumo con recursos públicos mientras, a la par, se eleva la carga fiscal de los colombianos con la nueva reforma tributaria.

En esa misma línea, Luis Fernando Mejía, CEO de Lumen Economic Intelligence, advierte que esta estabilidad agrava la crisis fiscal de Colombia: mientras los precios internacionales se mantienen elevados, la diferencia con las tarifas internas la absorbe el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc).

De acuerdo con el Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2026, por cada dólar que sube el barril de Brent, el déficit del Fondo aumenta en 438.000 millones de pesos para 2027.

"El encarecimiento del crudo eleva las ganancias de Ecopetrol, así como los impuestos y dividendos que le paga a la Nación, pero esos recursos entran con un año de rezago, mientras que los costos del Fepc aumentan mes a mes", explica el CEO de Lumen Economic Intelligence.

Por su parte, Sergio Cabrales, experto en temas energéticos, precisa que el impacto para Ecopetrol es de liquidez, pero no tiene relación con pérdidas directas, ya que la petrolera sigue vendiendo su gasolina y diésel a precios internacionales.

La única implicación es que la diferencia entre esos precios y lo que le pagan –que es el ingreso al productor– entra en una cuenta por cobrar que le debe el Gobierno Nacional. "Esa cuenta la va pagando el Ministerio de Hacienda o se cruza cuando se pagan dividendos a la Nación", agrega.

En la práctica, congelar los precios de los combustibles transforma en gasto público lo que el país gana como productor de petróleo, y ese gasto será cada vez más difícil de compensar a medida que disminuya la producción nacional, tal como ha ocurrido en los últimos años.

Al cuantificar el tamaño exacto del diferencial, Mejía detalla que en octubre el diésel se cotizaba alrededor de 4,57 dólares por galón en la costa del golfo de Estados Unidos, con el dólar a 3.210 pesos. Con estas variables, la paridad de exportación se sitúa en torno a los 14.000 pesos por galón, lo que arroja una brecha de 7.800 pesos.

Este cálculo coincide con las estimaciones de Vera, quien detalla que los subsidios al diésel significan un diferencial de 8.000 pesos por galón frente al costo de oportunidad y a su cotización internacional, un subsidio que supera el billón de pesos mensuales.

"Si bien es cierto que, en los últimos días, debido a la caída de los precios internacionales, el déficit se ha reducido un poco, los subsidios siguen generando un impacto fiscal, económico y energético de proporciones mayores para el país", destaca Vera.

Por ello, los expertos coinciden en que el país debe avanzar sin dilaciones en el desmontaje de este beneficio, pues compromete las finanzas públicas, el presupuesto nacional, la eficiencia energética y la inversión social.

En el caso de la gasolina, el escenario cambia. Cifras de Sergio Cabrales indican que el precio local se ubica cerca de 1.500 pesos por encima de la cotización internacional, un diferencial a favor que ayuda a atenuar el elevado déficit del diésel.

EL HUECO DEL FEPC

Con un consumo mensual de 160 millones de galones, de los cuales el 90 por ciento es diésel, las estimaciones de Lumen Economic Intelligence señalan que este subsidio le cuesta al país unos 13,5 billones de pesos anuales (el 0,7 por ciento del PIB), si se toma como referencia la paridad de exportación.

Entre tanto, Andrés Bitar, vicepresidente de Estrategia y Asuntos Regulatorios de la ACP, estima que el Fondo cerrará este año con un hueco acumulado de entre 13 y 14 billones de pesos, impulsado por el alza externa del combustible.

11.320

Pesos

Es el precio promedio del diésel en las 13 principales ciudades del país. El costo de la gasolina se mantiene en 15.886 pesos.

El monto contrasta con los cálculos de Ecopetrol: al primer semestre de 2026, el saldo en el Fepc sumaba 8 billones de pesos, mientras que para el cierre del año estima que el acumulado se ubique en un rango de entre 8 y 12 billones de pesos.

Según el análisis de Mejía, para cerrar por completo ese déficit habría que aumentar un 69 por ciento el precio del diésel al público, pasando de 11.320 a 19.100 pesos por galón, algo que no es viable como medida inmediata.

Desde la perspectiva de la Anif, su presidente, José Ignacio López, plantea que sería imposible subir el precio del diésel "de sopetón", más aún en el contexto de un fenómeno de El Niño que resultará inflacionario. Por lo tanto, propone un proceso de ajuste muy gradual, de 3 o 4 años, en el que se incremente el precio de forma pausada para evitar un efecto disruptivo en la economía.

"Se pueden dar incrementos mensuales o bimensuales para cerrar esa brecha existente en el diésel", señaló López, precisando que, por ahora, no hay necesidad de subir la gasolina porque el diferencial es positivo.

CUENTAS CLARAS



Mauricio Galindo
Editor de Economía, *@galmau*

Exportaciones siguen al ritmo de la guerra

Cincuenta meses, cuatro años largos: Las exportaciones mensuales de septiembre son las más altas en ese tiempo. Llegaron a US$ 5.411 millones, y es el mayor nivel desde julio del 2022, cuando el valor de las ventas al exterior llegó a US$ 5.912 millones. El empujón viene de la guerra en Oriente Medio, que mantiene altos los precios del petróleo, así como del oro, producto que se alimenta de la incertidumbre.

Rendimientos más altos para la pensión

En una lista de 34 países, los ahorros para pensión de los trabajadores colombianos tuvieron el noveno mejor desempeño en rendimientos reales en el 2025. Según la Ocde, esos rendimientos se acercaron a 5 puntos porcentuales arriba de la inflación. El mejor desempeño fue el de Polonia, y el peor, Países Bajos, con una desvalorización real de 5 %. Colombia superó a Suiza, Noruega o Corea, entre otros.

A la espera de la ola de dólares

En una operación reciente de deuda externa, Colombia consiguió US$ 5.200 millones prestados, una cifra que, al entrar al país, puede impactar el mercado de divisas. Para ver la magnitud de ese monto, equivale a la inversión extranjera directa que recibe el país en 4 meses a los ritmos actuales. También es similar al valor de lo que Colombia recibe por sus exportaciones al resto del mundo durante un mes.

Los países con más abundancia de cartones

Irlanda es el país con más personas con título universitario: el 57 % de la población con edades entre los 25 y los 64 años, de acuerdo con un informe de la Ocde. Además, es uno de los dos únicos países en los que al menos la mitad de esa parte de la población tiene título de educación superior. El otro es Lituania, con el 50 %. Les siguen Luxemburgo, con el 48 %, y Bélgica, Suiza y el Reino Unido, con el 46 %.