

CAF aprueba USD 1.250 millones para Colombia

El Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF) aprobó cinco operaciones por USD 1.250 millones para Colombia, dirigidas a infraestructura, acción climática, movilidad, desarrollo urbano y reconstrucción tras el terremoto del 10 de agosto.

Del monto total, USD 350 millones para políticas de adaptación al cambio climático,

biodiversidad y economía azul, mientras USD 250 millones acompañarán el Plan de Desarrollo de Medellín.

El paquete incluye además una línea de hasta USD 300 millones para el Plan de Inversiones del Metro de Medellín y otra de hasta USD 150 millones para atender la reconstrucción de los territorios afectados por el sismo.

Los USD 200 millones restantes respaldarán la rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento del corredor ferroviario La Dorada-Chiriguaná, desarrollado bajo un esquema de asociación público-privada. Así el CAF avanza en su compromiso de destinar hasta USD 9.000 millones a Colombia entre 2026 y 2030.

Los USD 1.250 millones aprobados equivalen a cerca del 14 % de los hasta USD 9.000 millones que el CAF prevé destinar a Colombia hasta 2030.

Negocios

Análisis

Gasolina sube COP 46, pero el presidente pide frenarlo: la factura que queda en el FEPC

Tras anunciar un alza de COP 46 por galón, el Gobierno pidió revertirla en cuestión de horas. El ajuste pesa casi nada en el surtidor, pero la decisión muestra quién paga cuando el precio interno se queda quieto mientras el petróleo se encarece. Pagan el presupuesto, Ecopetrol y las cuentas de 2027.



ALEJANDRO RODRÍGUEZ TORRES

arodriguez@elespectador.com
@alejandrortorres

Un tanque de 10 galones iba a costar desde este jueves 1º de octubre COP 460 más.

Horas después de que el aumento entrara en vigencia, el presidente Abelardo de la Espriella le pidió a la ministra de Minas, María Nohemí Arboleda, echarlo atrás. Si la orden se cumple, el conductor pagará lo mismo de septiembre. Para el Estado el resultado es otro: un precio que no sube se traslada a un fondo, a una deuda con Ecopetrol y a un presupuesto de 2027 que ya reserva COP 9,6 billones para atenderla.

El anuncio se hizo el 30 de septiembre, firmado por los ministerios de Minas y de Hacienda. El galón de gasolina corriente subiría en promedio COP 46, una variación de 0,29 %, de COP 15.886 a COP 15.933. El comunicado atribuyó el ajuste a la actualización del precio que se le reconoce a los productores de etanol, uno de los componentes de la estructura de precios. La caña se concentra en el Valle del Cauca, una de las regiones golpeadas por el terremoto del 10 de agosto, y el Gobierno presentó el ajuste como una forma de acompañar a ese sector.

El presidente habló de otra cosa. Pidió revertir el aumento “mientras buscamos soluciones permanentes” para afrontar la subida del precio internacional del petróleo. Escribió que los colombianos “merecen respuestas” y que no pueden ser sorprendidos con decisiones que afecten su bolsillo. Según su propio mensaje, citó a la ministra después de enterarse del alza.

Quedan así dos relatos sobre los mismos COP 46. El oficial habla de etanol y de caña. El presidencial habla de crudo, y el Brent ronda los USD 100 por barril, frente a unos

USD 61 en enero.

Al corte de esta edición, el Gobierno no ha precisado cómo ni desde cuándo se revertiría el aumento. Lo que el surtidor no cobrará terminará como deuda del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, el FEPC.

La gasolina es el titular y el diésel es la cuenta

El galón de gasolina no está en su punto más caro. El promedio de las 18 principales ciudades arrancó 2026 en COP 16.158, bajó a COP 15.169 el 1 de marzo, tras recortes que sumaron COP 1.000 entre febrero y marzo, y volvió a COP 15.990 el 1 de junio. El valor de hoy, COP 15.933 en el promedio de las 13 ciudades de la CREG, queda dentro de ese corredor.

Ese precio viene de una cuenta larga. En 2022, según Hacienda, el Estado ponía cerca de COP 6.000

por cada galón de gasolina. El Gobierno de Gustavo Petro lo subió de forma gradual entre octubre de ese año y enero de 2024, de COP 9.100 a COP 15.200, para igualarlo con el internacional. Desde 2024 la gasolina nacional quedó por encima de la referencia externa.

A comienzos de este año, el consultor Sergio Cabañales la calculaba COP 3.500 por encima, y ese sobreprecio ayudaba a cubrir el subsidio del diésel. Con el Brent cerca de USD 100, la ecuación se movió. En agosto, la Asociación Colombiana de Petró-

leo y Gas (ACP) estimó que en el primer semestre el país subsidió cerca de COP 1.500 por galón, de gasolina. Son estimaciones de momentos y métodos distintos, pero apuntan en la misma dirección: el excedente se volvió subsidio. El ajuste que el presidente frenó cubría alrededor de 3 % de esa diferencia.

El diésel cuenta otra historia. Según el centro de pensamiento ANIF, la referencia internacional pasó de cerca de COP 11.900 por galón en enero a COP 19.820 al 28 de septiembre, un alza de 67 %. El precio nacional subió de COP 11.062 a COP 11.399, un 3 %. De manera que la brecha ronda los COP 8.400.

ANIF aclara que esa cifra no equivale a un subsidio efectivo, porque el precio en la estación incluye impuestos, márgenes y fletes. La ACP calculó que el subsidio promedio del semestre fue de unos COP 8.000 por galón. Según ANIF, cerca

La referencia internacional del diésel subió 67 % desde enero, pero el precio nacional apenas aumentó 3 %.



El galón de gasolina está, en promedio, en COP 15.933. / Gustavo Torrijos

de 97 % del déficit proyectado del fondo para este año se concentra en el ACPM.

El Gobierno mantuvo congelado el diésel en septiembre y en octubre, como alivio por el terremoto. Hay lógica en eso. El diésel mueve carga, buses y, por esa vía, el precio de los alimentos.

Los gremios de distribuidores lo advirtieron en 2025, cuando Hacienda propuso excluir a los vehículos particulares del subsidio. En su momento, la equidad era el argumento. Según Hacienda, el 10 % de los hogares más ricos recibe diez veces más beneficio del subsidio que el 10 % más pobre. Los distribuidores respondieron que diferenciar al cliente final en el surtidor era difícil y que el costo de seguimiento podría superar el ahorro. El congelamiento protege al transportador y, mientras no exista focalización, también al dueño de una camioneta de gama alta.

A todo esto, hay un amortiguador que se ve poco. ANIF calcula que, con el tipo de cambio de comienzos de año, la referencia promedio del diésel en septiembre habría sido de COP 22.065 por galón, y que la apreciación del peso le resta cerca de COP 2.900.

De modo que si el peso se debilita, esa ayuda desaparece y la brecha crece sin que cambie nada en el surtidor.

Un fondo que funciona como una represa

El FEPC lo administra el Ministerio de Hacienda y funciona como una cuenta pendiente. Cuando el petróleo sube, el consumidor paga menos de lo que costaría el combustible a precio internacional, y esa diferencia se anota como deuda del Estado con Ecopetrol, que se cubre con recursos del Presupuesto General.

Esa deuda tiene una historia larga. El FEPC nació en 2007 y, según cuentas de este diario de julio de 2025, desde 2021 drenó cerca de COP 80 billones del presupuesto, el equivalente a casi cuatro reformas tributarias ambiciosas. Un estudio de la Contraloría de 2023 estimó su costo desde el origen en unos COP 100 billones a precios de ese año.

Para 2026, la deuda del Estado con Ecopetrol por el fondo sumó COP 6 billones en el primer semestre. La proyección del presupuesto de 2027 incluye COP 9,6 billones para atenderla.

El vuelco en las cuentas de ANIF muestra la velocidad del cambio. En enero calculaba un superávit para el fondo de entre COP 1,9 y 2,6 billones este año. En marzo, con el Brent disparado, proyectó un déficit cercano a COP 10,7 billones. La ACP, por su parte, habla de cerca de COP 6 billones.