

Seis propuestas, un mismo problema estructural

Por qué el precio del combustible en Guatemala no se resuelve con un decreto — y qué debe hacer la alta dirección mientras el Congreso decide



1. Contexto y relevancia

El 16 de septiembre de 2026, el diésel superó los Q49 por galón en autoservicio y los Q50.59 en servicio completo en Guatemala —niveles sin precedentes—, mientras la gasolina regular y superior rondan Q42 y Q44. La causa no es doméstica: el Brent cotiza cerca de US\$108.5 por barril, un alza de más de 65% en el año, tras la escalada del conflicto entre Estados Unidos e Irán y la interrupción del tráfico en el Estrecho de Ormuz. Guatemala no controla esa variable. Lo que sí controla —o debería controlar— es el mecanismo con el que absorbe el golpe, y ahí es donde el país llega tarde: el Congreso tiene seis propuestas distintas sobre la mesa y, a la fecha, ninguna está plenamente en vigor.

2. Evidencia y tendencias clave

El impacto ya es visible en el índice de precios: la inflación interanual subió de 2.70% en julio a 3.37% en agosto de 2026, con el componente de combustibles como principal motor —gasolina +3.62%, diésel +14.18% interanual—, según cifras de Banguat/INE recogidas por Prensa Libre. Transporte y alimentos fueron las divisiones con mayor impacto positivo en el índice, evidencia del efecto de arrastre del diésel sobre el costo de mover mercancías y producir alimentos.

En el Congreso, las seis iniciativas activas plantean mecanismos muy distintos entre sí:

Iniciativa	Mecanismo	Alivio directo	Vigencia	Estado (17-sep-2026)
6844 / Decreto 21-2026	Precios de referencia fijos; no toca impuestos	Techo: Q41 súper / Q39 regular / Q39 diésel	Hasta dic-2026	Aprobado, detenido por objeción
6809	Suspende IDP; IVA al 65%	Q12/gal diésel, Q10/gal gasolinas	6 meses	Dictamen favorable
6810	Suspende IDP e IVA (gasolinas)	Q12/gal diésel	—	Sin asignar a comisión
6812	IVA/IDP no se cobran; se reembolsa al expendedor	Q6/gal diésel	6 meses	En comisión de Finanzas
6815	IVA a 4%, IDP a Q0; tope vía consejo regulador	Techo: Q36.50 / Q35 / Q34	12 meses	En comisión (Energía + Finanzas)
Sociedad civil (16-sep)	Exoneración de impuestos	Por definir	—	Recién entregada

El comparativo regional confirma la anomalía guatemalteca. Según Infobae (17-sep-2026), Guatemala — con diésel entre US\$6.48 y US\$6.62 por galón— es el único país del istmo sin una tarifa de referencia regulada: los precios responden libremente a cada empresa y localidad. Costa Rica ajusta mensualmente mediante una fórmula matemática de ARESEP (resolución RJD-230-2015, sobre precio internacional y tipo de cambio de los últimos 15 días); El Salvador y Panamá publican precios de referencia quincenales. El resultado: diésel a US\$5.83 en Costa Rica, US\$5.79 en Panamá, US\$5.48 en Honduras y apenas US\$4.86 en El Salvador —todos por debajo de Guatemala.

3. Impacto financiero para empresas en Centroamérica

El combustible —y en particular el diésel— es un insumo transversal que toca simultáneamente varias líneas del estado de resultados y del entorno macroeconómico en el que operan las empresas:

Canal de impacto	Evidencia 2026
Inflación general	3.37% interanual en agosto (Banguat/INE); diésel +14.18%, gasolina +3.62%
Transporte y logística	Insumo directo de toda la cadena de distribución nacional; categoría de gasto que ERA cubrió en el white paper de fletes marítimos (jul-2026)
Agricultura y agroexportación	Maquinaria, riego y transporte de cosecha (café, azúcar, banano) encarecen la producción en un sector ya presionado por El Niño
Generación eléctrica de respaldo	Respaldo térmico a diésel/bunker entra cuando la matriz hidroeléctrica (~45% regional) cae en época seca, encareciendo la tarifa industrial marginal
Recaudación fiscal	El IDP recaudó Q4,839 millones en 2025 (SAT); toda exoneración reduce ingresos justo cuando el gasto social por subsidios aumenta
Balanza comercial y divisas	Guatemala importa prácticamente el 100% de sus combustibles refinados; un Brent en US\$108 encarece la factura de importación en dólares
Márgenes corporativos	Empresas con flota propia o dependientes de distribución (retail, FMCG, courier) —el segmento US\$20M-150M que atiende ERA Group— absorben el diésel como una de las pocas líneas de costo verdaderamente variable e impredecible del año

4. Riesgos, ineficiencias y errores frecuentes de gestión

El primer error es esperar a que el Congreso resuelva antes de modelar el impacto propio. El decreto 21-2026 —la propuesta más avanzada— fue aprobado de urgencia nacional y aun así quedó detenido por la objeción de un solo diputado: la prueba de que un mecanismo político-discrecional no garantiza nada, ni siquiera cuando ya fue votado.

El segundo error es tratar el alivio como si fuera permanente cuando es, por diseño, temporal: cinco de las seis iniciativas tienen vigencia de 6 a 12 meses. Una empresa que ajuste su estructura de precios o de rutas asumiendo que el alivio fiscal continuará indefinidamente puede encontrarse, a mediados de 2027, con el mismo costo de diésel y sin el colchón tributario que lo compensaba.

El tercer error, documentado por el FMI en su nota técnica “Automatic Fuel Pricing Mechanisms with Price Smoothing”, es confiar en subsidios generalizados en vez de mecanismos automáticos y despolitizados: un subsidio parejo a la gasolina beneficia desproporcionadamente a quien ya tiene vehículo propio, no a quien más lo necesita, y no resuelve el problema de fondo —la ausencia guatemalteca de una fórmula de precios transparente y predecible, que sí existe en Costa Rica, Panamá y El Salvador.

5. Lectura estratégica para la alta dirección

Mientras el Congreso decide, hay tres acciones que no dependen de ese calendario político: modelar el costo de diésel bajo al menos dos escenarios (continuidad del conflicto en Ormuz vs. distensión), dado que el propio mercado ya mostró en la última semana que el precio del crudo puede moverse varios dólares por barril en cuestión de días; revisar los contratos de transporte y distribución para verificar si tienen —o deberían tener— una cláusula de ajuste por combustible (fuel surcharge) que traslade la volatilidad de forma predecible en lugar de absorberla íntegramente en el margen propio; y, para empresas con flota o generación de respaldo propia, evaluar si conviene fijar parte del consumo anual mediante contratos a futuro o acuerdos de suministro, en vez de comprar exclusivamente al precio spot del surtidor.

La lección de fondo para Centroamérica —no solo para Guatemala— es que un país sin mecanismo de precios de referencia depende por completo de la voluntad política del momento para amortiguar un choque externo. Eso convierte al combustible en un riesgo de gestión empresarial, no solo en una variable macroeconómica ajena a la empresa.

Reflexión final

El precio del combustible seguirá siendo una variable que ninguna empresa controla directamente. Lo que sí está en manos de la alta dirección es no tratarlo como un gasto fijo que se revisa una vez al año, sino como una categoría de riesgo que se modela, se cubre contractualmente y se revisa con la misma disciplina que cualquier otra partida crítica del estado de resultados. Las empresas que mejor protegen su margen en 2026 son las que revisan de forma continua su estructura de costos y gastos, identifican ineficiencias estructurales antes de que se conviertan en sorpresas de fin de mes, y cuentan con el acompañamiento de un socio externo, independiente y con visión regional, capaz de sostener esa gestión con datos y no con supuestos.

En ERA Group no cobramos honorarios si no encontramos ahorros reales y demostrables. Si su empresa quiere entender su exposición real al precio del combustible —transporte, generación de respaldo, contratos de distribución— y qué margen de negociación tiene disponible hoy, hablemos: nuestro Estudio de Viabilidad no tiene costo ni compromiso.

Fuentes

- Prensa Libre (16-sep-2026) — “Seis propuestas buscan bajar el precio de las gasolinas y el diésel: qué plantea cada una y cómo avanzan”.
- Prensa Libre / SAT (ago-2026) — recaudación del IDP: Q4,839 millones en 2025.
- Prensa Libre / Banguat-INE (ago-2026) — inflación interanual 3.37%, diésel +14.18%, gasolina +3.62%.
- El Financiero (11-sep-2026) — Brent sube a US\$108 por barril por escalada EE. UU.-Irán.
- Infobae (15-sep-2026) — precio del petróleo sube tras ataques hutíes e incertidumbre en el Estrecho de Ormuz.
- Infobae (17-sep-2026) — “Cuánto cuesta cargar combustible en Centroamérica: precios por galón en cada país”.
- RECOPE / ARESEP (Costa Rica) — mecanismo de fijación de precios, resolución RJD-230-2015.
- Fondo Monetario Internacional — “Automatic Fuel Pricing Mechanisms with Price Smoothing”, Technical Notes and Manuals.