Congelar combustible le costaría $15.500 millones a la Nación

Analistas cuestionan que el Gobierno mantenga un subsidio al diésel que podría generar un déficit en el Fepc cercano a $10 billones al año, mientras propone aumentar al 19% el IVA de alimentos y salud.

Por **ALEJANDRA ZAPATA QUINCHÍA**

Dos decisiones que tocan el bolsillo de los colombianos se conocieron hace unos días. Por un lado, el Gobierno decidió mantener congelados los precios de la gasolina y el diésel o ACPM durante noviembre; por otro, radicó ante el Congreso la Ley de Rescate Fiscal, con la que busca sanear las finanzas públicas, en medio de un elevado gasto estatal y deuda pública.

Sin embargo, para algunos analistas, estas medidas resultan paradójicas: mientras el Ejecutivo destina recursos públicos a mantener congelados los precios de los combustibles, busca aumentar el recaudo mediante impuestos que afectan a los hogares. La discusión está en la coherencia de mantener un subsidio de esta magnitud al tiempo que se plantea un ajuste fiscal que exige mayores esfuerzos a los contribuyentes.

La bomba fiscal de Fepc

Con la decisión del Gobierno, el precio promedio del galón de gasolina corriente quedó en $15.886 y el del ACPM en $11.320, los mismos valores de septiembre y octubre.

El Ministerio de Minas y Energía indicó que en diciembre evaluará si continúa con la medida, dependiendo de la evolución de los mercados internacionales y de la disponibilidad fiscal de la Nación.

No obstante, mantener los precios internos por debajo de las referencias internacionales tiene un costo que debe asumir el Estado a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc). El mecanismo funciona así: Ecopetrol vende los combustibles por debajo de su precio de referencia y luego le cobra al Gobierno la diferencia.

El propio Ministerio reconoció que mantener estables los precios durante este mes representará un costo fiscal estimado de $15.500 millones para la Nación, en un contexto de aumento de los precios internacionales.

La cartera defendió la decisión al señalar que contribuye a mitigar el impacto de las fluctuaciones del mercado sobre los hogares y sectores productivos. Sin embargo, mantener subsidiado el diésel ampliaría el hueco fiscal al cierre de este año. Según cálculos de la Unión Gremial de Estaciones de Servicio, la brecha entre el precio interno del ACPM y su referencia internacional ronda los $5.100 por galón. Al considerar el volumen de combustible comercializado en el país, esto representa cerca de $800.000 millones mensuales, equivalentes a unos $9,7 billones al año.

Las cifras de Anif también muestran la diferencia entre el comportamiento de los precios internacionales y los nacionales. Según sus cálculos, la referencia internacional pasó de cerca de $11.900 por galón en enero a $19.820 al 28 de septiembre, un incremento de 67%. En contraste, el precio nacional pasó de $11.062 a $11.399, un aumento de apenas 3%.

Con cifras del Ministerio de Hacienda, Anif estima que cada dólar adicional en el precio del Brent le generaría a la Nación $613.000 millones más en 2027, de los cuales $438.000 millones se destinarían a cubrir el Fepc. Es decir, siete de cada diez pesos adicionales terminarían financiando el diferencial del diésel.

La dimensión de este costo fiscal también se aprecia al compararlo con los dividendos que Ecopetrol ha transferido a la Nación. Según el analista Sergio Cabrales, entre 2018 y 2025 la petrolera entregó $79 billones al Estado, mientras el déficit acumulado del Fepc alcanzó $87,7 billones. Es decir, el déficit del fondo superó en $8,7 billones los dividendos recibidos durante ese periodo.

Para Cabrales, estas cifras hacen necesario revisar integralmente la estructura de precios de los combustibles, incluidos el impuesto nacional, el IVA, el gravamen al carbono, el IVA mayorista y la sobretasa, además del esquema de subsidios, particularmente el del diésel.

Desde la óptica del exministro de Hacienda Juan Camilo Restrepo, mantener inmodificado el precio del diésel tiene un costo anualizado cercano a los $10 billones. "O sea, por sí solo es una política antirrescate", afirmó.

Otro punto de discusión es quiénes reciben realmente este beneficio. Carlos Vasco, profesor de la Universidad de Antioquia, advirtió que el subsidio no favorece únicamente a pequeños agricultores y transportadores, sino también a propietarios de vehículos de alto gama que utilizan ACPM.

Combustibles vs. Ley Fiscal

Este es uno de los principales cuestionamientos a la política económica del Gobierno. Mientras mantiene el subsidio a los combustibles, la Ley de Rescate Fiscal propone eliminar las tarifas diferenciales del IVA del 5% para productos y servicios como café, azúcar, carros eléctricos y medicina prepagada, que pasarían a la tarifa general del 19%.

Felipe Campos, gerente de Inversión y Estrategia de Alianza Valores, cuestionó que el Gobierno busque aumentar los impuestos mientras mantiene un subsidio que considera regresivo y financiado con recursos que el país no tiene.

"Es una contradicción ir primero por el IVA en lugar de ir por el diésel. Este debería ser atacado principalmente porque es una política de nadie y se volvió un costo de $11 o $12 billones", señaló.

El analista explicó que el Fepc debía funcionar en ambos sentidos: ahorrar cuando los precios internacionales bajaran y utilizar esos recursos cuando subieran. Sin embargo, dijo, terminó convirtiéndose en una política permanente de subsidios: "No hay ningún sustento que diga que subsidiar combustibles es progresivo. Es regresivo, de hecho, y es plata que el país no tiene. Está subsidiando con plata prestada y a tasas altísimas".

Campos no descartó que aumentar el IVA sea una alternativa válida para mejorar el recaudo, pero cuestionó que el Gobierno priorice esa medida antes de resolver el problema del diésel. Aunque ambas decisiones tendrían efectos sobre los consumidores, considera que desmontar el subsidio permitiría corregir una distorsión que compromete las finanzas públicas.

"Aunque Colombia es un país petrolero, el Gobierno no ve los recursos del petróleo, porque le entran por un bolsillo y se le salen por el subsidio a los combustibles", afirmó.

A su turno, Julio César Vera, presidente de Xua Energy, afirmó que congelar los combustibles alivia temporalmente el gasto de los hogares, pero la diferencia frente al precio de referencia debe financiarse con impuestos, deuda o reasignaciones presupuestales. Por eso, considera necesario avanzar en el desmonte de los subsidios, especialmente los del diésel, que en escenarios de precios internacionales elevados representan más de $1 billón mensual.

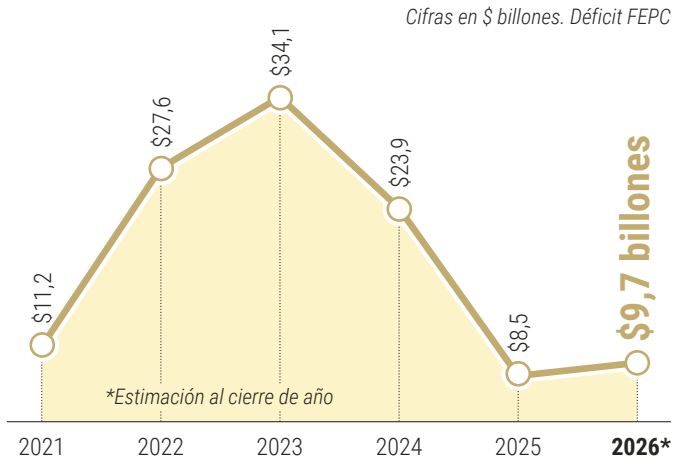
"El país debe avanzar sí o sí en la eliminación de los subsidios a los combustibles, en especial al diésel, que hoy representan erogaciones de más de $1 billón mensual del Presupuesto Nacional y afectan no solo las finanzas públicas, sino la eficiencia energética y la inversión social del país", anotó.

No obstante, otros analistas consideran que también debe evaluarse el impacto

EL HUECO FISCAL DEL FEPC

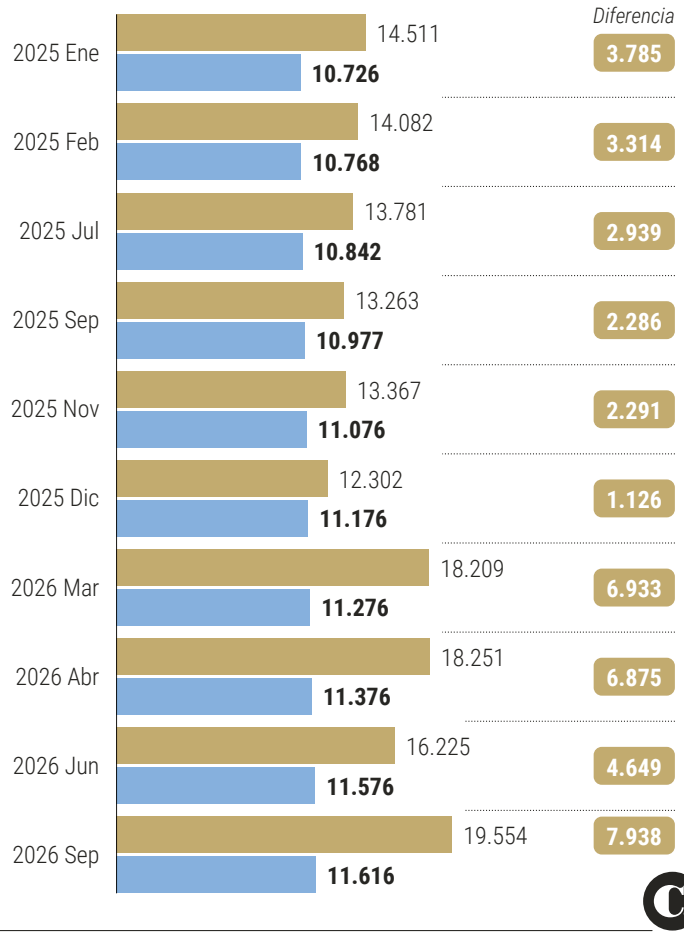
Déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC)

Cifras en $ billones. Déficit FEPC



Brecha entre el precio internacional y el precio nacional

Cifras en $ por galón



Fuente: Sergio Cabrales, Bloomberg, Anif, Creg y La República.
Infografía: EL COLOMBIANO © 2026. RR