Energía

Aclaración sobre el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) y las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional

En días recientes se han difundido afirmaciones públicas según las cuales el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) habría sido sobredimensionado por el Gobierno Nacional, atribuyendo de manera incorrecta la mayor parte del desbalance fiscal a decisiones recientes y sugiriendo que los ajustes de precios aplicados a la gasolina habrían financiado, de forma impropia, un subsidio al diésel.

El presente informe técnico tiene como objetivo aclarar el origen, magnitud y evolución real del déficit del FEPC, explicar el marco normativo bajo el cual opera el Fondo, y exponer de manera ordenada las decisiones de política pública que permitieron frenar su crecimiento, recuperar la sostenibilidad fiscal y habilitar, de forma responsable, la reducción reciente del precio de la gasolina.

Marco normativo y alcance del FEPC

El FEPC no se limita a reconocer un "subsidio" asociado a la diferencia entre el precio nacional y la cotización internacional de los combustibles. Conforme a la Resolución 40736 de 2015, el Fondo reconoce el diferencial completo del Ingreso al Productor, incluyendo:

- El precio de referencia internacional del combustible.
- Los costos asociados a la importación (fletes, seguros, logística).

Este diseño responde a un objetivo explícito de política pública: asegurar el suministro de combustibles líquidos incluso en escenarios de alta volatilidad internacional, evitando disrupciones en el mercado interno.

Situación heredada al cierre del gobierno anterior

Al finalizar el gobierno anterior, el FEPC presentaba un déficit acumulado cercano a los $33,26 billones. Esta situación no fue el resultado de un evento aislado, sino de una política prolongada de contención de precios internos en un contexto de fuerte incremento de los precios internacionales.

Durante 2022, el diferencial promedio asumido por el FEPC alcanzó aproximadamente:

- $7.062 por galón en Gasolina Motor Corriente (GMC), y
- $11.064 por galón en ACPM,

Como consecuencia, solo en los dos últimos trimestres de 2022 se acumuló un saldo cercano a $19,86 billones, lo que equivale a un 67 % más de lo acumulado durante los cuatro años completos del gobierno anterior. Este comportamiento evidenció la insostenibilidad fiscal del esquema vigente y obligó a iniciar, desde octubre de 2022, una política de incrementos graduales en los precios de venta para cerrar el diferencial.

Evolución del déficit durante 2023 y 2024

Durante 2023, el déficit adicional del FEPC ascendió a $20,47 billones, mientras que en 2024 se ubicó en $7,66 billones. Estas cifras deben analizarse en su contexto:

- El Gobierno Nacional heredó un esquema de precios profundamente rezagado frente al mercado internacional.
- Un ajuste abrupto ("de un totazo") habría generado impactos severos sobre inflación, transporte, alimentos y costo de vida.
- Se optó por una corrección gradual, fiscalmente responsable y socialmente manejable.

La cifra de $70 billones corresponden a la suma de los pagos efectivos realizados por el FEPC entre 2018 y 2023, a los cuales, al incorporar el saldo de 2024, se aproxima a $80 billones. Estos recursos representan gasto fiscal que dejó de destinarse a inversión social, infraestructura y programas públicos, al financiar el consumo de combustibles fósiles con bajo impacto redistributivo.

Medidas que permitieron frenar el crecimiento del FEPC

La reducción progresiva del déficit del FEPC no fue resultado exclusivo de factores externos, sino de un conjunto de decisiones de política pública, entre las cuales se destacan:

1. Incrementos graduales y sostenidos en el precio de la gasolina, orientados a cerrar el diferencial frente al precio internacional.
2. Exclusión de grandes consumidores del FEPC, medida adoptada en 2024, que redujo de forma estructural la presión fiscal del Fondo.
3. Revaluación del peso frente al dólar, que disminuyó el costo en pesos de las importaciones.
4. Caída de los precios internacionales de los combustibles.

Las dos primeras corresponden a decisiones directas de este Gobierno. En paralelo, se planteó en múltiples ocasiones la necesidad de ajustar el precio del ACPM, lo que dio lugar a mesas de diálogo con los gremios de transporte de carga y pasajeros, reconociendo su sensibilidad económica y social.

Reversión del saldo y reducción responsable de precios

Gracias a estas medidas, durante el último trimestre de 2025 se logró revertir el saldo del FEPC, pasando —por primera vez en más de cinco años— de una situación en la que el Fondo realizaba pagos permanentes a una en la que comienza a registrar saldos a favor.

Este punto de inflexión es el que habilita técnicamente la reducción del precio de la gasolina anunciada recientemente. No se trata de una decisión tardía, sino de una corrección responsable, consistente con la sostenibilidad fiscal y sin poner en riesgo las finanzas públicas.

Consideraciones finales

En síntesis:

- Este Gobierno ha pagado cerca de $50 billones asociados al FEPC.
- Si se hubiese interrumpido el ajuste gradual o reducido el precio de la gasolina antes de cerrar el diferencial con el mercado internacional, el déficit actual sería aproximadamente $20 billones mayor.
- Esos recursos habrían implicado $20 billones menos para inversión en desarrollo económico y social.

La política adoptada permitió ordenar un problema fiscal estructural, proteger la estabilidad macroeconómica y, solo una vez logrado ese objetivo, trasladar de manera responsable la caída de los precios internacionales al consumidor final.

Elaborado por: Juan Sebastian Beltran Giraldo