



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja

Facultad Jurídica Social y Administrativa

Maestría en Economía y Dirección de Empresas

“Análisis de la situación política y económica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador durante el periodo 2024, mediante técnicas de investigación para establecer estrategias de focalización, con el fin de alcanzar una eficiente redistribución de los recursos”

**Trabajo de Titulación Previo a la Obtención
del Título de Máster en Economía y
Dirección de Empresas**

AUTOR:

Ing. Paúl Ricardo Díaz Calva

DIRECTORA:

Mgs. Sc. Jessica Ivanova Guamán Coronel

Loja – Ecuador
2024

CERTIFICACIÓN

Loja, 26 de septiembre del 2024

Mgs. Sc. Jessica Ivanova Guamán Coronel.

Certifico:

Que he revisado y orientado todo proceso de la elaboración del trabajo de Integración Curricular o de Titulación: “Análisis de la situación política y económica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador durante el periodo 2024, mediante técnicas de investigación para establecer estrategias de focalización, con el fin de alcanzar una eficiente redistribución de los recursos” de autoría del estudiante Paúl Ricardo Díaz Calva, previa a la obtención del título de Economista, una vez que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja para el efecto, autorizo la presentación para la respectiva sustentación y defensa.

Mgs. Sc. Jessica Ivanova Guamán Coronel.

DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACION

AUTORÍA

Yo, Paúl Ricardo Díaz Calva, declaro ser autor del presente trabajo de integración curricular o de titulación y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos y acciones legales, por el contenido del mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja la publicación de mí del trabajo de integración curricular o de titulación en el Repositorio Digital Institucional – Biblioteca Virtual.

Firma:

Autor: Ing. Paul Ricardo Díaz Calva

Cédula: 1104315500

Fecha: 11 de agosto del 2024

CARTA DE AUTORIZACIÓN

Yo, Paúl Ricardo Díaz Calva, declaro ser autor del trabajo de integración curricular o de titulación Titulado “Análisis de la situación política y económica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador durante el periodo 2024, mediante técnicas de investigación para establecer estrategias de focalización, con el fin de alcanzar una eficiente redistribución de los recursos” como requisito para optar el título de Economista autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, en las redes de información del país y del exterior con las cuales tenga convenio la Universidad. La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del trabajo de integración curricular o de titulación que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 11 días del mes de agosto del 2024

Firma:

Autor: Ing. Paul Ricardo Díaz Calva

Número de cédula: 1104315500

Dirección: Loja

Correo electrónico: paul.diaz@unl.edu.ec

Celular: 0994769672

DATOS COMPLEMENTARIOS

Director de tesis: Mgs. Sc. Jessica Ivanova Guamán Coronel

Tribunal de grado:

..... Presidente

..... Vocal

..... Vocal

DEDICATORIA

La presente tesis va dedicada a mis hijos maravillosos quiénes son mi adoración: Melany Monserrath y Novak Díaz Lucero, quienes han sido la motivación en mi vida profesional, y mi gran inspiración para dar cumplimiento y finalización de este nuevo objetivo, espero que esta tesis les muestre que siempre hay una manera de superar las adversidades, e invitarlos a que siempre sigan sus pasiones y sueños con confianza y determinación. También agradecer a mi familia y en especial a mi hermana Mayra Janeth con quien deseo compartir esta experiencia y triunfo de un peldaño mas en mi vida profesional.

El Autor

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi mas profundo agradecimiento a Dios, por la sabiduría e inteligencia para poder superar este nuevo reto en la vida profesional.

A mi familia e hijos quienes supieron soportar mi tiempo empleado en los estudios de esta maestría, mismo que anterior servía para compartir con todos ustedes, y así contribuyeron para el cumplimiento del objetivo.

De manera especial a la Dirección de la Maestría en Economía y Dirección de Empresas de la Facultad Social Jurídica y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja, por brindarme la oportunidad de obtener este título de Maestría.

A mi directora de tesis a Mgs. Sc. Jessica Ivanova Guamán Coronel, quien desinteresadamente brindo su gran conocimiento y experiencia en el desarrollo de esta investigación que con sus palabras y correcciones acertadas no hubiese podido llegar a la culminación de esta tesis.

A mis docentes quienes en el transcurso de estos estudios supieron transmitir sus valiosos conocimientos en diferentes áreas de su vida profesional, mismos que han servido para aprender y actualizar conocimientos.

El Autor.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Certificación.....	ii
2. Autoría	iii
3. Carta de autorización	iv
4. Dedicatoria.....	v
5. Agradecimiento.....	vi
6. Índice de contenidos.....	vii
7. Índice de tablas.....	ix
8. Índice de figuras.....	x
1. Título.....	1
2. Resumen.....	2
2.1. Abstract.....	3
3. Introducción	4
4. Marco Teórico.....	7
4.1. Antecedentes.....	7
4.2. Bases Teóricas	9
4.2.1. Subsidios a los combustibles.....	9
4.2.2. Clasificación de los subsidios	10
4.2.3. Costo de los subsidios a los combustibles en Ecuador.....	11
4.2.4. Efectos de los subsidios en el sector automotriz	12
4.3. Unidad de estudio	12
4.3.1. Intervención de los subsidios en la política.....	13
4.3.2. Focalización de los subsidios a los combustibles en Ecuador	13
4.4. Base Legal	14
4.5. Mecanismo de Aplicación de Subsidios en países de América Latina.....	16
4.6. Teoría de los subsidios	18

4.6.1.	Los subsidio o incentivos gubernamentales	18
4.6.2.	El coste de los subsidios a los combustibles	19
4.6.3.	Intervención del subsidio en la política.....	19
5.	Metodología.....	21
5.1.	Área de estudio	21
5.2.	Datos investigativos.....	22
5.2.1.	Población y muestra de estudio	22
5.2.2.	Criterios de inclusión y exclusión	22
5.2.3.	Procedimiento metodológico.....	22
5.3.	Procedimiento y análisis de datos.....	24
6.	Resultados	26
6.1.	Primer objetivo específico: Examinar la evolución histórica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, a través de una revisión bibliográfica, con el fin de identificar el comportamiento de los subsidios y su impacto en la economía.	26
6.2.	Segundo objetivo específico: Evaluar la situación actual de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, mediante el método de análisis deductivo, para la elaboración de un mecanismo de focalización que permita incrementar la eficiencia y equidad en el país.	35
7.	Discusión.....	49
8.	Conclusiones	55
9.	Recomendaciones.....	56
10.	Bibliografía	57
11.	Anexos	65

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resumen de algunos criterios de clasificación de subsidios	10
Tabla 2. Normativa legal de los subsidios a los combustibles automotrices	14
Tabla 3. Mecanismo de Aplicación de Subsidios en países de América Latina	17
Tabla 4. Actores involucrados.....	36
Tabla 5. Herramienta de Análisis PESTEL.....	38
Tabla 6. Análisis FODA.....	43
Tabla 7. Plan estratégico	48
Tabla 8. Plan estratégico (continuación)	49

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Cartografía de la república del Ecuador.....	21
Figura 2. Evolución de los subsidios explícitos en América Latina y el Caribe	27
Figura 3. Representación gráfica de la Evolución Histórica de los subsidios a la gasolina super 1989-2024	30
Figura 4. Representación gráfica de la Evolución Histórica de los subsidios al diésel 1989-2024	32
Figura 5. Representación gráfica de la Evolución Histórica de los subsidios a la gasolina extra 1989-2024.....	34
Figura 6. Matriz CAME	45
Figura 7. Hoja de Ruta para la Implementación del Sistema de Tarjetas de Prepago.....	47

1. TÍTULO

“Análisis de la situación política y económica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador durante el periodo 2024, mediante técnicas de investigación para establecer estrategias de focalización, con el fin de alcanzar una eficiente redistribución de los recursos”

2. RESUMEN

Ecuador enfrenta un grave desafío con los subsidios a los combustibles, los cuales históricamente han representado cerca del 3% del PIB y el 22% de los ingresos por exportaciones de petróleo, generando altos costos fiscales y exacerbado desigualdades socioeconómicas, y contribuyendo a problemas como el contrabando y el impacto ambiental negativo. Por lo tanto, el objetivo principal de esta investigación fue analizar la situación política y económica de los subsidios a los combustibles en el sector automotriz en Ecuador durante 2024, empleando técnicas de investigación para desarrollar estrategias de focalización que aseguren una redistribución eficiente de los recursos. La metodología combinó enfoques cualitativos y cuantitativos: se realizó una revisión bibliográfica para estudiar la evolución histórica de los subsidios, y se utilizaron herramientas como PESTEL, FODA y CAME para evaluar la situación actual. El diseño del estudio fue documental y descriptivo con un componente cuasi-experimental, utilizando datos de fuentes secundarias organizados y analizados con Microsoft Excel para presentar resultados mediante gráficos y tablas. Los hallazgos indicaron que los subsidios a la gasolina súper y al diésel fueron altos en las décadas de 1990 y 2000, con un notable incremento entre 2008 y 2011, seguidos de reducciones graduales desde 2015, culminando en una eliminación casi total en 2024 debido a ajustes fiscales. Finalmente, se concluye que, aunque estos subsidios ofrecieron estabilidad social y redujeron el costo de vida para los hogares de bajos ingresos, también causaron significativas cargas fiscales y distorsionaron el mercado.

Palabras Claves: gastos fiscales; desigualdades socioeconómicas; contrabando; política fiscal; costo de vida.

2.1. Abstract

Ecuador faces a serious challenge with fuel subsidies, which have historically accounted for about 3% of GDP and 22% of oil export revenues, generating high fiscal costs and exacerbating socioeconomic inequalities, and contributing to problems such as smuggling and negative environmental impact. Therefore, the main objective of this research was to analyze the political and economic situation of fuel subsidies in the automotive sector in Ecuador during 2024, employing research techniques to develop targeting strategies that ensure an efficient redistribution of resources. The methodology combined qualitative and quantitative approaches: a literature review was carried out to study the historical evolution of subsidies, and tools such as PESTEL, SWOT and CAME were used to assess the current situation. The study design was documentary and descriptive with a quasi-experimental component, using data from secondary sources organized and analyzed with Microsoft Excel to present results through graphs and tables. The findings indicated that subsidies for Super gasoline and diesel were high in the 1990s and 2000s, with a notable increase between 2008 and 2011, followed by gradual reductions since 2015, culminating in a near-total elimination in 2024 due to fiscal adjustments. Finally, it is concluded that, although these subsidies offered social stability and reduced the cost of living for low-income households, they also caused significant tax burdens and distorted the market.

Keywords: fiscal expenditures; socioeconomic inequalities; smuggling; fiscal policy; cost of living.

3. INTRODUCCIÓN

En el año 2024, Ecuador enfrenta una grave problemática con los subsidios a los combustibles, que históricamente han representado alrededor del 3% del Producto Interno Bruto (PIB) y el 22% de los ingresos por exportaciones de petróleo (Zambrano & Pionce, 2023). Este gasto significativo en subsidios, que según reporto Petroecuador (2022) y el Banco Central del Ecuador (2024), en 2023 alcanzó los USD 2,667.21 millones, ha favorecido desproporcionadamente a los hogares de mayores ingresos y al sector automotriz, intensificando así las desigualdades socioeconómicas, mientras el subsidio al diésel absorbió el 53,59% del total y el subsidio al Gas Licuado de Petróleo (GLP) el 26,88%; el costo fiscal y el impacto en la economía y el medio ambiente continúan siendo un desafío. Por lo que, las dificultades para reformar el sistema de subsidios han generado una alta sensibilidad social, evidenciada en las protestas y disturbios relacionados con el aumento de precios, lo que complica aún más la implementación de cambios efectivos (Haro & Haro, 2021).

Con esta base, como señala León et al. (2021) la intervención de subsidios en la política fiscal y económica se analiza principalmente a través de la Teoría económica de la Asignación Eficiente de Recursos, que argumenta que los subsidios pueden llevar a una asignación ineficiente al reducir artificialmente los costos de los bienes, generando dependencia de los combustibles fósiles y afectando negativamente tanto la economía como el medio ambiente. Además, la Teoría que hace énfasis en focalización eficiente de subsidios sostiene que para que los subsidios sean efectivos en promover la justicia social y mantener la estabilidad fiscal, deben cumplir con tres principios fundamentales: ser transitorios, estar adecuadamente focalizados y ser viables económicamente. La focalización adecuada implica dirigir los subsidios hacia los grupos que realmente los necesitan, evitando que beneficien de manera desproporcionada a sectores de mayores ingresos o a grupos no vulnerables (Poveda et al., 2018).

En términos de beneficios para el sector investigado, el estudio busca proporcionar una comprensión más minuciosa de cómo los subsidios a los combustibles han influido en el sector automotriz y en la economía en general, debido a que, al identificar las deficiencias en el sistema actual, se pretende ofrecer recomendaciones que podrían optimizar el uso de los recursos y reducir el impacto fiscal. En este sentido, los resultados de esta investigación pueden ser útiles para la formulación de políticas públicas más efectivas que no solo mejoren la eficiencia del subsidio, sino que también promuevan una transición hacia fuentes de energía más sostenibles.

Asimismo, este estudio presenta ciertos alcances y limitaciones que deben ser considerados. En primer lugar, el alcance investigativo ofrece una visión integral de los subsidios a los combustibles en Ecuador durante 2024, abarcando su evolución histórica y su impacto en el sector automotriz y la economía. Las estrategias de focalización propuestas buscan mejorar la eficiencia y equidad en la redistribución de recursos, y proporcionar recomendaciones para políticas públicas más efectivas. Por otro lado, la principal limitación es la dependencia de datos secundarios y fuentes documentales, lo que puede limitar la profundidad del análisis en aspectos específicos. Además, al centrarse exclusivamente en el contexto de Ecuador, los resultados pueden no ser extrapolables a otros países o contextos.

En este contexto, se han revisado antecedentes relevantes para la investigación, uno de ellos incluye el realizado por Poveda et al. (2018) quien proporciona una visión crítica de las consecuencias sociales derivadas de la eliminación de los subsidios a los combustibles en Ecuador, revelando que el ajuste de precios para gas, diésel y gasolina genera un notable nerviosismo en la economía ecuatoriana, afectando tanto al gobierno como a hogares y empresas. Este análisis pone en evidencia cómo el aumento de precios podría exacerbar la crisis fiscal y económica, así como la sensibilidad de los consumidores locales ante tales cambios. De manera similar, el estudio de Ramírez (2023) explora la incidencia de los subsidios en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) durante el período 2000-2020, destacando que los subsidios representaron el 3,95% del PIB nacional y ayudaron a mitigar la inflación. Sin embargo, su eliminación podría trasladar una mayor carga a los quintiles más ricos de la población. Ambos estudios subrayan la complejidad de la reforma de subsidios, destacando la necesidad de un enfoque equilibrado para minimizar el impacto social y económico, y la importancia de considerar las respuestas de los sectores más vulnerables en el diseño de políticas de ajuste fiscal.

El objetivo general de esta investigación es analizar la situación política y económica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador durante 2024, utilizando técnicas de investigación para desarrollar estrategias de focalización que aseguren una redistribución eficiente de los recursos. Para lograr esto, se plantean dos objetivos específicos: primero, examinar la evolución histórica de estos subsidios y su impacto económico a través de una revisión bibliográfica, y segundo, evaluar la situación actual mediante un análisis deductivo para elaborar un mecanismo de focalización que mejore la eficiencia y equidad en la distribución de los subsidios.

Finalmente, la estructura que sigue el presente proyecto investigativo incluye, la Introducción, la cual establece el contexto del estudio, define el problema de investigación y presenta la teoría y antecedentes relevantes. Además, se establecen los objetivos, las preguntas de investigación y el aporte investigativo, proporcionando una visión general de la estructura de la tesis. El Marco Teórico aborda los antecedentes y bases teóricas que fundamentan el estudio, así como la base legal pertinente al tema. En la sección de Metodología, se describe el enfoque metodológico, el área de estudio, el diseño de investigación, la muestra y su tamaño, el tipo de muestreo, y los criterios de inclusión y exclusión. También se explican los procedimientos para la recolección y análisis de datos, detallando cómo se llevará a cabo la investigación. Los Resultados se presentan de manera estructurada en dos partes: la primera describe la evolución histórica de los subsidios a los combustibles en el sector automotriz en Ecuador, y la segunda evalúa la situación actual y sus implicaciones. La discusión interpreta y analiza las implicaciones de los hallazgos, evaluando las posibles explicaciones para los resultados observados. En las Conclusiones, se resumen los principales hallazgos y se destacan las conclusiones clave de la investigación. Basado en estas conclusiones, las recomendaciones ofrecen sugerencias prácticas para mejorar la política de subsidios a los combustibles. Finalmente, la bibliografía incluye una lista exhaustiva de todas las fuentes citadas y consultadas durante el estudio.

4. MARCO TEÓRICO

4.1. Antecedentes

En América Latina, desde mediados de la década de 1980, muchos países comenzaron a implementar reformas económicas que incluían la apertura de sectores estratégicos como el eléctrico e hidrocarburífero. Estas reformas tuvieron como objetivo principal desintegrar los monopolios estatales, permitiendo una mayor participación del sector privado en la economía. Esta apertura implicó una gradual eliminación de los subsidios implícitos, donde el Estado subsidiaba indirectamente a través de precios controlados y servicios públicos subvencionados. A medida que los precios se aproximaban más a los niveles de mercado, los subsidios se volvieron explícitos y se utilizaron como herramientas para mitigar el impacto de los ajustes económicos en los sectores más vulnerables de la población (Puig et al., 2018).

En el caso específico de Ecuador, los subsidios tienen un origen que se remonta a la década de 1970, durante el régimen militar. Inicialmente concebidos como una medida para compensar los bajos ingresos económicos de los ciudadanos y aprovechando la bonanza petrolera de la época, se establecieron subsidios que congelaban los precios de productos básicos como el gas natural y la gasolina hasta principios de la década de 1980 (Escribano, 2019). Esta política no solo buscaba estabilizar la economía interna, sino también fortalecer al régimen militar a través del apoyo popular generado por precios controlados de productos esenciales.

A lo largo de las décadas, los subsidios en Ecuador han evolucionado y se han diversificado, abarcando tanto a productores mediante subsidios indirectos, como a consumidores mediante descuentos en tarifas eléctricas y precios de mercado de combustibles. Estos subsidios se han convertido en una parte integral del presupuesto estatal, representando un porcentaje significativo del PIB anual y de los ingresos generados por exportaciones petroleras (Escribano, 2019).

Históricamente, la eliminación de los subsidios en Ecuador ha sido un tema políticamente sensible y controvertido. Los intentos por reformar o reducir los subsidios han desencadenado protestas y movimientos sociales significativos, ejerciendo presión sobre la administración gubernamental para mantener estas políticas como una forma de mitigar los impactos económicos en la población más vulnerable (Chicaiza, 2019).

Al revisar varios estudios científicos, se identifican temas relevantes y similares abordados en esta investigación, como es el caso de Poveda et al. (2018), quienes realizaron un análisis empírico de las repercusiones sociales derivadas de la eliminación de los subsidios a los combustibles en Ecuador, examinando gas, diésel y gasolina. El estudio comparó precios con y sin subsidio, evaluando el impacto en los diferentes actores económicos, incluidos el gobierno, los hogares y las empresas. Complementariamente, Escribano (2019) reveló que ante la eliminación de subsidios se produjeron intensas protestas, cuestionando la viabilidad política del acuerdo con organismos financieros internacionales. Este estudio resaltó la complejidad económica, social y ambiental del ajuste de precios, y la necesidad de un enfoque integral para equilibrar la sostenibilidad económica y ambiental. Estos estudios ofrecen una perspectiva amplia sobre las consecuencias sociales y políticas de los subsidios, lo que proporciona un marco valioso para entender los impactos de las reformas en este sector.

Además, Haro & Haro (2021) subrayaron los desafíos inherentes al sector agrícola, vinculados tanto a su operatividad como a su naturaleza productiva, así como a las restricciones impuestas por el mercado en términos de consumo y distribución. Esto conduce a que el sector es altamente sensible a cualquier cambio externo, siendo importante investigar si la eliminación del subsidio a los hidrocarburos afecta los precios de tubérculos y raíces.

Para Ramírez (2023) la incidencia de los subsidios a los combustibles sobre el Índice de Precios al Consumidor (IPC) en Ecuador durante el período 2000-2020, deduciéndose que los principales hallazgos, se encontró que anualmente el 3,95% del (PIB) nacional fue destinado a los subsidios, lo que contribuyó a mitigar la inflación de los precios de los combustibles. Además, al adaptar un modelo de desplazamiento de precios, se identificó que los costos de una eliminación de los subsidios serían mayoritariamente asumidos por los quintiles más ricos de la población.

Posteriormente, el estudio de Zambrano y Pionce (2023) reveló que la administración pública juega un papel fundamental en la eliminación de los subsidios, ya que es considerada la mejor medida para enfrentar el déficit económico. Sin embargo, debido a su peso social, resulta difícil tomar esta decisión debido a las reacciones de la comunidad. Por lo tanto, se concluyó que la intervención de la administración pública debería enfocarse en la eliminación gradual de los subsidios, implementando medidas que mitiguen su impacto, especialmente dirigidas a los grupos más vulnerables afectados por la eliminación del subsidio.

4.2. Bases Teóricas

4.2.1. Subsidios a los combustibles

A nivel global, los subsidios a los combustibles se originan, según el Fondo Monetario Internacional (FMI, 2019), debido a la facilidad de extracción de petróleo en algunos casos. Esto conduce a precios internos bajos y resulta en la pérdida de miles de millones en ingresos no percibidos por parte de los gobiernos. Además, varios gobiernos proporcionan pagos directos a los proveedores de gasolina desde los presupuestos centrales o subnacionales. Por ejemplo, la Compañía Nacional de Petróleo de Irán recibe compensaciones del gobierno para cubrir la diferencia entre los costos de la gasolina importada y el precio interno obligatorio para los consumidores, artificialmente bajo (Acosta, 2019).

Los gobiernos centrales también absorben los costos clave de la producción de gasolina mediante fondos de estabilización, que compensan las brechas de precios entre la gasolina importada y los costos de las materias primas. Este enfoque fue utilizado en Brasil hasta la década de 1980 y continúa en países como Nigeria. En Ecuador, se implementaron fondos petroleros con propósitos similares; sin embargo, como señala Acosta (2019), estos fondos pueden desplazar otras prioridades de gasto y llevar a déficits paralizantes. Un ejemplo extremo de los efectos de los subsidios se observa en Yemen, donde los subsidios al consumo doméstico de gasolina alcanzaron el 14% del PIB en 2008, superando el gasto combinado en todas las demás infraestructuras y servicios sociales.

Asimismo, Mendoza (2014) destaca que en América Latina y el Caribe (ALC), los subsidios a los combustibles desempeñan un papel crucial en las políticas gubernamentales. La Agencia Internacional de la Energía (IEA) determinó que en 2014 los subsidios a los combustibles a nivel mundial alcanzaron los 473.300 millones de USD, con una significativa parte generada en países como Venezuela, México, Ecuador, Argentina y Colombia. En estos países, los subsidios representaron aproximadamente el 1,27% del PIB regional entre 2008 y 2014.

En el caso específico de Ecuador, los subsidios a los combustibles han sido un desafío persistente durante décadas. El país ha mantenido precios artificialmente bajos para estos recursos, lo que ha tenido importantes implicaciones económicas y sociales. Esta política ha generado una fuerte dependencia de los subsidios, ejerciendo presión sobre las finanzas públicas y restringiendo la capacidad del gobierno para explorar y aplicar políticas alternativas más sostenibles a largo plazo. La complejidad de esta situación refleja las dificultades

inherentes a equilibrar los beneficios inmediatos con las necesidades de estabilidad financiera y desarrollo económico a futuro.

Además, los subsidios específicos para el sector automotriz han sido una parte crucial de esta dinámica, en donde la reducción artificial de los costos de combustibles como gasolina, diésel y gas ha incentivado el uso intensivo de vehículos y ha influido en las decisiones de compra tanto a nivel individual como empresarial. Sin embargo, esta política ha generado debates sobre su efectividad a largo plazo, especialmente en términos de sostenibilidad fiscal y ambiental. La eliminación gradual de estos subsidios plantea desafíos significativos para los sectores afectados, incluyendo ajustes en los precios de venta al público y potenciales impactos en la demanda y oferta de vehículos, lo cual requiere una cuidadosa consideración de políticas que equilibren los intereses económicos y ambientales del país (Erazo, 2024).

4.2.2. Clasificación de los subsidios

Hay una amplia variedad de subsidios, cada uno destinado a satisfacer las necesidades de la población. Sin embargo, es común considerar los subsidios como una ayuda esencial del Estado hacia los ciudadanos, lo cual implica una percepción equivocada. En realidad, muchos subsidios pueden representar costos significativos para el gobierno y no necesariamente benefician a toda la población de manera equitativa. Estos subsidios, según detalla Muñoz (2018) pueden clasificarse de diversas maneras según su objetivo y aplicación específica, en la tabla 1 se presenta un resumen breve y completo.

Tabla 1.

Resumen de algunos criterios de clasificación de subsidios

Clasificación de Subsidios	Descripción
	<i>Según el Beneficiario</i>
Oferta	Subsidios otorgados a los productores de bienes o servicios para reducir sus costos de producción.
Demanda	Subsidios otorgados a los consumidores de bienes o servicios para reducir el precio que pagan por ellos.
	<i>Según la Cobertura</i>
Focalizados	Subsidios dirigidos a sectores sociales específicos o grupos específicos dentro de la sociedad.
Universales	Subsidios otorgados a toda la sociedad sin restricciones específicas de grupo.
	<i>Según el Efecto de Causa</i>
Directo	Subsidios que implican pagos directos a los usuarios para ayudarles a adquirir un bien o servicio.

Indirecto	Subsidios que reducen el precio del bien o servicio sin involucrar pagos directos a los usuarios.
<i>Según el Producto</i>	
Monetario	Subsidios que son transferencias directas de dinero a los usuarios para que puedan consumir un bien o servicio.
Especie	Subsidios que son transferencias de bienes o servicios directamente al usuario en lugar de dinero.
<i>Según la Fuente de Financiamiento</i>	
Fondos Estatales	Subsidios financiados con recursos provenientes del presupuesto general del Estado.
Cruzado	Subsidios financiados mediante fondos especiales obtenidos de la diferencia entre el costo real del bien o servicio y el precio pagado por poblaciones que no reciben el subsidio.
<i>Según la Aplicación Sectorial</i>	
Sectoriales	Incluye subsidios en sectores como ocupacional, habitacional, energético, entre otros, asignados según las necesidades específicas de las poblaciones más vulnerables en esos ámbitos.

Nota: Elaboración propia con base en el análisis de Muñoz (2018).

4.2.3. Costo de los subsidios a los combustibles en Ecuador

En la última década, Ecuador ha destinado cerca de 2.300 millones de dólares anuales en subsidios a los combustibles, lo que equivale al 3% de su PIB y al 22% de los ingresos provenientes de las exportaciones de petróleo. Este gasto se incrementa con el aumento de los precios internacionales del petróleo, dado que, aunque Ecuador es exportador de crudo, depende significativamente de la importación de productos refinados como gasolina y diésel. Además, si se consideran los costos de oportunidad asociados con los combustibles producidos localmente, los subsidios podrían ser hasta 1,5 veces mayores que los datos oficiales sugieren, cuestionando la eficiencia de los subsidios como herramienta de redistribución. Considerando que, los subsidios al gas residencial benefician a los hogares de menores ingresos de manera más directa, mientras que los subsidios a la gasolina y al diésel presentan una distribución socialmente regresiva, favoreciendo principalmente a los hogares con mayores ingresos. Este patrón de distribución inequitativa resalta la necesidad de revisar y ajustar la política de subsidios para mejorar su impacto y eficacia (Zambrano & Pionce, 2023).

En síntesis, el elevado costo de los subsidios a los combustibles en Ecuador pone de manifiesto la necesidad urgente de una reforma que asegure una asignación más justa y eficiente de los recursos públicos.

4.2.4. Efectos de los subsidios en el sector automotriz

Los subsidios a los combustibles fósiles, según la investigación de Puig et al. (2018) muestra claros efectos en el sector automotriz, focalizándose principalmente en beneficiar a la clase media y alta. En este sentido, Marçayata (2023) señala que estos segmentos reciben la mayor parte de los subsidios debido a su mayor consumo de combustible y a la posesión de vehículos. En contraste, los beneficiarios de ingresos bajos reciben una proporción significativamente menor del subsidio, lo que puede contribuir a la perpetuación de desigualdades socioeconómicas.

Durante el período analizado entre 2000 y 2005, Puig et al. (2018) reportan que los hogares con mayores ingresos obtuvieron una cantidad mucho mayor en subsidios comparado con los de menores recursos. Esta distribución desigual puede acentuar las disparidades económicas al beneficiar más a aquellos que ya tienen recursos suficientes para poseer y mantener vehículos.

El sector de transporte, especialmente los transportistas públicos y pesados, emerge como uno de los principales beneficiarios del subsidio al diésel. Estos sectores dependen en gran medida de costos operativos más bajos proporcionados por los subsidios, lo cual influye significativamente en su capacidad para mantener tarifas competitivas. Además, tienen una considerable influencia política y capacidad de presión, como se evidencia en los paros y movilizaciones históricas cuando se intenta reducir o eliminar estos beneficios (Puig et al., 2018).

En resumidas cuentas, los subsidios a los combustibles en el sector automotriz no solo tienen implicaciones económicas y sociales significativas, sino que también influyen en la política de transporte, el uso del suelo urbano y las políticas ambientales. La distribución desigual de estos subsidios y su impacto ambiental plantean desafíos importantes para las políticas públicas orientadas hacia la equidad socioeconómica y la sostenibilidad ambiental.

4.3. Unidad de estudio

La unidad de estudio incluye el universo de datos económicos y políticos relacionados con los subsidios a los combustibles en el sector automotriz en Ecuador, la importancia de analizar los datos a nivel nacional, considerando los diferentes actores involucrados en el proceso de subsidios, que busca aplicar las perspectivas de examinación dinámica y efectos de los subsidios en diversas áreas, desde las políticas gubernamentales hasta el impacto social en consumidores y empresas. Además, se evaluaron las interacciones y consecuencias de estas

políticas en la economía nacional, ofreciendo una visión integral de los subsidios a los combustibles en el contexto ecuatoriano.

4.3.1. Intervención de los subsidios en la política

La política fiscal tiene como objetivo apoyar diversos sectores económicos, promoviendo políticas económicas y sociales. Según la Teoría Económica, analizada por León (2021) los subsidios pueden conducir a una pérdida de eficiencia al reducir artificialmente los costos. Esto genera una asignación ineficiente de recursos en la economía y la sociedad, especialmente en el uso de combustibles fósiles.

La evaluación de los subsidios se centra en su eficiencia, eficacia, temporalidad, focalización y sustentabilidad económica. En Ecuador, estos subsidios han persistido por más de tres décadas, lo cual plantea interrogantes sobre su viabilidad social, ecológica y económica a mediano plazo, y la necesidad de una revisión (Muñoz F. , 2018). Esta postura permite establecer argumentos que se contraponen en los subsidios, de acuerdo con León (2021):

- 1 Dependencia petrolera de la gasolina, el diésel y el gas licuado: Estos derivados del petróleo representan una gran parte de los ingresos del país por exportaciones, pero Ecuador debe importarlos a precios elevados, lo cual es una carga significativa para la economía nacional.
- 2 Subsidios a los derivados de petróleo y cambio climático: Los subsidios pueden desincentivar prácticas ambientalmente responsables, incentivando el consumo de combustibles más económicos, pero más contaminantes.
- 3 Impacto del mejor precio del petróleo en los gastos de subsidio: Aunque un precio más alto del petróleo aumenta los ingresos por exportación, también incrementa los costos de importación de derivados, resultando en un doble subsidio que afecta negativamente las finanzas públicas.

4.3.2. Focalización de los subsidios a los combustibles en Ecuador

Para que los subsidios cumplan eficazmente su función de promover la justicia social al facilitar el acceso equitativo a bienes y servicios esenciales, sin desequilibrar las finanzas públicas, es esencial que se adhieran a tres características fundamentales, según lo señalado por Muñoz (2018): ser transitorios, estar adecuadamente focalizados y contar con viabilidad económica.

En el contexto ecuatoriano, la focalización de los subsidios a los combustibles se convirtió en un tema crucial dentro del debate político y económico del país. Según Poveda et

al. (2018) con las declaraciones del exministro de Economía, Richard Martínez, el gobierno consideró diversas opciones de focalización para los subsidios, con el objetivo de evitar afectar a los sectores más vulnerables.

A este respecto, Calderón (2019), enfatizó que la eliminación general e integral de los subsidios a los combustibles tendría un impacto social significativo. Por lo tanto, se exploraba la posibilidad de focalizar estos subsidios de manera que beneficiaran de manera más efectiva a aquellos que realmente los necesitaban. Esta medida se enmarcaba en un esfuerzo más amplio por optimizar el gasto público y garantizar la eficiencia en la distribución de recursos.

El exministro reconoció que los subsidios actuales representaban una carga considerable para las finanzas públicas, estimando que solo el subsidio a los derivados de petróleo alcanzaba aproximadamente los 3.000 millones de dólares al año. Esta situación generaba presión para corregir el sistema actual de subsidios, especialmente en un contexto donde los precios internacionales del petróleo fluctuaban y afectaban directamente el costo de mantener estos subsidios (Poveda et al. 2018).

Por otro lado, Poveda et al. (2018) enfatizaron en que Martínez también señaló la necesidad de “desmitificar” la percepción de que el Estado estaba “regalando dinero” a través de estos subsidios, sugiriendo una revisión crítica de cómo se implementaban y distribuían estos beneficios. En este sentido, se destacaba la intención de mantener otros subsidios que sí beneficiaban de manera más directa a los sectores más vulnerables, al tiempo que se implementaban medidas para mejorar la eficiencia y reducir el gasto público en otras áreas.

4.4. Base Legal

Los subsidios a los combustibles en Ecuador se encuentran respaldados por varias normativas legales que establecen el marco regulatorio y los mecanismos para su aplicación. A continuación, se detallan las principales disposiciones legales relacionadas con los subsidios a los combustibles en Ecuador:

Tabla 2.

Normativa legal de los subsidios a los combustibles automotrices

Régimen Normativo	Artículos	Contexto
Constitución de la República del Ecuador de (2008):	Artículo 314 del inciso segundo	El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

		El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación
	Artículo 261, numeral 11	Establece que el Estado central, tiene competencia exclusiva sobre los hidrocarburos;
	Artículo 285 numeral 2:	Establece que los subsidios son un instrumento de la política fiscal del Estado para la redistribución de los ingresos.
Ley de Hidrocarburos (2018):	Disposición Transitoria Primera:	Indica que los subsidios actuales se mantendrán hasta ser reemplazados por mecanismos directos de compensación social, canalizados a través del Presupuesto General del Estado.
	Artículo 72:	Faculta al presidente de la República para regular los precios de venta al consumidor de los derivados de hidrocarburos mediante reglamento respectivo.
	Artículo 68:	Establece las condiciones bajo las cuales se realiza el almacenamiento, distribución y venta al público de los derivados de los hidrocarburos, ya sea por PETROECUADOR u otras entidades competentes
Reglamentos y Decretos Ejecutivos:	Decreto 338:	Reglamento para la regulación de precios de los derivados de hidrocarburos, publicado en el Registro Oficial (R.O.) No. 73 de 02 de agosto de 2005 y sus reformas.
	Publicado en el R.O. Suplemento 394 de 26 de diciembre de 2018.	
	Acuerdo Interministerial No. 0001/19:	Refórmese el “Instructivo para otorgar autorizaciones para la compra y transporte de derivados del petróleo en cuantías doméstica.
	Emitido el 15 de enero de 2019.	desarrollar la planificación establecida en base a transferencia de información y comunicación con base de datos del consumo de hidrocarburos
	Decreto Ejecutivo No. 1054:	Reforma al reglamento de regulación de precios de Derivados de Petróleo mediante el sistema de bandas de precios, publicado en el R.O. Suplemento 207 del 20 de mayo del 2020.
	Decreto Ejecutivo No. 467:	Fijación de precios máximos de venta al público de combustibles en el Segmento Automotriz, del 30 de junio del 2022
	Decreto Ejecutivo No. 198:	Modificación de la tarifa general de Impuesto al Valor Agregado (IVA) al 15% para el año 2024, del 15 de marzo de 2024.
	Decreto Ejecutivo No. 215:	Reformas al Reglamento sustitutivo para la regulación de precios de los derivados de

Decreto Ejecutivo 308 emitido el 28 de junio del 2024;	hidrocarburos, expedido mediante el Decreto Ejecutivo No. 338, del 29 de marzo del 2024. Reglamento Codificado de Regulación de Precios de Derivados de Hidrocarburos en la que se implementa el esquema de estabilización de precios para las gasolinas de bajo octanaje, Extra y Ecopaís, oficializando así los nuevos precios de estos combustibles.
-----------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nota: Elaboración propia con base en el análisis de Muñoz (2018).

Estas normativas constituyen la base legal que regula la política de subsidios a los combustibles en Ecuador, estableciendo los criterios, procedimientos y condiciones para su aplicación y gestión por parte del Estado.

4.5. Mecanismo de Aplicación de Subsidios en países de América Latina

En América Latina, países como México, Argentina, Colombia, Ecuador y Venezuela han implementado subsidios a los combustibles para mitigar los costos para los consumidores locales y distribuir los beneficios de los ingresos petroleros (Cadena, 2022). Según Ríos et al. (2007) citado por Dionicia (2022), estos subsidios, que se concentran principalmente en petróleo y gasolina, tienen un enfoque social destinado a facilitar el acceso de la población, especialmente los más vulnerables, a recursos como el petróleo, la gasolina y el GLP. Sin embargo, la aplicación de estos subsidios también refleja la necesidad de abordar problemas socioeconómicos subyacentes, ya que una gestión inadecuada puede generar desequilibrios fiscales y distorsiones económicas significativas.

Por ejemplo, Venezuela, a pesar de ser un importante productor de petróleo, mantiene precios de combustibles extremadamente bajos, en respuesta a la expectativa nacional de acceso a energía barata. Considerándose que el sistema de subsidios, uno de los más altos del mundo, ha permanecido sin cambios significativos durante los últimos 15 años, a pesar de la creciente dependencia de importaciones debido a problemas en las refinerías. En contraste, México enfrenta desafíos derivados de la alta importación de gasolina y diésel, a pesar de su monopolio estatal en la industria petrolera. El país subsidia estos combustibles para mantener precios accesibles, aunque también ha impuesto impuestos especiales sobre ellos para equilibrar el costo (Mendoza, 2014).

Adicionalmente, en Bolivia, Olivera (2020) señala que el impacto de los subsidios sobre el consumo dentro de la economía boliviana ha jugado un papel crucial en la promoción del consumo interno, especialmente en un contexto de alta inflación y fluctuaciones en los precios internacionales del petróleo. Sin embargo, el autor también destaca que estos subsidios han

generado distorsiones en el mercado y problemas fiscales, al tiempo que han incentivado el consumo excesivo de combustibles y dificultado la implementación de políticas energéticas sostenibles. A medida que el gobierno boliviano enfrenta presiones fiscales y la necesidad de ajustar sus políticas económicas, la reforma de los subsidios se ha convertido en un tema central de debate.

Considerando estos puntos, a continuación, en la tabla 3, se detallan los mecanismos de aplicación de subsidios en algunos de estos países:

Tabla 3.

Mecanismo de Aplicación de Subsidios en países de América Latina

País	Mecanismo de Subsidio	Impuestos Específicos y Otros Impuestos
Venezuela	Grandes subsidios directos a precios de energías (gasolina, diésel, gas, GLP, electricidad).	Impuesto General al Consumo de Petróleo y Derivados (30-50% del precio). Impuesto al Valor Agregado (12%).
México	Subsidio derivado de diferencia entre precio internacional y doméstico.	Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS).
Ecuador	Establecimiento de precios internos por el gobierno, subsidios calculados por diferencia con costos importados.	Impuesto al Valor Agregado (12%).
Argentina	Retenciones a las exportaciones para subsidiar consumo interno de combustibles.	Impuesto a los Combustibles Líquidos y Gaseosos (ICLG), Fondo a la Infraestructura Hídrica, Impuesto a los Ingresos Brutos. IVA (21%).
Colombia	Eliminación gradual de subsidios desde 2011, subsidio calculado por diferencia con precio internacional.	Impuesto Global, Sobretasa, IVA (16%).
Bolivia	Subsidios directos a precios de combustibles, especialmente gasolina y diésel.	Impuesto al Valor Agregado (13%), Impuesto a las Transacciones (3%).

Nota: Elaborado a partir del análisis Mendoza (2014) y Olivera (2020), junto con una descripción del IVA y los subsidios de cada país.

4.6. Teoría de los subsidios

En la actualidad, el papel del Estado en sectores como la educación, la salud, la cultura y la regularización urbana se manifiesta a través de diversos mecanismos de intervención, entre los cuales destacan los subsidios. Estos subsidios, que pueden ser directos o indirectos, implican transferencias de dinero público a individuos o entidades privadas. En muchos casos, estas transferencias están condicionadas al cumplimiento de ciertos requisitos por parte del receptor. En América Latina, los programas de transferencias condicionadas de dinero son especialmente comunes. Estos programas están diseñados para proporcionar apoyo financiero a familias de bajos ingresos bajo la condición de que sus hijos asistan regularmente a la escuela y reciban atención médica periódica. El objetivo de estos subsidios es aliviar la pobreza y promover una vida digna en las comunidades más vulnerables, fortaleciendo así el acceso a la educación y la salud (Espinoza y Viteri, 2019).

En América Latina, las políticas sociales focalizadas buscan dirigir recursos a grupos vulnerables, pero pueden perpetuar la inequidad si no se planifican adecuadamente. Estas políticas deben ser eficientes y sostenibles, abordando necesidades básicas y fomentando oportunidades económicas. Económicamente, los subsidios aumentan el consumo al reducir precios, permitiendo a los consumidores adquirir más bienes y servicios. Los gobiernos los utilizan para estabilizar precios, fortalecer industrias, incentivar el consumo, desarrollar recursos energéticos, reducir el desempleo y proteger el medio ambiente, siendo herramientas clave en la política económica.

4.6.1. Los subsidio o incentivos gubernamentales

El subsidio o incentivo gubernamental, como señala el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF 2022) es una forma de apoyo financiero destinada a promover políticas económicas y sociales específicas. En Ecuador, los subsidios han sido objeto de controversia y protestas por parte de sindicatos sociales, especialmente cuando los gobiernos han intentado eliminarlos. Las prioridades gubernamentales han sido focalizar estos subsidios en atender a las personas en extrema pobreza, considerando factores como desempleo, inseguridad y migración. Los subsidios pueden ser directos o cruzados, y su objetivo principal es aumentar la capacidad del Estado para distribuir el ingreso, particularmente entre los sectores más vulnerables de la población.

Partiendo del análisis anterior, el MEF (2019), identifica los siguientes tipos de subsidios:

- Subsidios directos: El gobierno cubre directamente una parte del costo del servicio para ciertos consumidores.
- Subsidios cruzados: Consisten en cobrar tarifas inferiores al costo a un grupo de usuarios (generalmente domésticos) y tarifas superiores al costo a otros usuarios (frecuentemente industriales y comerciales).

En el país ha habido una gran cantidad y variedad de subsidios, pero el de los combustibles es el más destacado según los analistas considerando que también se encuentra ligado a la Fondo Monetario Internacional, para desembolsos económicos, para cubrir las necesidades del Estado, por ende, las mesas de dialogo para determinar su focalización, considerando que no solo tiene un impacto significativo en la economía, sino que sus objetivos iniciales han evolucionado con el tiempo, convirtiéndose en un subsidio regresivo e impactante en el campo ambiental por el dióxido de carbono (Zambrano & Pionce, 2023).

4.6.2. El coste de los subsidios a los combustibles

En la última década, Ecuador, a pesar de ser un exportador de crudo, Ecuador importa una gran parte de los productos refinados, lo que incrementa el coste de los subsidios cuando suben los precios del petróleo. Algunos expertos estiman que, considerando los costos de oportunidad de los combustibles producidos localmente, los subsidios serían 1,5 veces más altos que los datos oficiales (Carrillo, 2022).

Esta estrategia es muy ineficiente para redistribuir ingresos hacia los sectores más desfavorecidos, ya que transferir 1 dólar al quintil más pobre mediante subsidios al diésel y la gasolina cuesta 12,5 dólares. A diferencia de los subsidios al gas residencial, que benefician en cierta medida a los hogares más pobres, los subsidios a la gasolina y el diésel son socialmente regresivos: aproximadamente el 50% del presupuesto destinado a estos subsidios se concentra en el 10% de los hogares con mayores ingresos, mientras que los subsidios al gas residencial se distribuyen de manera más equitativa, con solo una ligera mayor concentración en el decil de menores ingresos (Alberdi et al., 2022).

4.6.3. Intervención del subsidio en la política

Los cambios económicos en el país, junto con la emergencia de nuevos actores sociales y políticos, han conducido a la promoción de nuevas dinámicas políticas centradas en alcanzar resultados inmediatos y específicos. La política fiscal se orienta hacia el apoyo de diversos sectores económicos que promueven políticas económicas y sociales. Según la Teoría Económica, los subsidios pueden generar una pérdida de eficiencia al reducir artificialmente

los costos, lo que conduce a una asignación ineficiente de recursos, especialmente en el uso de combustibles fósiles (León et al., 2021)

Los gobiernos consideran los subsidios como una herramienta crucial para alcanzar objetivos como el fortalecimiento industrial, la conservación ambiental, la regulación de precios y la promoción del consumo de bienes. Especialmente en regiones con limitaciones financieras y de crédito, los subsidios son vitales para las pequeñas y medianas empresas (León, 2019). En países en desarrollo, los subsidios son vistos como una parte relevante de los presupuestos gubernamentales.

Para evaluar la eficiencia y eficacia de los subsidios, se consideran características como la temporalidad, la focalización y la sostenibilidad económica. En Ecuador, los subsidios han estado vigentes por más de 30 años, lo que sugiere que la política actual de subsidios es social, ecológica y económicamente insostenible a mediano plazo y necesita una revisión urgente (León et al., 2021).

En este punto, Muñoz & Fernandez (2018) destacan que, a pesar de que los subsidios inicialmente se diseñaron para facilitar el acceso de los grupos más vulnerables al consumo de combustibles, con el tiempo han beneficiado principalmente a quienes pueden pagar el precio inicial de la gasolina, diésel y gas licuado. Además, mientras Ecuador enfrenta el desafío de importar combustibles a altos costos, a pesar de los ingresos de la exportación de petróleo, los subsidios a los derivados del petróleo se muestran poco efectivos desde una perspectiva ambiental, ya que fomentan el consumo de opciones más económicas, pero más contaminantes, desincentivando el uso de combustibles menos perjudiciales. Este doble subsidio—la carga económica de la importación de combustibles y el impacto ambiental negativo—compromete aún más la economía nacional.

5.2. Datos investigativos

5.2.1. Población y muestra de estudio

La población objeto de estudio para la presente investigación, cuenta con el análisis de datos históricos del Banco Central del Ecuador, el Ministerio de Finanzas, la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE), EP Petroecuador, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), el Ministerio de Energía y Minas de Ecuador, y el Banco Mundial, al igual que no se recurrió al cálculo de una muestra en específico para esta investigación, dado que se trabajará con datos numéricos del período en estudio provenientes de fuentes secundarias anterior mente expuestas.

5.2.2. Criterios de inclusión y exclusión

Los criterios de inclusión contemplaron los datos oficiales y actualizados relacionados con subsidios a los combustibles, informes gubernamentales, estudios previos y estadísticas relevantes para el año 2024, extraídos de fuentes confiables de igual manera los datos estadísticos y análisis económicos que reflejen el impacto de estos subsidios en el sector automotriz y la economía nacional.

En cuanto a criterios de exclusión se consideraron a la información no oficial, datos desactualizados o fuentes no verificadas, como también la información sobre subsidios a los combustibles en sectores distintos a la automotriz, e información que carezca de respaldo documental adecuado o cuya veracidad no pueda ser comprobada.

5.2.3. Procedimiento metodológico

El enfoque del procedimiento metodológico el cual se utilizó en la presente investigación es mixto, que incluye métodos cualitativos y cuantitativos. De acuerdo con Hernández et al. (2014) el método mixto es una estrategia de investigación que combina los elementos tanto cualitativos como cuantitativos para proporcionar una comprensión más completa y holística del fenómeno estudiado. En este sentido, este enfoque permitió una comprensión más completa de la situación política y económica de los subsidios a los combustibles en el sector automotriz en Ecuador durante el período 2024, ya que integró el análisis numérico de datos con la interpretación de información cualitativa.

5.2.3.1. Primer objetivo específico: Examinar la evolución histórica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, a través de una revisión bibliográfica, con el fin de identificar el comportamiento de los subsidios y su impacto en la economía.

Este procesamiento hace hincapié a examinar la evolución histórica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, a través de una revisión bibliográfica, con el fin de identificar el comportamiento de los subsidios y su impacto en la economía, esto mediante la indagación de las fuentes de información primaria y secundarias de la investigación bibliográfico documental.

La técnica a ser utilizada en este objetivo planteado, conlleva a que desarrolle la revisión bibliográfica de la literatura disponible sobre la evolución de los subsidios a los combustibles tanto en la región como en Ecuador. Según Bernal (2010), la revisión bibliográfica permite identificar, evaluar y sintetizar la información respecto a un tema en específico, utilizando fuentes de información. Como parte del proceso, se incluyó el uso de fichas bibliográficas y el gestor de referencia incluido en Microsoft Word, los cuales permitieron registrar y organizar de manera sistemática las fuentes consultadas, como artículos científicos, libros, informes y publicaciones oficiales.

Para efectuar el análisis comparativo, se utilizaron matrices comparativas y tablas de datos. Según Hernández et al. (2014) el análisis comparativo busca establecer relaciones entre los datos, propiedades, características o perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos u objetos, facilitando la identificación de factores clave que los asocien o diferencien. En este sentido, esta técnica facilitó la identificación de buenas prácticas y lecciones aprendidas que pueden aplicarse en el contexto ecuatoriano.

5.2.3.2. Segundo objetivo específico: Evaluar la situación actual de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, mediante el método de análisis deductivo, para la elaboración de un mecanismo de focalización que permita incrementar la eficiencia y equidad en el país.

Para alcanzar el segundo objetivo, que consiste en evaluar la situación actual de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador mediante un método de análisis deductivo, se realiza una investigación documental de políticas nacionales sobre el tema. Esta investigación documental, como señala Bernal (2010) facilita la identificación de relaciones, diferencias, etapas y posturas respecto al tema en cuestión. Inicialmente, se llevó a cabo un mapeo de actores involucrados en la focalización de combustibles.

Posteriormente, se efectúa el análisis de impactos sociales y económicos utilizando técnicas como el análisis PESTEL, FODA y CAME. El análisis PESTEL, según Amador (2022), evalúa factores Políticos, Económicos, Sociales, Tecnológicos, Ecológicos y Legales que pueden afectar el negocio en el presente y futuro. En cuanto al análisis FODA, que, según García y Cano (2020), identifica Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas se empleó para abordar y resolver problemas organizacionales, basado en información del entorno externo. En última instancia, la matriz CAME, como señala Fernández (2022), ayudó a establecer estrategias para abordar las conclusiones del análisis FODA.

Finalmente, para la propuesta de estrategias de focalización, se revisaron modelos exitosos de subsidios en la región y se analizó la viabilidad técnica, económica y política de diversas opciones. Este proceso incluyó el diseño de una hoja de ruta y un plan estratégico, basados en la síntesis de datos recopilados y el análisis documental.

5.3. Procedimiento y análisis de datos

Para el procesamiento y análisis de datos en este estudio sobre la situación de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador durante el periodo 2024, se emplearon diversas técnicas y herramientas metodológicas específicas.

5.3.1.1. Primer objetivo específico: Examinar la evolución histórica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, a través de una revisión bibliográfica, con el fin de identificar el comportamiento de los subsidios y su impacto en la economía.

Inicialmente, los datos recopilados se organizaron y estructuraron mediante un proceso de revisión documental y recolección de información secundaria proveniente de fuentes como el Banco Central del Ecuador, la Administración de Información Energética (EIA), Ministerio de Finanzas (MEF), entre otros. Esta información incluyó datos estadísticos, informes gubernamentales, y estudios de organismos internacionales como el Banco Mundial y la OLADE, los cuales fueron cruciales para entender la dinámica de los subsidios en el contexto político y económico ecuatoriano.

En cuanto al análisis de datos, se procedió con el análisis descriptivo, el mismo que implicó un enfoque descriptivo para caracterizar y cuantificar los datos obtenidos sobre la evolución y distribución de los subsidios a los combustibles. Este análisis incluyó la elaboración

de tablas y gráficos para visualizar tendencias temporales, distribuciones geográficas, y comparaciones regionales con otros países.

5.3.1.2.Segundo objetivo específico: Evaluar la situación actual de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, mediante el método de análisis deductivo, para la elaboración de un mecanismo de focalización que permita incrementar la eficiencia y equidad en el país.

Seguidamente, para el análisis de impactos sociales y económicos y para evaluar las políticas de subsidios y proponer estrategias de focalización, se aplicaron herramientas de análisis estratégico como el FODA, CAME y PESTEL. Estas técnicas permitieron identificar los factores internos y externos que influyen en la eficiencia y equidad de los subsidios, así como generar propuestas concretas de mejora.

El software empleado para el procesamiento y análisis de datos fue Microsoft Excel, mismo que facilitó la organización de datos, creación de gráficos y tablas.

Para culminar, los resultados fueron documentados de forma clara en el informe de investigación final de manera que se incluyeron gráficos explicativos, tablas comparativas y análisis interpretativos basados en los hallazgos del estudio.

6. RESULTADOS

6.1. Primer objetivo específico: Examinar la evolución histórica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, a través de una revisión bibliográfica, con el fin de identificar el comportamiento de los subsidios y su impacto en la economía.

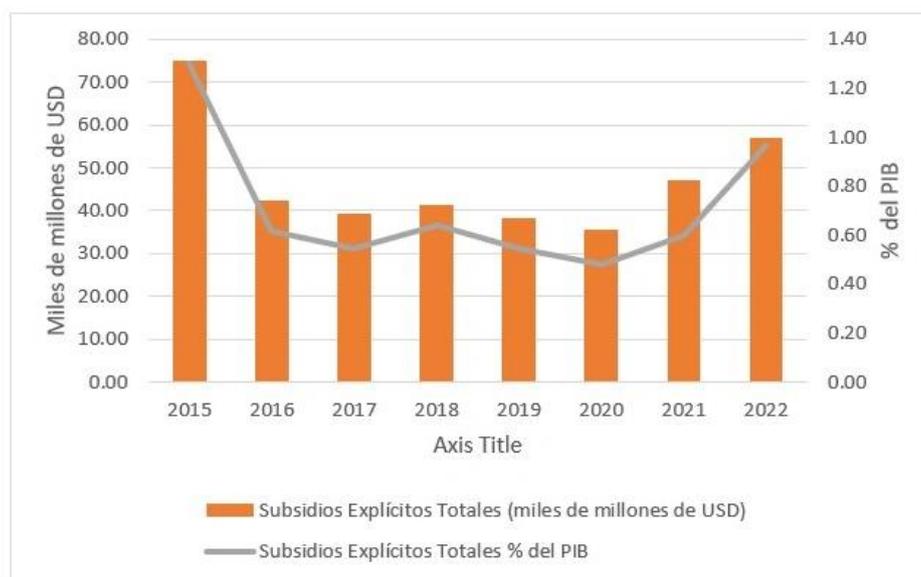
En América Latina, los precios de los combustibles históricamente se han mantenido por debajo de los precios internacionales, siendo así que, en la década de 1970, productos derivados del petróleo, como el diésel, fueron subsidiados. En las décadas de 1980 y 1990, como resultado de las reformas energéticas, hubo un reordenamiento de precios y, en algunos casos, la eliminación total de subsidios, es así que, en el año 2005, la dinámica de precios de los derivados del petróleo ha impulsado nuevamente la implementación de mecanismos de compensación o subsidios (CEPAL, 2019).

En el caso de los derivados del petróleo, un subsidio se interpreta como la diferencia entre los precios de combustibles de referencia internacional y los precios ex refinerías; cuando el precio interno es inferior al precio internacional, se considera un subsidio que beneficia directamente al consumidor.

En la figura 1 se observa una disminución significativa de los subsidios en términos absolutos después del año 2015, en sobre el 0,8% del PIB, seguida por un período de estabilización. Sin embargo, cuando los subsidios se expresan como porcentaje del PIB, hay un incremento gradual a partir de 2019. Esto sugiere que, aunque el valor absoluto de los subsidios puede no estar creciendo de forma considerable, su impacto económico relativo al tamaño de la economía de la región ha ido en aumento. Este fenómeno podría ser consecuencia de las medidas emergentes de apoyo que los gobiernos de la región implementaron para mitigar el impacto de la pandemia en los hogares (Yepez y Arias, 2023).

Figura 2.

Evolución de los subsidios explícitos en América Latina y el Caribe



Nota: Tomado de (Yepez y Arias, 2023) sobre la evolución de los subsidios explícitos en América Latina y el Caribe.

En la región, los subsidios son un instrumento de política ampliamente utilizado por los gobiernos, especialmente en años recientes debido a las medidas emergentes implementadas para mitigar el impacto de la pandemia en la población. Dicha situación invita a reflexionar sobre la necesidad de reformas que promuevan estructuras de precios más eficientes y fomenten prácticas energéticas sostenibles, alineadas con los objetivos económicos y ambientales a largo plazo.

En el caso específico de Ecuador, los subsidios a los combustibles han sido una política clave desde la década de 1970, implementados inicialmente con el objetivo de mitigar el impacto del aumento de los precios del petróleo en la economía de los hogares ecuatorianos. Aunque estos subsidios han desempeñado un papel importante en la economía del país, también han sido objeto de intensos debates y críticas a lo largo de los años debido a sus efectos en la equidad social y la eficiencia económica.

De esta forma, los subsidios a los combustibles en Ecuador se instauraron por primera vez en 1974, durante el régimen militar. Este período estuvo marcado por un aumento en los precios internacionales del petróleo y un crecimiento en la producción nacional de petróleo que generaba ingresos significativos para el país. Los subsidios más destacados se aplicaron al gas natural y a la gasolina, con precios congelados hasta 1982. En 1982, el precio de la gasolina en

Ecuador era de aproximadamente 0,10 USD por litro, mientras que el precio internacional rondaba los 0,30 USD por litro (Escribano, 2019).

A partir de 1982, el gobierno ecuatoriano continuó con el subsidio a la gasolina y al diésel como una medida de política social y compensatoria. Esta política fomentó una mayor demanda de derivados del petróleo, especialmente entre las familias de ingresos medios y altos, así como en industrias que preferían utilizar energías subsidiadas (Puig et al., 2018). En consecuencia, el subsidio tenía el objetivo de mantener la estabilidad económica y social en un contexto de fluctuaciones internacionales en los precios del petróleo.

No obstante, durante la segunda mitad de la década de 1990 y principios de 2000, los subsidios comenzaron a reducirse de manera progresiva. Los intentos de eliminar estos subsidios encontraron una fuerte oposición popular, lo que llevó a episodios de inestabilidad política. A pesar de estos desafíos, los subsidios fueron casi completamente erradicados, y se introdujeron transferencias directas a los hogares más necesitados, que posteriormente se transformaron en el Bono de Desarrollo Humano (BDH) (Escribano, 2019).

En años recientes, el subsidio a los combustibles ha sido objeto de intensos debates. Por ejemplo, en 2019, el expresidente Lenin Moreno intentó eliminar los subsidios a la gasolina Extra, Ecopaís y al diésel. Esta medida provocó un fuerte rechazo y un paro nacional, lo que llevó al gobierno a revertir la decisión (Marcayata, 2023). Además, en 2022, aunque el tema fue nuevamente discutido, las mesas de diálogo no lograron avances significativos, y finalmente se acordó con las organizaciones indígenas mantener el subsidio general a los combustibles, exceptuando los vehículos de alto cilindraje.

En 2023, la Proforma Presupuestaria del Presupuesto General del Estado contempló una asignación de USD 2.667,21 millones en subsidios a los combustibles, con un incremento del 100,78% respecto al presupuesto de 2022 (Ministerio de Economía y Finanzas, 2023). Este incremento refleja la persistente importancia de los subsidios en la economía ecuatoriana, a pesar de los esfuerzos por mejorar la focalización y la equidad en su distribución. Sin embargo, la falta de focalización adecuada ha sido criticada por beneficiar indirectamente a sectores con mayor poder adquisitivo. Según el Banco Mundial (2019), la mayor parte de los subsidios a los combustibles, como el diésel, beneficia desproporcionadamente al quintil socioeconómico más alto (Q5), que representa el 20% de la población con mayores ingresos. En contraste, solo un pequeño porcentaje del subsidio llega al quintil más bajo (Q1), que comprende al 20% de la población con menores ingresos. Asimismo, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

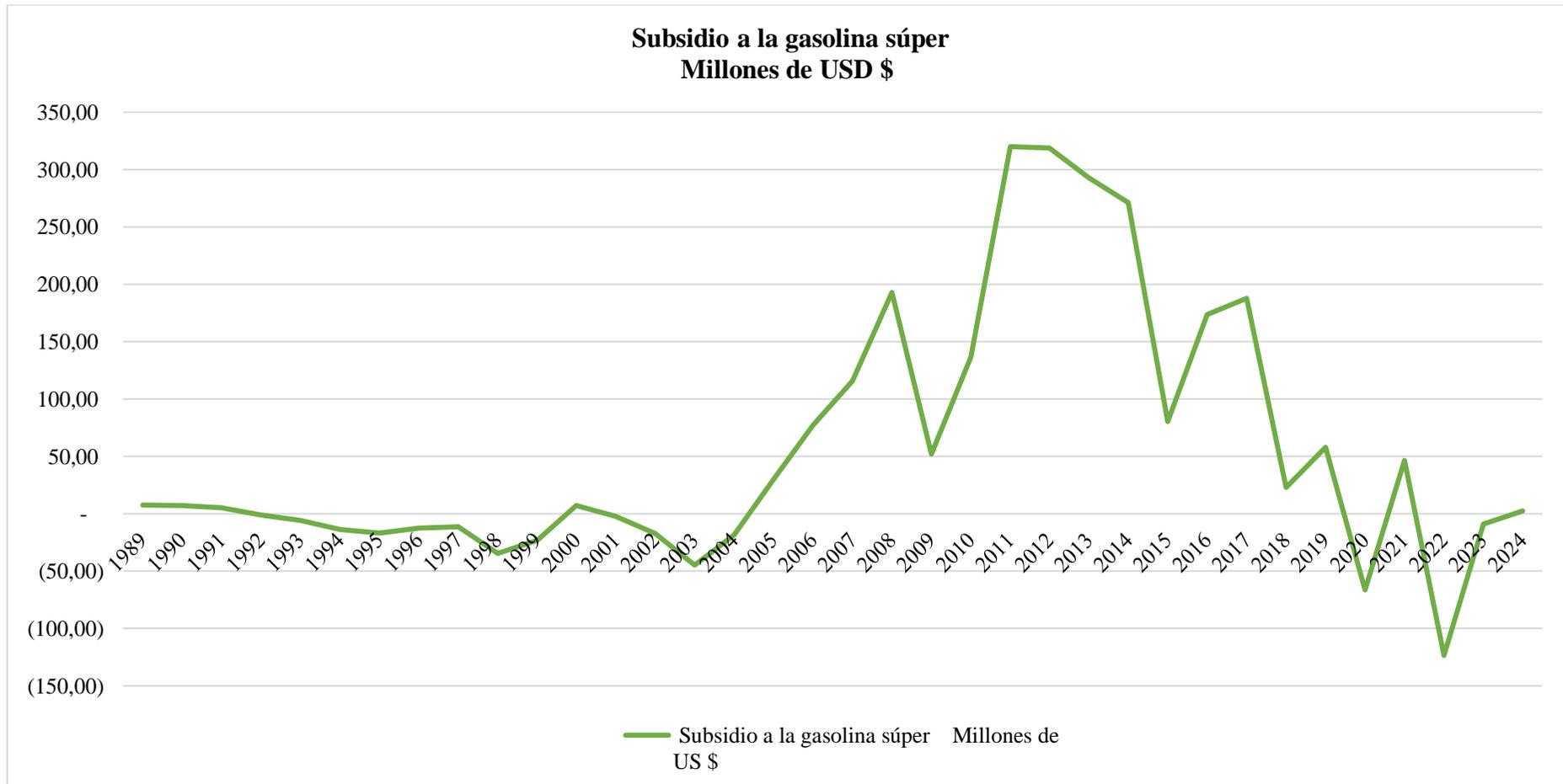
destaca que eliminar totalmente los subsidios aumentaría los costos para la sociedad ecuatoriana, lo que subraya la complejidad de mantener estos subsidios de manera eficiente y equitativa BID (2019) (Salazar, 2024).

Además de los desafíos internos, Ecuador ha enfrentado problemas externos, como el contrabando de combustibles a través de sus fronteras, lo que ha representado pérdidas significativas para el Estado y ha complicado la gestión eficiente de los subsidios. Estos problemas subrayan la necesidad de una administración transparente y efectiva de los recursos públicos, especialmente en un contexto económico y político que exige adaptabilidad y respuesta rápida a las demandas sociales.

No obstante, para proporcionar una visión más detallada de la evolución de los subsidios en Ecuador, a continuación, se presentan tablas que analizan el subsidio a la gasolina Súper, Diésel y Extra desde 1989 hasta la actualidad. Estas tablas incluyen un diferencial cambiario de precios con Estados Unidos para estimar los subsidios en millones de USD.

Figura 3.

Representación gráfica de la Evolución Histórica de los subsidios a la gasolina super 1989-2024



Fuente: Elaborado por el autor con base en Becerra (2016), en su estudio sobre la cuantificación de los subsidios a los derivados del petróleo en Ecuador. La información a partir de 2016 se ha actualizado utilizando datos del Banco Central del Ecuador (BCE) (2024), EP Petroamazonas (2024) y la Energy Information Administration (EIA) (2024).

La figura 3, que muestra la evolución histórica de los subsidios a la gasolina súper en Ecuador entre 1989 y 2024, revela que, a lo largo del período analizado, el precio de la gasolina súper en el terminal ecuatoriano ha mostrado una tendencia ascendente clara. Comenzando en 0.44 USD por galón en 1989, el precio ha aumentado de manera constante hasta alcanzar 3.40 USD en 2024. Este incremento en el precio interno se ha visto influido por fluctuaciones en el diferencial de precios con respecto a la gasolina Midgrade en Estados Unidos. En los primeros años, el diferencial fue positivo, con el precio de la gasolina ecuatoriana siendo significativamente menor que en Estados Unidos. Sin embargo, a partir de la década de 2000, el diferencial comenzó a disminuir, y en los años más recientes, como en 2024, el diferencial se ha vuelto negativo, lo que indica que el precio de la gasolina en Ecuador ha estado más cerca del precio estadounidense, reduciendo la brecha entre ambos.

El consumo interno de gasolina súper también ha experimentado cambios significativos. En 1989, el consumo era relativamente bajo, con 30.43 millones de galones. Sin embargo, este número creció considerablemente, alcanzando un pico de 175.26 millones de galones en 2008. Posteriormente, se ha observado una notable disminución, con el consumo reduciéndose a 26.41 millones de galones en 2024. Esta reducción en el consumo podría estar vinculada a diversos factores, incluyendo el aumento en el precio de la gasolina y cambios en las políticas de subsidio que han afectado la demanda.

El subsidio a la gasolina súper ha mostrado una trayectoria variable a lo largo de los años. En sus inicios, el subsidio era relativamente bajo, comenzando en 7.61 millones de USD en 1989. Sin embargo, a medida que aumentó el precio y el consumo, el subsidio creció, alcanzando un máximo de 320.06 millones de USD en 2011. Este aumento puede reflejar la intención del gobierno de mitigar el impacto del aumento de precios en los consumidores. No obstante, a partir de 2015, el subsidio comenzó a disminuir, alcanzando solo 2.64 millones de USD en 2024. Esta disminución en el subsidio podría estar relacionada con la reducción en el consumo y los ajustes en los precios, así como con cambios en la política fiscal del gobierno.

En conclusión, el análisis de la Tabla 4 destaca la interacción entre el aumento de precios, el consumo interno y el subsidio gubernamental. La evolución de estos factores muestra una adaptación a las condiciones del mercado y las políticas económicas, reflejando tanto los desafíos como las estrategias adoptadas por el gobierno ecuatoriano para gestionar el subsidio a la gasolina súper.

Figura 4.

Representación gráfica de la Evolución Histórica de los subsidios al diésel 1989-2024



Fuente: Elaborado por el autor con base en Becerra (2016), en su estudio sobre la cuantificación de los subsidios a los derivados del petróleo en Ecuador. La información a partir de 2016 se ha actualizado utilizando datos del Banco Central del Ecuador (BCE) (2024), EP Petroamazonas (2024) y la Energy Information Administration (EIA) (2024).

El análisis de la evolución histórica de los subsidios al diésel en Ecuador desde 1989 hasta 2024, basado en la figura 4, revela que desde 1989, el precio del diésel en el terminal ecuatoriano ha mostrado una tendencia ascendente, aumentando de 0.27 USD por galón a 1.52 USD en 2024. En contraste, el precio promedio del diésel n° 2 en Estados Unidos ha aumentado de forma aún más pronunciada, lo que ha ampliado el diferencial de precios entre ambos países. En los primeros años, el diferencial fue de 0.30 USD por galón, con el precio ecuatoriano siendo considerablemente más bajo. Sin embargo, el diferencial ha aumentado a 3.14 USD en 2024, reflejando una mayor brecha entre los precios locales e internacionales.

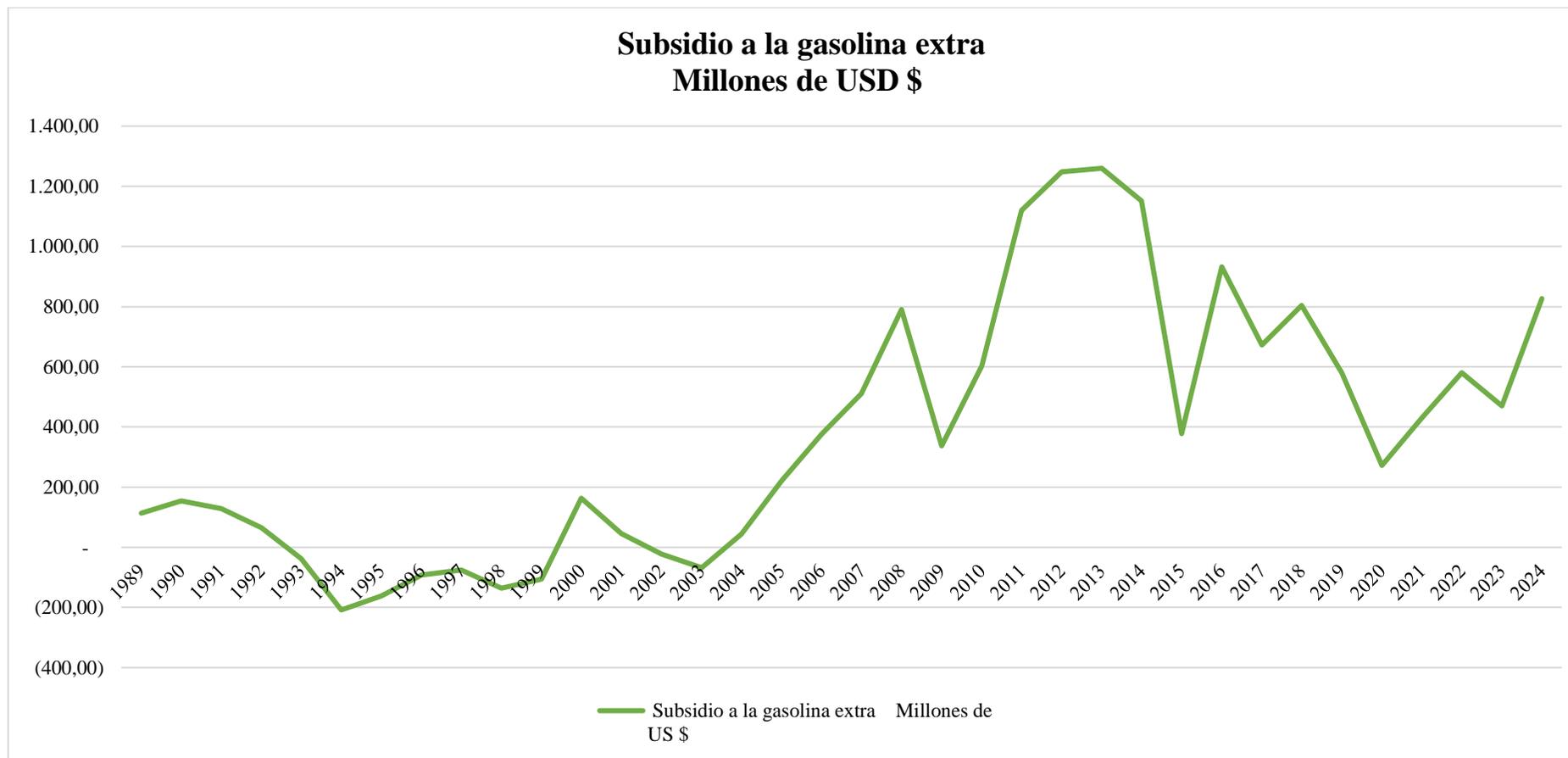
El consumo interno de diésel ha experimentado variaciones significativas. En 1989, el consumo era de 344.86 millones de galones. A medida que pasaron los años, este consumo creció notablemente, alcanzando un pico de 1,620.11 millones de galones en 2022. No obstante, ha habido una ligera disminución en los últimos años, con un consumo de 1,496.58 millones de galones en 2023 y una proyección de 732.74 millones de galones en 2024. Esta reducción puede estar relacionada con el aumento en los precios, cambios en la demanda o mejoras en la eficiencia.

El subsidio al diésel ha mostrado una trayectoria fluctuante. En 1989, el subsidio era de 103.46 millones de USD. A lo largo de los años, el subsidio aumentó significativamente, alcanzando un máximo de 2,838.14 millones de USD en 2012. Este incremento puede ser un reflejo de los esfuerzos gubernamentales para mitigar el impacto de los altos precios internacionales del diésel en la economía local. Sin embargo, a partir de 2015, el subsidio comenzó a disminuir, con una cifra de 2,299.34 millones de USD en 2024. Esta disminución puede indicar un ajuste en las políticas gubernamentales para reducir el gasto público o responder a cambios en el mercado.

En síntesis, la evolución de los subsidios al diésel en Ecuador muestra cómo los precios internacionales, las políticas de subsidio y el consumo interno están interrelacionados. La creciente brecha entre los precios locales e internacionales y las fluctuaciones en el subsidio reflejan las respuestas del gobierno ecuatoriano a las condiciones del mercado y sus esfuerzos por gestionar el impacto económico del diésel.

Figura 5.

Representación gráfica de la Evolución Histórica de los subsidios a la gasolina extra 1989-2024



Fuente: Elaborado por el autor con base en Becerra (2016), en su estudio sobre la cuantificación de los subsidios a los derivados del petróleo en Ecuador. La información a partir de 2016 se ha actualizado utilizando datos del Banco Central del Ecuador (BCE) (2024), EP Petroamazonas (2024) y la Energy Information Administration (EIA) (2024).

El análisis de la evolución histórica de los subsidios a la gasolina extra en Ecuador, según la figura 5, revela que durante el período analizado de 1989-2024, el precio de la gasolina extra en el terminal ecuatoriano ha mostrado un incremento constante, pasando de 0,34 USD por galón en 1989 a 2,23 USD en 2024. En comparación, el precio promedio de la gasolina regular al por mayor en Estados Unidos también ha aumentado, lo que ha generado variaciones en el diferencial de precios. Este diferencial comenzó en 0,28 USD por galón en 1989 y ha alcanzado 3,13 USD por galón en 2024, reflejando una creciente brecha entre los precios locales e internacionales.

El consumo interno de gasolina extra ha fluctuado significativamente. En 1989, el consumo fue de 407.66 millones de galones, y a lo largo de las décadas, ha mostrado un aumento hasta llegar a un pico de 782.52 millones de galones en 2013. Sin embargo, en los últimos años, ha habido una reducción en el consumo, con una proyección de 264.02 millones de galones en 2024. Esta disminución podría ser el resultado de cambios en la demanda y ajustes en el subsidio.

El subsidio a la gasolina extra también ha experimentado variaciones importantes. En 1989, el subsidio era de 114.14 millones de USD. A lo largo del tiempo, este monto aumentó significativamente, alcanzando un máximo de 1,248.07 millones de USD en 2012. Posteriormente, el subsidio ha mostrado una tendencia a la baja, con cifras de 826.38 millones de USD en 2024. Este ajuste podría estar relacionado con la reducción en el consumo y cambios en las políticas gubernamentales para gestionar los costos del subsidio.

En resumen, la evolución de los subsidios a la gasolina extra en Ecuador ilustra cómo las políticas de subsidio, los precios internacionales y el consumo interno están interrelacionados. La creciente brecha entre los precios locales e internacionales y las fluctuaciones en el subsidio reflejan las respuestas del gobierno ecuatoriano a las condiciones del mercado y sus esfuerzos por equilibrar el impacto económico del subsidio.

6.2. Segundo objetivo específico: Evaluar la situación actual de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, mediante el método de análisis deductivo, para la elaboración de un mecanismo de focalización que permita incrementar la eficiencia y equidad en el país.

En el análisis de la situación política y económica de los subsidios a los combustibles del sector automotriz en Ecuador, es fundamental identificar y comprender a los actores involucrados. La Tabla 4, desarrollada a partir de una búsqueda de fuentes y datos relevantes,

presenta un mapeo detallado de los principales actores, clasificados en diversas categorías, y describe sus intereses, así como el poder y la influencia que ejercen en el ámbito de los subsidios a los combustibles.

Tabla 4.

Actores involucrados

Categoría	Actor	Intereses	Poder e Influencia
Gobierno Nacional y Sector Público	Ministerio de Energía y Minas	Formular y ejecutar políticas energéticas, incluyendo subsidios a combustibles para el sector automotriz	Decisión y ejecución
	Ministerio de Economía y Finanzas	Asignación presupuestaria y sostenibilidad fiscal de los subsidios	Decisión
	Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales no Renovables	Supervisar la distribución y comercialización de combustibles	Supervisión y Regulación
	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Ejecutar políticas energéticas, incluyendo subsidios a combustibles para el sector automotriz	Decisión y ejecución
	Presidencia de la República del Ecuador	Definir directrices generales y tomar decisiones políticas	Decisión
	EP Petroecuador	Exploración, explotación, refinación y comercialización de hidrocarburos	Operativo
	Unidad de Control de la Calidad de Hidrocarburos	Garantizar la calidad de los hidrocarburos en el mercado, proteger a los consumidores y asegurar el cumplimiento normativo	Supervisión y control
Sector Privado	Empresas distribuidoras de combustibles como Duragas S.A, Agip Ecuador y Compañía Nacional de gas CONGAS S.A.	Maximizar ganancias, asegurar un mercado estable	Influencia a través del cabildeo y negociación
	Cámara Nacional de Distribuidores de Derivados	Asegurar condiciones favorables para la	Influencia en políticas económicas

	del Petróleo del Ecuador (CAMDDEPE)	distribución de combustibles	
	Industria automotriz	Reducir costos operativos mediante subsidios a combustible	Influencia en políticas económicas
	Cámaras de Comercio y Asociaciones Empresariales	Promover políticas que beneficien a sus miembros	Influencia en políticas económicas
Sociedad Civil	Consejo de Pueblos y Organizaciones Indígenas Evangélicos del Ecuador (FEINE)	Defender los derechos de las comunidades indígenas evangélicas, promover desarrollo sostenible y equidad	Movilización y presión social
	Sindicatos como el Frente Unitario de los Trabajadores (FUT)	Defender los derechos laborales y mejorar las condiciones económicas y sociales de los trabajadores	Presión pública, movilización y negociación colectiva
	Confederación de Nacionalidades Indígenas del Ecuador (CONAIE)	Defender los derechos de los pueblos indígenas, promover justicia social y equidad, y abogar por la sostenibilidad ambiental	Movilización social y presión política
	Confederación Nacional de Organizaciones Campesinas Indígenas y Negras (FENOCIN)	Defender los derechos y el bienestar de comunidades campesinas, indígenas y negras	Movilización y representación de comunidades
	Universidades en representación de la Federación de Estudiantes Universitarios del Ecuador (FEUE)	Generar conocimiento y proponer soluciones basadas en evidencia	Influencia a través de la provisión de datos
Academia	Expertos y Consultores Independientes	Proporcionar análisis técnicos y recomendaciones	Influencia a través de la provisión de datos
	Organismos Internacionales	Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)	Fomentar el desarrollo sostenible y la estabilidad económica

Nota: Desarrollada a partir de una revisión de diversas fuentes, incluyendo documentos oficiales del Gobierno de Ecuador, informes de organismos internacionales, y datos de entidades privadas y académicas.

Posteriormente, se procede a efectuar el análisis de la situación actual de la política de subsidios en Ecuador, mediante el desarrollo del análisis PESTEL (Político, Económico, Social, Tecnológico, Ecológico y Legal), a partir de la búsqueda y revisión de información detallada y actualizada sobre los diversos factores macroambientales que influyen en el impacto e implementación de posibles cambios en los subsidios.

La Tabla 5, muestra en resumen el análisis PESTEL del sector automotriz en Ecuador en relación con los subsidios a los combustibles; cuyos resultados revelan una situación compleja, donde los factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ecológicos y legales están interrelacionados y deben ser cuidadosamente evaluados para tomar decisiones informadas.

Tabla 5.

Herramienta de Análisis PESTEL

	¿Cómo pueden afectar el gobierno y otros factores políticos?	Políticas gubernamentales (competencia, comercio exterior, impuestos, etc.)	Estabilidad política	Burocracia y corrupción	Clima político del país, legislación pendiente
POLÍTICO 		La actual política de subsidios es social, ecológica y económicamente insostenible en el mediano plazo	Inestabilidad política puede afectar la implementación de reformas.	Manejos políticos distorsionados	Las condiciones impuestas por el FMI para el acceso a financiamiento pueden generar resistencia social y protestas.
	¿Qué tendencias económicas podrían tener un impacto?	Crecimiento económico, tasas de inflación, tipos de cambio	Disponibilidad de crédito, tasas de interés	Tasas de desempleo	Poder adquisitivo de los consumidores
ECONÓMICO 		Alto déficit fiscal y deudas significativas. La eliminación de subsidios podría aliviar la carga fiscal, pero aumentaría costos de transporte.	La eliminación de subsidios puede ser parte de las medidas exigidas por el FMI para asegurar el financiamiento	Alta tasa de desempleo fomenta el contrabando por la diferencia favorable de precios	Preocupaciones sobre el impacto en el costo de vida, especialmente para familias de bajos ingresos

SOCIAL		¿Cuáles son las tendencias sociales y demográficas emergentes?	Beneficiarios de la política	Cambios en el estilo de vida	Lucha social	
			Falta de control y medidas de focalización, han distorsionado sus objetivos y beneficiando a clases acomodadas	Un precio bajo para la gasolina y el diésel se está incentivando la compra de vehículos destinados a uso privado	Posible resistencia social.	
TECNOLÓGICO		¿Qué innovaciones tecnológicas podrían afectar?	Tecnologías emergentes (AI, Big Data)	Automatización	Tecnologías	Infraestructura
			Data incompleta para toma de decisiones	Avances en vehículos eléctricos podrían reducir la necesidad de subsidios.	Hacen falta mecanismos tecnológicos para garantizar los precios diferenciados	Limitaciones en infraestructura para soportar la transición hacia vehículos eléctricos
MEDIO AMBIENTE		¿Qué aspectos ecológicos influyen?	Políticas medioambientales, leyes de contaminación			
			La eliminación de subsidios podría fomentar el uso de vehículos más eficientes y sostenibles, alineándose con objetivos ambientales.			
LEGAL		¿Qué cambios en la legislación podrían afectar?	Leyes fiscales y de protección (datos, medio ambiente, trabajo, propiedad intelectual, consumidor)	Leyes fiscales	Regulaciones internacionales y comerciales	
			Necesidad de un marco legal que respalde las reformas y garantice la equidad.	Precios han sido y están fijados muchas veces en base a decisiones políticas.	Las reformas acordadas con el FMI deben estar respaldadas por un marco legal adecuado que garantice la equidad y la transparencia en la implementación de políticas.	

Nota. Esta tabla muestra los componentes de PESTEL, las tendencias que podrían influir y los hallazgos relevantes derivados del análisis de las políticas de subsidios a los combustibles del sector automotriz.

A continuación, se presentan las secciones del análisis PESTEL:

1. Factor Político

Para el análisis, se ha considerado, lo propuesto por Escribano (2019) Espinoza & Viteri (2019) y Poveda et. al., (2018) quienes hace mención a lo siguiente:

- Ante la fuerte resistencia a la eliminación de subsidios con decreto 883 del 2019, el Gobierno ecuatoriano optó por reemplazarlos con transferencias directas a los hogares más pobres, una medida que se institucionalizó es a través del BDH, el cual buscó mitigar el impacto negativo de los ajustes en subsidios sobre los sectores más vulnerables de la población.
- La eliminación de los subsidios podría tener un alto costo político, ya que la población está acostumbrada a estos beneficios. Sin embargo, la focalización de los subsidios podría ser una solución intermedia para mantener la estabilidad social.

2. Factor Económico

Como parte de esta sección se considera a Zambrano & Pionce (2023) y Espinoza & Viteri (2019) quien analiza:

- Los subsidios a combustibles representan una carga considerable para el presupuesto del Estado. En 2022, estos subsidios costaron alrededor de 3.214 millones de dólares, lo que equivale al 22% de los ingresos por exportaciones de petróleo del país. Esta carga fiscal plantea un desafío significativo para la sostenibilidad económica del Ecuador, especialmente en un contexto de restricción presupuestaria.
- Además, los subsidios a combustibles generan importantes distorsiones en el mercado al mantener los precios artificialmente bajos, lo cual afecta a diversos sectores económicos, especialmente aquellos que dependen de estos combustibles, como el transporte y la industria. Además, los precios subsidios también fomentan el contrabando, ya que el costo más bajo en Ecuador en comparación con países vecinos como Perú y Colombia crea incentivos para el tráfico ilegal de combustibles hacia estos mercados.
- Se considera también, que el constante aumento de los subsidios a los combustibles ha creado una situación económica insostenible. La falta de liquidez y la presión de acreedores internacionales han puesto en relieve la necesidad de reestructurar estos subsidios. La focalización de los subsidios ha surgido como una alternativa para evitar una crisis económica interna y actuar con equidad, como demanda la Constitución y las leyes del país.

3. Factor Social

Como parte de esta sección se considera a Zambrano & Pionce (2023) y Escribano (2019)

- A pesar de su objetivo de beneficiar a los sectores más vulnerables, los subsidios a combustibles suelen ser regresivos, es decir, benefician en mayor medida a los hogares de mayores ingresos. Esto genera una ineficiencia en la redistribución de los recursos, ya que los subsidios no llegan de manera equitativa a quienes más los necesitan y, en cambio, a menudo favorecen a los sectores más acomodados.
- Las reformas fiscales que buscaban reducir los subsidios a los combustibles enfrentaron la oposición de la ciudadanía, preocupada por el aumento en el costo de vida. El descontento generalizado se manifestó en protestas masivas y disturbios, reflejando un rechazo a las políticas que se percibían como una amenaza directa a la estabilidad económica familiar.

4. Factor Tecnológico

Partiendo del análisis de Escribano (2019) y Poveda et. al., (2018) se determina que:

- Los subsidios a los combustibles desincentivan la inversión en tecnologías más limpias y sostenibles. Al mantener bajos los costos de los combustibles fósiles, se reduce la motivación para desarrollar e implementar energías renovables y tecnologías de ahorro energético. Esto no solo retrasa la transición energética necesaria para reducir las emisiones de CO₂, sino que también perpetúa la dependencia del país en combustibles fósiles.
- Asimismo, se considera que la tecnología ha jugado un papel crucial en la gestión y monitoreo de los subsidios a los combustibles. El gobierno ha implementado medidas como tarjetas prepago para gasolina a coste reducido para los taxistas, intentando mitigar el impacto de la eliminación de subsidios. Sin embargo, el progreso en estas áreas ha sido lento y enfrenta desafíos técnicos y financieros.

5. Factor Ecológico

Considerando el aporte de Espinoza & Viteri (2019) y Escribano (2019) se analiza que:

- El subsidio a los combustibles fósiles tiene un impacto ambiental negativo significativo. El estímulo al consumo de combustibles subsidiados, especialmente diésel, contribuye al aumento de emisiones de CO₂ y a una mayor huella de carbono. El subsidio a combustibles también lleva a un incremento en el parque automotor y en la actividad de sectores como el transporte y la pesca artesanal, que a su vez incrementan la contaminación del aire y la degradación ambiental.

- No obstante, se reitera la eliminación de subsidios, para que Ecuador cumpla con los compromisos de reducción de emisiones en el marco del Acuerdo de París, considerando que ciudades como Quito y Guayaquil, registran los niveles más altos de contaminación.

6. Factor Legal

Escribano (2019) y Poveda et. al., (2018) analizaron que:

- En el aspecto legal, a pesar de que las decisiones legales para eliminar los subsidios, como el Decreto 883 del 1 de octubre de 2019 bajo la presidencia de Lenin Moreno, han sido controvertidas y han enfrentado desafíos significativos debido a la resistencia social y las implicaciones económicas, se puede manifestar que ha evolucionado con la implementación de reformas económicas y acuerdos internacionales.
- Bajo esta premisa, los acuerdos con el FMI y otros organismos financieros internacionales implican compromisos legales que Ecuador debe cumplir para recibir la asistencia financiera necesaria en cuanto a financiamiento.
- Finalmente, cualquier cambio en la política de subsidios debe considerar la normativa vigente y garantizar que las medidas sean equitativas y constitucionales, evitando posibles conflictos legales y sociales.

Continuando con el desarrollo propuesto en la metodología, a continuación se efectúa el análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas) en consideración de los subsidios a los combustibles en Ecuador. Este análisis se basa en los aportes efectuados por los autores previamente considerados.

Tabla 6.

Análisis FODA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Los subsidios permiten mantener bajos los precios de los combustibles, beneficiando especialmente a los hogares con menores ingresos al reducir sus gastos en transporte y energía (Escribano, 2019; Espinoza & Viteri, 2019).• La continuidad de los subsidios contribuye a la estabilidad social y política al evitar aumentos abruptos en el costo de vida, lo cual podría generar descontento y protestas (Poveda et al., (2018)• Al mantener los precios de los combustibles artificialmente bajos, se controla la inflación de los bienes y servicios, ayudando a mantener el costo de vida relativamente estable (Zambrano & Pionce, 2023).	<ul style="list-style-type: none">• La población y la economía pueden volverse dependientes de los subsidios, lo que dificulta la implementación de ajustes y reformas económicas, especialmente en tiempos de crisis (Zambrano & Pionce, 2023). <p data-bbox="1234 815 2051 1015">Los subsidios representan una carga significativa para el presupuesto del Estado, limitando la capacidad de inversión en otros sectores y contribuyendo al déficit fiscal (Espinoza y Viteri, 2019)</p> <ul style="list-style-type: none">• Los subsidios tienden a beneficiar en mayor medida a los hogares de mayores ingresos, generando una ineficiencia en la redistribución de recursos y no llegando adecuadamente a los sectores más vulnerables (Escribano, 2019).

OPORTUNIDADES

- La focalización de subsidios en los hogares más vulnerables podría mejorar la eficiencia del gasto público y asegurar que los beneficios lleguen a quienes más lo necesitan, evitando el desperdicio de recursos (**Zambrano & Pionce, 2023**).
- La eliminación gradual de subsidios podría liberar recursos para invertir en tecnologías limpias y sostenibles, promoviendo una transición energética hacia fuentes de energía más sostenibles (Escribano, 2019; Poveda et al., 2018).
- La eliminación de subsidios es una medida que puede ayudar a Ecuador a cumplir con los compromisos internacionales de reducción de emisiones, como los establecidos en el Acuerdo de París (**Espinoza y Viteri, 2019**).

AMENAZAS

- Los acuerdos con organismos internacionales como el FMI pueden implicar la eliminación o reducción de subsidios como condición para la asistencia financiera, lo que puede generar tensiones políticas y sociales (Poveda et al., (2018)
- La eliminación o reducción abrupta de subsidios puede causar descontento social, manifestado en protestas masivas y disturbios, lo que puede derivar en inestabilidad política y económica (Espinoza y Viteri, 2019)
- La continuidad de los subsidios a combustibles fósiles perpetúa el uso de energías contaminantes, contribuyendo al cambio climático y a la degradación ambiental, lo que puede aumentar la presión para implementar políticas más sostenibles (Espinoza & Viteri, 2019; Escribano, 2019).

Nota: A partir de los autores, (Escribano, 2019; Espinoza & Viteri, 2019; Poveda et al., 2018; Zambrano & Pionce, 2023)

Una vez culminado el análisis FODA, se procedió a desarrollar la matriz CAME, cuyo propósito es abordar las debilidades y amenazas identificadas en el análisis FODA y convertirlas en fortalezas y oportunidades.

Figura 6.

Matriz CAME



Nota: Aplicación de la Matriz CAME una vez definido las observaciones de la matriz FODA

Para finalizar el desarrollo del objetivo 2 el cual se enfoca en la propuesta metodológica a emplear para la focalización de subsidios en el sector automotriz, se considera lo siguiente: considerando el uso de tarjetas prepago:

Para diseñar un sistema efectivo de tarjetas de prepago, se revisaron modelos exitosos en la región que han sido aplicables en el sector automotriz. Por ejemplo, en Colombia, el gobierno implementó un sistema de subsidios mediante tarjetas de prepago para los conductores de taxis, diseñado por los ministerios de Transporte (MinTransporte) y de Minas y Energía (MinEnergía). Este sistema, a través de la dirección del DPS, transfiere el monto del subsidio únicamente tras la presentación del SOAT y la licencia de conducción, con transferencias por un solo cargo. Esta metodología permite un control más preciso y transparente sobre el uso de subsidios, asegurando que los beneficios lleguen directamente a los conductores registrados (Caracol, 2024).

En un segundo país, que en este caso es El Salvador, se implementó un nuevo sistema de subsidios para el transporte público mediante el uso de la tarjeta SUBES. Este sistema se ha introducido para ofrecer un subsidio de \$0.04 por pasajero en autobuses y \$0.02 en microbuses. Según la enmienda al artículo 7, inciso segundo, de la Ley Transitoria, se establece que los transportistas deben contar con una tarjeta prepago, un sistema GPS, una tarjeta de circulación vigente y un sistema de contador de pasajeros para acceder a este beneficio (Teledos, 2015).

En Ecuador, se implementó anteriormente un sistema de tarjetas para subsidios dirigido a taxistas, comenzando en Cuenca. Bajo este sistema, los taxistas reciben mensualmente 270 galones de gasolina Ecopais y pueden recargar sus vehículos en estaciones de servicio, donde realizan el pago correspondiente por el consumo. Se planeó extender este mecanismo a las ciudades de Santo Domingo, Riobamba y Ambato, aunque aún no es una realidad, además, parte del acuerdo, el gobierno se comprometió a proporcionar un subsidio retroactivo a partir del 26 de diciembre de 2018, en virtud del Decreto 619 (Teleamazonas, 2019).

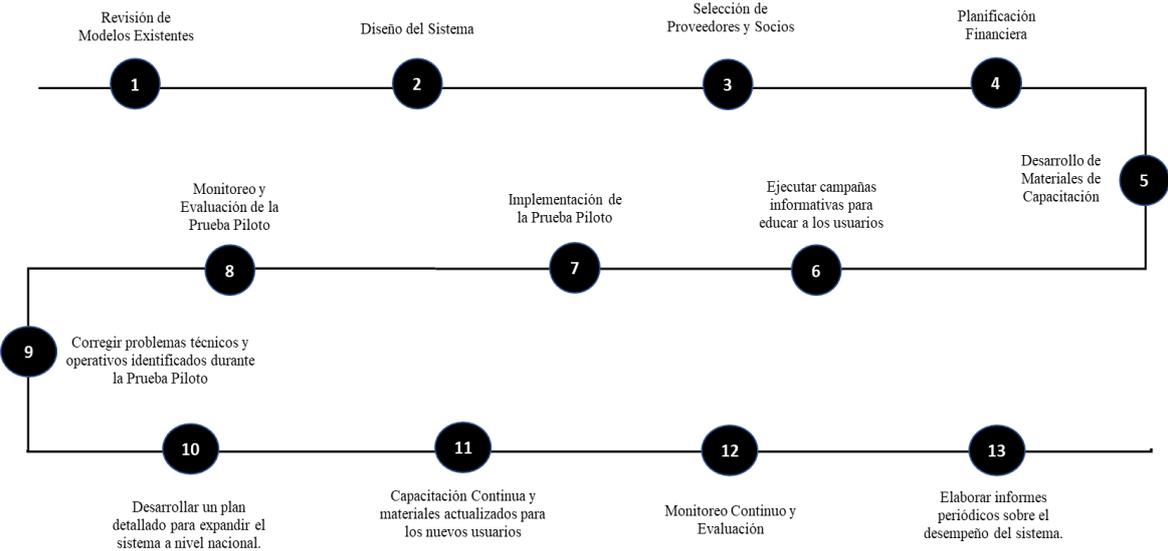
No obstante, con la eliminación del subsidio al combustible, efectuada de forma paulatina a partir del 28 de junio del presente año, el gobierno nacional está actualmente evaluando y debatiendo en mesas de trabajo para formular e implementar una nueva estrategia de focalización. Para 2024, se ha decidido que la nueva medida se dirigirá principalmente al sector del transporte de forma inmediata (El Comercio, 2024). Entre las propuestas de actores clave, como los distribuidores de combustibles, se incluye el uso de tarjetas de débito y billeteras electrónicas para focalizar el subsidio tanto para gasolina extra como para Ecopais

(Diario La Hora, 2024). Esta propuesta sugiere la implementación de tarjetas prepago para mejorar la focalización y eficiencia del subsidio.

Bajo estas premisas, se confirma la implementación de tarjetas prepago. Desde el punto de vista técnico, se desarrollarán tarjetas inteligentes con chips de seguridad para un seguimiento preciso del uso de subsidios. Se necesitará una plataforma de gestión y monitoreo capaz de manejar transacciones en tiempo real y coordinar con estaciones de servicio. Económicamente, se deben considerar los costos de producción, distribución y desarrollo del software para la gestión de las tarjetas. No obstante, se anticipa que una asignación más eficiente de subsidios podría generar ahorros a largo plazo y reducir el déficit fiscal. Desde el punto de vista político, es crucial obtener el apoyo de los actores clave y asegurar el cumplimiento de la normativa vigente para evitar conflictos.

Para facilitar la implementación de este mecanismo de focalización, se prevé el diseño de una hoja de ruta detallada. A continuación, en la figura 7 se presenta el paso a paso de la propuesta:

Figura 7.
Hoja de Ruta para la Implementación del Sistema de Tarjetas de Prepago



Una vez considerado el diseño de la hoja de ruta, se ha elaborado el siguiente plan estratégico, el cual se centra en la implementación de un sistema de focalización eficiente de subsidios, con el objetivo de evitar la fuga de beneficios hacia sectores no vulnerables. La estrategia adoptada incluye el uso de tarjetas prepago como herramienta clave para alcanzar este objetivo.

Tabla 7.*Plan estratégico*

Objetivo Estratégico		Implementar un sistema de focalización eficiente de subsidios basado en criterios claros y actualizados para evitar la fuga de beneficios a sectores no vulnerables mediante el uso de tarjetas prepago.				
Área	Objetivos	• Acciones	Responsables	Plazos	Indicadores de Éxito	
1. Diseño del Sistema	Desarrollar un sistema de tarjetas prepago adaptado a las necesidades de focalización	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diseñar tarjetas inteligentes con chips de seguridad para garantizar la protección contra fraudes. ▪ Desarrollar el software de gestión para rastrear el uso de subsidios. ▪ Establecer criterios de focalización basados en datos socioeconómicos 	Ministerio de Energía y Minas Ministerio de Economía y Finanzas Expertos en tecnología	3-4 meses	Diseño finalizado de tarjetas y software Criterios de focalización establecidos.	
2. Integración y Tecnología	Implementar la infraestructura tecnológica necesaria para el funcionamiento del sistema	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollar y probar la plataforma de gestión y monitoreo en tiempo real. ▪ Asegurar la integración con estaciones de servicio y otros puntos de recarga. ▪ Establecer protocolos de comunicación y seguridad para la transferencia de datos. 	Ministerio de Transporte y Obras Públicas Empresas distribuidoras de combustibles Proveedores tecnológicos	4-6 meses	Plataforma operativa Integración completa con estaciones y sistemas de recarga.	
3. Producción y Distribución	Coordinar la producción y distribución de tarjetas prepago a los beneficiarios y estaciones de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seleccionar proveedores para la fabricación de tarjetas. ▪ Planificar y ejecutar la distribución a usuarios finales y puntos de recarga. ▪ Implementar un sistema de registro para seguimiento y control de la distribución de tarjetas. 	Empresas distribuidoras de combustibles Ministerio de Economía y Finanzas	2-3 meses	Tarjetas distribuidas correctamente Registro preciso de distribución.	

Nota: Desarrollado por el autor a partir de la inforciado técnica del estudio

Tabla 8.*Plan estratégico (continuación)*

Área	Objetivos	Acciones	Responsables	Plazos	Indicadores de Éxito
4. Capacitación y Comunicación	Capacitar a usuarios y operadores en el uso del sistema de tarjetas prepago	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollar materiales de capacitación y guías de uso para beneficiarios y operadores de estaciones de servicio. ▪ Realizar sesiones de formación y talleres prácticos. ▪ Establecer una línea de atención al cliente para resolver dudas y problemas. 	Ministerio de Transporte y Obras Públicas Sociedad Civil (FEINE, FUT)	1-2 meses	Capacitación completada Reducción de incidencias y consultas.
5. Monitoreo y Evaluación	Monitorear el uso de subsidios y evaluar la efectividad del sistema	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementar herramientas de monitoreo para rastrear el uso de subsidios y detectar posibles fugas ▪ Realizar auditorías periódicas para asegurar el cumplimiento de criterios de focalización ▪ Retroalimentación y análisis de usuarios y operadores. 	Agencia de Regulación y Control de Energía Expertos en análisis Ministerio de Economía y Finanzas	6-12 meses (continuo)	Eficiencia en la focalización Reducción de fraudes y fugas de subsidios.
6. Ajustes y Mejoras	Realizar ajustes basados en resultados de la retroalimentación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analizar datos de uso y efectividad del sistema ▪ Ajustar criterios de focalización y procesos según sea necesario ▪ Implementar mejoras continuas para optimizar el sistema de tarjetas prepago. 	Ministerio de Energía y Minas Ministerio de Economía y Finanzas Consultores independientes	12 meses (continuo)	Implementación de mejoras efectivas Adaptación a cambios en necesidades y retroalimentación

Nota: Desarrollado por el autor a partir de la inforciado técnica del estudio

7. DISCUSIÓN

En Ecuador, los subsidios a los principales productos derivados del petróleo, como la gasolina, el diésel y el gas licuado de petróleo (GLP), según señala Muñoz (2018) han sido una estrategia clave del Gobierno nacional, constitucionalmente respaldada como parte de la política fiscal del Estado (Art. 285) cuyo objetivo enfoca la redistribución de los ingresos y proteger a los consumidores locales de las fluctuaciones en los precios internacionales del petróleo. Desde su introducción en 1974, su papel ha sido crucial para estabilizar el costo de vida, al respecto, el Centro de investigación y acción colectiva – Grupo Faro (2020) afirma que en teoría, los gobiernos asumen estos gastos para promover actividades y sectores clave o para apoyar a grupos vulnerables en ámbitos como educación, seguridad, salud o servicios esenciales. No obstante, Acosta (2019) manifiesta que, a pesar de que estos subsidios han aliviado la carga económica de los sectores más vulnerables, también han provocado un aumento significativo en los gastos fiscales.

Paralelamente, Puig et al. (2018) argumentan que los subsidios a los combustibles favorecen desproporcionadamente a los sectores de mayores ingresos, exacerbando la ineficiencia y la inequidad del sistema, esta crítica es respaldada por Zambrano & Pionce (2023) quienes destacan que los beneficios de los subsidios están mal distribuidos, perpetuando desigualdades económicas y concentrando recursos en las clases más acomodadas. La evidencia sugiere que, en lugar de aliviar la carga de los sectores más vulnerables, los subsidios a menudo benefician a aquellos con mayor capacidad económica, lo que contribuye a una mayor desigualdad y refuerza las críticas sobre la equidad del sistema de subsidios.

No conforme, la complejidad en la gestión de subsidios se agrava con problemas externos como el contrabando, que ha causado pérdidas fiscales considerables. Según Zambrano & Pionce (2023), el contrabando ha sido un problema persistente a lo largo de los años, contribuyendo a la evasión de recursos y complicando aún más la administración efectiva de los subsidios. Este problema, como señalan Escribano (2019) y Puig et al. (2018) se suma a los efectos negativos que los subsidios tienen sobre la sostenibilidad económica y ambiental. Los autores argumentan que los subsidios, al mantener precios artificialmente bajos, desincentivan la inversión en tecnologías limpias y perpetúan la dependencia de los combustibles fósiles.

En este contexto, Váscón (2024) hace hincapié en el impacto histórico de los subsidios, que, exacerbados por la crisis de deuda externa a finales de los años 70, llevaron a ajustes económicos severos entre 1982 y 1983, incluyendo la reducción de subsidios y aumentos en los precios de los combustibles. Tales cambios provocaron paros nacionales y una conmoción social considerable, a pesar de ello, las recomendaciones para eliminar los subsidios surgieron en 1988, con aumentos sustanciales en los precios implementados en 1992 y la regulación de precios asumida por la Presidencia en 1993. Este historial evidencia que, aunque los subsidios a los combustibles han sido fundamentales para mantener el apoyo político, su incremento ha generado una presión constante sobre el gobierno para reformar el sistema debido a su significativo impacto fiscal.

Al respecto, Marçayata (2023) señala que la resistencia social a la eliminación o modificación de los subsidios a los combustibles ha alcanzado una intensidad similar a la de las décadas de 1980 y 1990. En ese período, las políticas de ajuste económico, que incluían recortes en los subsidios, provocaron intensas protestas debido al impacto negativo en el costo de vida y en la estabilidad económica de los hogares más vulnerables. Las reacciones sociales de esos años, como las protestas del gas en 1994, reflejaron el profundo descontento generado por la reducción de estos apoyos. A lo largo de los años 2000, los intentos del gobierno ecuatoriano de eliminar gradualmente los subsidios a los combustibles enfrentaron serias dificultades de implementación y una notable resistencia popular. Este patrón se confirma en los estudios de Gould et al. (2018) que destacan que los intentos esporádicos de eliminar o reducir significativamente los subsidios, como los llevados a cabo por los presidentes Abdalá Bucaram en 1996 y Jamil Mahuad en 2000, enfrentaron una fuerte oposición pública, que, en parte, pudo haber influido en la destitución de ambos líderes.

Este contexto de resistencia y presión social-política, ha llevado a un notable incremento en el presupuesto destinado a subsidios en los últimos años. En 2023, según datos de Petroecuador (2022) y el Banco Central del Ecuador (2024), los subsidios alcanzaron los USD 2,667.21 millones, lo que representa una carga fiscal significativa y un incremento del 100.78% en comparación con el año anterior. De este monto, el subsidio al diésel absorbió el 53.59% del total, mientras que el subsidio al gas licuado de petróleo (GLP) constituyó el 26.88%. En este punto, Haro y Haro (2021) subrayan que, a pesar de los esfuerzos para reformar el sistema de subsidios, las dificultades para implementar cambios efectivos han puesto de manifiesto una alta sensibilidad social, con protestas y disturbios que dejan en evidencia la preocupación ciudadana por el aumento de precios resultante de estas reformas.

Precisamente, de acuerdo con Tapia (2024), durante el gobierno de Lenín Moreno, se intentó focalizar el subsidio a los combustibles en diciembre de 2018 mediante la introducción de tarjetas prepago para los taxistas permitiéndoles comprar hasta 270 galones de gasolina al mes a un precio subsidiado de USD 1,48 por galón y los conductores podrían hacer recargas paulatinas en las tarjetas hasta alcanzar un total de USD 399,6, equivalente al costo de los 270 galones. Sin embargo, esta medida fracasó debido a la falta de recursos en la caja fiscal y a problemas de coordinación interinstitucional para crear bases de datos transparentes y completas de los beneficiarios. La implementación requería un trabajo conjunto con el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), los gobiernos locales y el Servicio de Rentas Internas (SRI).

Al no poder resolver estos problemas, el plan piloto no tuvo éxito, y el gobierno de Moreno, según Madrid (2022) el 2 de octubre de 2019 mediante Decreto 883 eliminó el subsidio a los combustibles, provocando movilizaciones lideradas por la Confederación de Pueblos y Nacionalidades Indígenas del Ecuador (CONAIE) y respaldadas por sindicatos, estudiantes y transportistas. Las protestas resultaron en 11 muertos, 1,340 heridos y más de 1,000 detenidos, de los cuales el 80% fueron arrestos arbitrarios, según la Defensoría del Pueblo. La crisis se resolvió con la derogación del Decreto 883 tras un diálogo entre el movimiento indígena y el gobierno, mediado por la Conferencia Episcopal Ecuatoriana (Moreno y otros, 2020).

En su lugar, el segundo intento de focalizar los subsidios, según anuncio Angulo (2020) consistió en un sistema de bandas para la regulación de los precios de los combustibles, anunciado por el expresidente Moreno, el 19 de mayo de 2020, el cual tenía como objetivo ajustar los costos de los combustibles y reducir el gasto estatal en respuesta a la crisis económica generada por la pandemia de COVID-19, con la exclusión al gas de uso doméstico (GLP), combustibles para el sector agrícola y taxis. Inicialmente, los precios de la gasolina extra y ecopaís se redujeron de \$1,85 a \$1,75, y el diésel a \$1, con un tope de incremento del 5%; sin embargo, Granja (2021) discute que a un año después de su implementación la medida fracasó debido a su incapacidad para manejar el incremento acumulativo en el precio del diésel, que subió un 44% entre mayo de 2020 y abril de 2021, generando descontento y protestas en el sector del transporte.

A pesar de la persistente atención del pueblo ecuatoriano en torno a la situación de los combustibles, el sistema de bandas para la fijación de precios se mantuvo tras la posesión de Guillermo Lasso como presidente en mayo de 2021. Según la información del Diario el Metro

Ecuador (2021) en entrevista con el ministro de Energía, Juan Carlos Bermeo, se indicó que el gobierno en su momento no abandono este sistema sino que trato de ajustar los precios, lo que llevó al galón de diésel a \$1,60 y a la Ecopaís y Extra a \$2,28. Sin embargo, tras su eliminación en octubre del 2021, mediante Decreto Ejecutivo 231, el gobierno de Ecuador decidió congelar los precios de las gasolinas Extra y Ecopaís en USD 2,55 por galón, y el precio del diésel en USD 1,90 por galón. Al no tener efectos positivos, Tapia (2024) argumenta que la crisis vivida en 2019 se reprodujo con un nuevo paro nacional de 16 días en junio de 2022, donde la presión derivada del descontento social obligó al Gobierno de Lasso a reducir los precios, estableciendo el costo del galón de gasolina Extra y Ecopaís en USD 2,40, y el galón de diésel en USD 1,75. Además, el gobierno se comprometió a iniciar un diálogo para focalizar los subsidios, con un proceso de diálogo, que se desarrolló entre el 10 de agosto y el 14 de octubre de 2022, el cual permitió definir criterios para excluir del subsidio a quienes no lo necesitaban. Sin embargo, estas medidas de focalización prometidas para septiembre de 2023 no se concretaron debido a la muerte cruzada, que llevó a Daniel Noboa al poder.

En 2024, Tapia (2024) analiza que, bajo el gobierno de Daniel Noboa y tras el incremento del IVA del 12% al 15%, los precios de los combustibles en Ecuador se elevaron a USD 2,46 por galón para la gasolina Extra y Ecopaís, y a USD 1,80 por galón para el diésel, como parte de las condiciones para acceder a un préstamo del FMI por USD 4.000 millones. Este nuevo intento de focalizar los subsidios a los combustibles mediante el sistema de bandas para el transporte público y rural, mantendrán sin cambios al diésel y el GLP debido a su impacto en alimentos y productividad agrícola, como afirmó el presidente durante su visita a España, se dirigirá a las gasolinas Extra y Ecopaís, que tienen un bajo porcentaje de consumo nacional, aun así, anunció la eliminación gradual de estos subsidios (Primicias, 2024).

Efectivamente, a partir de julio, mediante el Decreto 308 emitido el 26 de junio de 2024, el precio de la gasolina Extra y Ecopaís aumentó en 26 centavos, pasando de USD 2,46 a USD 2,72 por galón, manteniéndose así durante 14 días, y a partir del 12 de julio el decreto facilitó un nuevo aumento a USD 2,75; este nuevo esquema de precios, como señala el portal de Ecuavisa (2024) ajusta mensualmente el valor de las gasolinas Extra y Ecopaís en función del precio internacional del petróleo, utilizando un mecanismo de estabilización que limita los aumentos a un máximo del 5% mensual y las reducciones a un mínimo del 10%. Si el precio internacional sube más del 5%, el Estado asumirá el costo adicional. Además, se

implementa una compensación monetaria para ciertos transportistas: taxis recibirán USD 40,56 al mes, tricimotos y mototaxis USD 23,40, y transporte mixto USD 37,70. Los beneficiarios deberán registrar sus datos en un formulario del Ministerio de Transporte para recibir la compensación por transferencia bancaria, con un período de inscripción extendido durante cuatro meses.

Con este punto, se corrobora la hipótesis central de la investigación, y es que los subsidios a los combustibles en Ecuador, aunque han proporcionado alivio a los hogares de bajos ingresos, han resultado en un aumento de los gastos fiscales y una distribución inequitativa de los beneficios, lo cual se respalda con la afirmación de Puig et al. (2018) y Zambrano & Pionce (2023) sobre la inequidad en la distribución de los subsidios y la necesidad de reformar la política para mejorar su eficacia y justicia.

Finalmente, para mejorar la eficiencia del gasto público y apoyar una transición hacia energías más sostenibles, la focalización adecuada de los subsidios podría ser una solución viable, como sugiere Cadena (2022) y el Portal informativo el Comercio (2024), quienes reiteran que esta estrategia no solo optimiza el uso del presupuesto, sino que también puede contribuir a una transición más ordenada hacia fuentes de energía más sostenibles al reducir el impacto negativo de los subsidios generales. Sin embargo, Poveda et al. (2018) y Salazar (2024) advierten que la eliminación gradual de subsidios debe ser manejada con cuidado para evitar el descontento y disturbios sociales, complementando la necesidad de un equilibrio entre eficiencia económica y justicia social se vuelve crucial. Cualquier estrategia de reforma de subsidios debe incorporar mecanismos que garanticen la participación de todos los actores clave en el proceso.

8. CONCLUSIONES

Una vez culminado el desarrollo del presente trabajo investigativo, se llegan a las siguientes conclusiones:

- El análisis de los subsidios a los combustibles en Ecuador revela que estos han sido cruciales para estabilizar el costo de vida, especialmente para los hogares de bajos ingresos desde su introducción en 1974. Sin embargo, la persistencia de estos subsidios ha llevado a un aumento significativo en los gastos fiscales, causando una presión constante para reformar el sistema; y a pesar de los esfuerzos por implementar cambios, la resistencia social y las dificultades en la implementación han resultado en un aumento en el presupuesto destinado a los subsidios, lo que pone de manifiesto la necesidad de una revisión detenida y efectiva del sistema actual y con esta base, desarrollar soluciones factibles y viables económicamente.
- Además, el estudio también muestra que los subsidios, lejos de beneficiar equitativamente a los sectores más vulnerables, tienden a favorecer desproporcionadamente a los sectores de mayores ingresos, exacerbando la desigualdad económica. Los problemas como el contrabando han complicado en gran medida la administración de estos subsidios, resultando en pérdidas fiscales y un impacto ambiental negativo. Por lo tanto, es esencial adoptar estrategias de focalización que optimicen el uso del presupuesto y apoyen una transición hacia fuentes de energía más sostenibles, mientras se minimiza el impacto social de las reformas. La implementación de tarjetas prepago como estrategia podría ser una solución viable, como lo demuestran los modelos exitosos en otros países, con los criterios ya desarrollados en puntos anteriores, esta propuesta permitiría una asignación más precisa de los recursos, asegurando que los beneficios lleguen directamente a los destinatarios previstos y minimizando las pérdidas fiscales asociadas con problemas como el contrabando.

9. RECOMENDACIONES

Derivado de las conclusiones planteadas, se proponen las siguientes recomendaciones:

- Se sugiere implementar un sistema de tarjetas prepago físicas para la asignación de subsidios a los combustibles, adaptado a la realidad ecuatoriana; las tarjetas físicas se desarrollarían con chips de seguridad para prevenir fraudes, y a la vez, se propone gestionar el diseño de un software de gestión que rastree el uso de subsidios en tiempo real y se integre con una plataforma de monitoreo conectada a las estaciones de servicio y puntos de recarga. El desarrollo de estas tarjetas y el software estaría a cargo del Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Economía y Finanzas y expertos en tecnología. Además, se asegurará la integración tecnológica necesaria para que el sistema funcione de manera eficiente, estableciendo protocolos de comunicación y seguridad para la transferencia de datos.
- Adicionalmente, se propone para mejorar la efectividad en la redistribución de los subsidios a los combustibles en el sector automotriz, adoptar un mecanismo de focalización mediante la implementación de estrategias específicas. En primer lugar, es fundamental desarrollar un sistema de evaluación basado en datos socioeconómicos actualizados para identificar a los beneficiarios más necesitados. Paralelamente, se debe incorporar la recomendación anterior sobre, implementar un sistema de tarjetas prepago físicas equipadas con chips de seguridad y vinculadas a un software de gestión que permita el monitoreo en tiempo real del uso de los subsidios. El proceso, según el plan estratégico previsto en la tabla 10, debe llevarse a cabo en fases durante un período de 6 a 8 meses: comenzando con la recopilación y análisis de datos socioeconómicos, seguido por el diseño y prueba de las tarjetas y del software de gestión, y finalmente, la implementación y ajuste continuo basado en la retroalimentación recibida; de esta manera se busca focalizar subsidios para quienes realmente los necesitan, además de maximizar el impacto positivo de los recursos, reducir la desigualdad económica y minimizar las pérdidas fiscales asociadas con la estrategia actual de subsidios.

10. BIBLIOGRAFÍA

- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019). *Diseño y formulación de mecanismos de focalización de subsidios e instrumentos de política pública de*.
<https://www.finanzas.gob.ec>
- Acosta, G. (2019). Liberalización o focalización de los combustibles: experiencia ecuatoriana. *Revista Científica Ecociencia*, 17.
- Agricultura.gob.ec. (2024). Cartografía de la República de Ecuador .
<http://geoportal.agricultura.gob.ec/index.php/visor-geo>.
- Alberdi, I., Carabaña, J., & De la Cuesta, M. (2022). *iberoamérica 2020: Retos ante la crisis*.
<https://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2021/07/SXXI-FC-11.pdf>.
- Amador, C. (2022). El análisis PESTEL. *UNO Sapiens Boletín Científico de la Escuela Preparatoria* No. 1, 4(8), 1-2.
<https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/prepa1/issue/archive>
- Angulo, S. (19 de Mayo de 2020). *Así funcionará el sistema de bandas de los precios de los combustibles*. <https://www.expreso.ec/actualidad/economia/funcionara-sistema-bandas-precios-combustibles-11689.html#:~:text=Moreno%20se%20implementar%C3%A1%20un%20sistema%20de,combustibles%20para%20el%20sector%20agr%C3%ADcola%20o%20para%20taxis>.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2018). *Ley de Hidrocarburos*. Quito: Registro Oficial 711.
<https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-04/LEY%20DE%20HIDROCARBUROS.pdf>
- Banco Central del Ecuador . (2024). NUEVO ESQUEMA DE PRECIOS PARA LAS GASOLINAS Y COMPENSACIÓN A GRUPOS VULNERABLES: UN PASO NECESARIO HACIA LA MEJORA MEDIOAMBIENTAL, FISCAL Y SOCIAL.
<https://www.bce.fin.ec/boletines-de-prensa-archivo/nuevo-esquema-de-precios-para-las-gasolinasy-compensacion-a-grupos-vulnerables-un-paso-necesario-hacia-la-mejora-medioambiental-fiscal-y-social>.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). Análisis económico de la eliminación del subsidio. <https://www.iadb.org/es>.

- Banco Mundial en Ecuador. (2019). Ecuador: panorama general. <https://www.bancomundial.org/es/country/ecuador/overview>.
- Bernal, C. (2010). *Métodología de la investigación administración, economía, humanidades* (Tercera ed.). Pearson.
- Cadena, D. (2022). “Subsidios a los combustibles y la canasta básica en América Latina, período 2015-2019.”. <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/34352/1/T5233e.pdf>.
- Cadena, D. (2022). *Subsidio a los combustibles y la canasta básica en América Latina, Periodo 2015-2019*. Universidad Tecnica de Ambato, [Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Economista], Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/34352>
- Calderón, J. (2019). El impacto de la eliminación de subsidios. <https://www.larepublica.ec/blog/2019/01/10/impacto-eliminacion-subsidios/>.
- Caracol, R. (Dirección). (1 de Mayo de 2024). *Subsidios taxistas: ¿Cuáles son los requisitos y quiénes lo reciben? Director DPS responde*. <https://www.youtube.com/watch?v=SE1bsvC-jC8>
- Carrillo, K. (2022). Análisis comparativo del subsidio a los combustibles en el Ecuador y su impacto en el PIB, periodo 2006 - 2020. En F. D. UTMACH. https://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/20166/1/Trabajo_Titulacion_671.pdf.
- Castillo, J. (2007). Una nota acerca de los subsidios, la política y la economía. *Cuestiones Económicas*, 23, 3-3. https://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/wp1515_en.pdf
- Centro de investigación y acción colectiva – Grupo Faro. (2020). Subsidios a los combustibles en Ecuador. 1-3. https://grupofaro.org/wp-content/uploads/2020/09/FACT-SHEET-SUBSIDIOS_compressed.pdf
- CEPAL. (2019). La crisis de los precios del petróleo y su impacto en los países centroamericanos. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/25972-la-crisis-precios-petroleo-su-impacto-paises-centroamericanos>.

- Chicaiza, P. (2019). *Las políticas de eliminación en los subsidios de los combustibles fósiles y su relación con la inflación del Ecuador*. Tesis de Grado, Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Contabilidad y Auditoría. <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/30614/1/T4694e.pdf>
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Registro oficial 449. https://defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Diario La Hora. (1 de Febrero de 2024). *Distribuidores de combustibles proponen tarjeta de débito y billetera electrónica para focalizar subsidio de extra y eco país*. <https://www.lahora.com.ec/pais/distribuidores-de-combustibles-proponen-tarjeta-de-debito-y-billetera-electronica-para-focalizar-subsidio-de-extra-y-eco-pais/>
- Ecuavisa. (27 de Junio de 2024). *Todo lo que debe saber sobre el alza del precio de gasolinas en Ecuador*. <https://www.ecuavisa.com/noticias/economia/todo-lo-que-debe-saber-alza-precio-gasolina-ecuador-BA7561715>
- El Comercio. (05 de Junio de 2024). *Focalización de los subsidios será a través de compensaciones a usuarios del transporte público*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/focalizacion-subsidios-compensaciones-usuario-transporte-publico-ecuador.html>
- Erazo, O. (2024). Precios y subsidios a los combustibles en Ecuador. <https://opcions.ec/portal/2024/06/12/precios-y-subsidios-a-los-combustibles-en-ecuador/>.
- Escribano, G. (2019). Ecuador y los subsidios a los combustibles. *Real Instituto Elcano*, 1-10. https://www.researchgate.net/profile/Gonzalo-Escribano-2/publication/347004632_Ecuador_y_los_subsidios_a_los_combustibles/links/5fd7800892851c13fe851d89/Ecuador-y-los-subsidios-a-los-combustibles.pdf
- Espinoza, D., & Viteri, C. (2019). Análisis económico de la eliminación del subsidio de la gasolina en el Ecuador. *Revista Espacios*, 40(24), 8. <https://revistaespacios.com/a19v40n24/a19v40n24p08.pdf>
- Fernández, J. (28 de Marzo de 2022). *Qué es un análisis CAME y cómo aplicarlo a tu estrategia*. <https://josedavidfernandez.com/analisis-came/>

- Fondo Monetario Internacional (FMI). (2022). El FMI y las autoridades ecuatorianas alcanzan un acuerdo a nivel de personal técnico sobre la cuarta y quinta revisión del programa económico de Ecuador en el marco del Servicio Ampliado (SAF). <https://www.imf.org/es/News/Articles/2022/05/11/pr22148-ecuador-imf-staff-and-the-ecuadorian-authorities-reach-staff-level-agreement>.
- Fondo Monetario Internacional . (2019). Los subsidios a los combustibles fósiles se disparan hasta alcanzar un monto histórico de USD 7 billones. <https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2023/08/24/fossil-fuel-subsidies-surged-to-record-7-trillion>.
- García, T., & Cano, M. (2020). *El FODA: una técnica para el análisis de problemas en el contexto de la planeación en las organizaciones*. IIESCA. <https://www.uv.mx/iiesca/files/2023/01/foda1999-2000.pdf>
- Geodatos. (2023). *Coordenadas geográficas de Ecuador*. <https://www.geodatos.net/coordenadas/ecuador>
- Gould, C., Schlesinger, S., Ochoca, A., Thurber, M., Aguas, W., Graham, J., & Jack, D. (2018). Política gubernamental, acceso a combustibles limpios y apilamiento persistente de combustibles en Ecuador. *Desarrollo de sostenibilidad energética*, 46, 111-122. <https://doi.org/10.1016/j.esd.2018.05.009>.
- Granja, C. (27 de Abril de 2021). *Revisión del sistema de bandas, focalización y hasta congelamiento de combustibles, entre escenarios para el próximo Gobierno*. <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/precios-combustibles-transportistas-paralizacion-sistema-de-bandas-abril-2021-nota/>
- Haro, A., & Haro, M. (2021). Efecto de la eliminación del subsidio a los combustibles y el impacto en los precios de los tubérculos y raíces en el mercado de Ambato EP-MA en Ecuador. <https://www.redalyc.org/journal/880/88069714004/html/>.
- Hernández, R., Fernandez, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed.). McGraw Hill Education. McGRAW-HILL.
- León, L., Mena, G., & Rivas, J. (2021). Ecuador: Subsidio de la gasolina en relación al Gasto Público Nacional, 2007-2017. *Polo del Conocimiento*, 6(3), 1513-1529. <https://doi.org/10.23857/pc.v6i3.2449>

- Madrid, A. (2022). La movilización nacional de octubre de 2019 en Ecuador. Un acercamiento desde el análisis etnográfico. *Disparidades. Revista de Antropología*, 77(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.3989/dra.2022.034>
- Marcayata, C. (2023). ¿Subsidiar o no los combustibles? El eterno debate en Ecuador. *Revista Gestión Digital*. <https://revistagestion.ec/analisis-economia-y-finanzas/subsidiar-o-no-los-combustibles-el-eterno-debate-en-ecuador/>
- Mendoza, M. (2014). Panorama preliminar de los subsidios y los impuestos a las gasolinas y diésel en los países de América Latina. *CEPAL – Colección Documentos de Proyecto*.
- Metro Ecuador. (19 de Agosto de 2021). *el sistema de bandas para la fijación de precios de los combustibles, implementado anteriormente, se mantuvo a pesar de las protestas y el aumento significativo en los precios del diésel y las gasolinas. En agosto de 2021, el ministro de Energía, Juan Car.* https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2021/08/19/ecuador-no-planea-abandonar-banda-de-fijacion-de-precio-de-las-gasolinas-pese-a-las-protestas-sociales.html#google_vignette
- Ministerio de Economía y Finanzas . (MEF 2022). SUBSIDIOS DEL ESTADO – PROFORMA 2022. <https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/10/3-Subsidios-1.pdf>.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2023). Subsidios Proforma Presupuestaria 2023. https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/Anexo-3_Subsidios-2023.pdfv.
- Moreno, M., Amézquita, A., & Mejía, A. (2020). La protesta social de 2019 y la juventud: el octubre ecuatoriano. *Dossier: Ecos de la protesta social*, 51(4), 11-16. <https://forum.lasaweb.org/files/vol51-issue4/Dossier-2.pdf>
- Muñoz, F. (2018). Subsidios a los combustibles en Ecuador. elementos y dimensiones para una discusión argumentada. *Friedrich Ebert Stiftung*, 1-21. https://www.researchgate.net/publication/337261938_Subsidios_a_los_combustibles_en_Ecuador_elementos_y_dimensiones_para_una_discusion_argumentada
- Muñoz, F. (2018). *Subsidios a los combustibles en Ecuador. Un debate en el que cabemos todos y todas* (Primera ed.). Quito: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Ecuador Instituto.

https://www.researchgate.net/publication/337261853_Subsidios_a_los_combustibles_en_Ecuador_Un_debate_en_el_que_cabemos_todos_y_todas

Muñoz, M., & Fernandez, A. (2018). *Subsidio a los combustibles en Ecuador*. QUITO: SINDICATO.xyz.

Olivera, M. (2020). SUBSIDIOS Y CONSUMO DENTRO LA ECONOMÍA BOLIVIANA. En *Investigación&Negocios*.
http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2521-27372020000100006.

Petroecuador. (2022). *Proforma Presupuestaria 2023*. Ministerio de Economía y Finanzas.
https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/Anexo-3_Subsidios-2023.pdf

Poveda, G., Carrillo, F., & Castro, F. (2018). Impacto Social ante eliminación del subsidio a los combustibles en Ecuador. *Revista Eumednet. Observatorio de la Economía Lationamericana*, 1-16. <https://www.eumed.net/rev/oel/2018/08/eliminacion-subsidio-combustibles.html>

Primicias. (21 de Febrero de 2024). *Noboa evalúa alza gradual al precio de la gasolina, mediante sistema de bandas*. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/gobierno-noboa-combustibles-sistema-bandas/>

Puig, I., Martínez, A., Vicuña, Z., & Córdova, G. (2018). Subsidios a los combustibles fósiles en Ecuador: Diagnóstico y Opciones para su Progresiva Reducción. *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica*, 28(1), 87-106.
<https://redibec.org/ojs/index.php/revibec/article/view/23/51>

Ramírez, A. (2023). Subsidio a los combustibles e incidencia sobre el IPC: Caso Ecuador, período 2000–2020. *Revista Portal de la Ciencia*, 4(3), 286-303.
<https://doi.org/https://doi.org/10.51247/pdlc.v4i3.392>

Rea, K. A. (2021). *Criterios para la focalización del subsidio de combustibles como mecanismo de redistribución de la riqueza en el Ecuador período 2017-2021 [Tesis de Pregrado Universidad Católica del Ecuador]*. Tesis de Grado, Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Escuela de Jurisprudencia.
<https://repositorio.puce.edu.ec/items/85ec63ee-6159-49a9-a681-97598487e7f0>

- Salazar, Y. (2024). Quiénes pagarán el costo de la eliminación del subsidio a la gasolina. <https://www.primicias.ec/noticias/firmas/eliminacion-subsidio-gasolina-ecuador-extra-ecopais/>.
- Silva, S. (2017). Identificando a los protagonistas: el mapeo de actores como herramienta para el diseño y análisis de políticas públicas. *Gobernar: The Journal of Latin American Public Policy and Governance*, 1(1), 64-83. <https://doi.org/10.22191/gobernar/vol1/iss1/>
- Tapia, E. (03 de Junio de 2024). *Acuerdo con el FMI: Noboa se compromete a focalizar subsidios a las gasolinas en 2024.* <https://www.primicias.ec/noticias/economia/subsidios-fmi-acuerdo-condiciones-daniel-noboa/>
- Tapia, E. (30 de Enero de 2024). *Noboa, el tercer presidente que intentará focalizar subsidios a los combustibles.* <https://www.primicias.ec/noticias/economia/subsidios-combustibles-gasolinas-daniel-noboa-conaie/>
- Teamazonas . (8 de Marzo de 2019). *Taxistas reciben tarjetas con subsidio para gasolina.* <https://www.youtube.com/watch?v=f1BNMjwLZB4>
- Teledos . (30 de Abril de 2015). *Pago de subsidio a transportistas será con tarjeta prepago.* <https://www.youtube.com/watch?v=T1LY2Z9myzI>
- Troncoso, C., & Amaya, A. (2017). Entrevista: guía práctica para la recolección de datos cualitativos en la investigación. *Rev. Fac. Med.*, 6(2), 329-332. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.15446/revfacmed.v65n2.60235>
- Vásconez, L. (09 de Junio de 2024). *Así son los 50 años del subsidio a los combustibles en Ecuador.* <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/50-anos-subsidio-combustibles-ecuador-focalizacion.html>
- Yepez, A., & Arias, K. (2023). Subsidios y sostenibilidad: Perspectivas del mercado energético en América Latina y el Caribe. Vicepresidencia de Sectores y Conocimiento en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). <https://blogs.iadb.org/energia/es/subsidios-y-sostenibilidad-perspectivas-del-mercado-energetico-en-america-latina-y-el-caribe/>

Zambrano , A., & Pionce, M. (2023). La intervención de la administración pública en los subsidios de los combustibles del Ecuador. *Revista UNESUM-Ciencias*, 7(1), 85-102.
<https://doi.org/https://doi.org/10.47230/unesum-ciencias.v7.n1.2023.704>

11. ANEXOS

Anexo 1.

Evolución Histórica de los subsidios a la gasolina súper 1989-2024

Derivado	Precio en terminal de gasolina súper en Ecuador	Precio promedio de gasolina Midgrade al mayoreo sin impuestos en Estados Unidos	Diferencial de precios		Consumo interno de gasolina súper	Consumo interno de gasolina súper	Subsidio a la gasolina súper
Año	US \$/ galón	US \$/ galón	US \$/ galón		Miles de barriles	Millones de galones	Millones de US \$
1989	0,44	0,69	0,25		724.41	30.43	7.61
1990	0,52	0,81	0,29		590.81	24.81	7.20
1991	0,53	0,73	0,20		612.37	25.72	5.14
1992	0,76	0,71	- 0,05		482.99	20.29	- 1.01
1993	1,10	0,66	- 0,44		313.70	13.18	- 5.80
1994	1,27	0,64	- 0,63		520.87	21.88	- 13.78
1995	1,22	0,67	- 0,55		733.89	30.82	- 16.95
1996	1,11	0,76	- 0,35		838.00	35.20	- 12.32
1997	1,04	0,75	- 0,29		928.40	38.99	- 11.31
1998	1,10	0,58	- 0,52		1.588.15	66.70	- 34.69
1999	1,30	0,69	- 0,61		896.13	37.64	- 22.96
2000	0,84	1,01	0,17		1.013.48	42.57	7.24
2001	0,98	0,94	- 0,04		1.410.69	59.25	- 2.37
2002	1,07	0,88	- 0,19		2.166.65	91.00	- 17.29
2003	1,50	1,06	- 0,44		2.432.45	102.16	- 44.95
2004	1,50	1,34	- 0,16		2.711.23	113.87	- 18.22
2005	1,47	1,71	0,24		2.978.78	125.11	30.03
2006	1,47	2,02	0,55		3.338.20	140.20	77.11
2007	1,50	2,24	0,74		3.726.41	156.51	115.82

2008	1,50	2,60	1,10	4.172.96	175.26		192.79	
2009	1,50	1,78	0,28	4.439.51	186.46		52.21	
2010	1,50	2,19	0,69	4.721.11	198.29		136.82	
2011	1,50	2,89	1,39	5.482.37	230.26		320.06	
2012	1,50	2,92	1,42	5.346.38	224.55		318.86	
2013	1,50	2,85	1,35	5.169.42	217.12		293.11	
2014	1,50	2,72	1,22	5.297.43	222.49		271.44	
2015	1,50	1,86	0,36	5.312.38	223.12		80.32	
2016	1,50	2,25	0,75	5.511.60	231.49		173.62	
2017	1,50	2,48	0,98	4.558.80	191.47		187.64	
2018	2,21	2,37	0,16	3.314.40	139.20		22.92	
2019	2,06	2,56	0,50	2.768.40	116.27		57.85	
2020	2,91	2,20	-	0,71	2.222.40	93.34	-	66.34
2021	2,91	3,31		0,40	2.781.60	116.83		46.65
2022	4,34	3,21	-	1,13	2.604.00	109.37	-	123.51
2023	3,33	3,13	-	0,20	1.053.60	44.25	-	8.87
2024	3,40	3,50		0,10	628.80	26.41		2.64

Nota: Durante 2019, se discutió la eliminación de los subsidios a los combustibles, incluida la gasolina Súper, lo que generó protestas significativas y un paro nacional, lo que llevó al gobierno a revertir la medida, En 2020, durante la pandemia de COVID-19, el subsidio a la gasolina Súper fue reducido significativamente, aunque se mantuvo algún nivel de subsidio, En 2021, se realizó un ajuste adicional con un enfoque más limitado y focalizado, En 2022, el subsidio continuó, aunque a niveles reducidos y con cambios en su aplicación, En 2023, el subsidio fue reducido drásticamente, y en 2024, se observó una eliminación casi completa del subsidio, con cifras muy bajas en comparación con años anteriores, Con base en Becerra (2016), en su estudio sobre la cuantificación de los subsidios a los derivados del petróleo en Ecuador, La información a partir de 2016 se ha actualizado utilizando datos del Banco Central del Ecuador (BCE) (2024), EP Petroamazonas (2024) y la Energy Information Administration (EIA) (2024),

Anexo 2.*Evolución Histórica de los subsidios al diésel de 1989-2024*

Derivado	Precio en terminal de gasolina diésel en Ecuador	Precio promedio de diésel n° 2 al mayoreo sin impuestos en Estados Unidos	Diferencial de precios	Consumo interno de gasolina diésel	Consumo interno de gasolina diésel	Subsidio a la gasolina diésel
Año	US \$/ galón	US \$/ galón	US \$/ galón	Miles de barriles	Millones de galones	Millones de US \$
1989	0,27	0,57	0,30	8,211.02	344.86	103.46
1990	0,36	0,69	0,33	8,245.13	346.30	114.28
1991	0,37	0,62	0,25	9,957.21	418.20	104.55
1992	0,49	0,59	0,10	11,087.92	465.69	46.57
1993	0,67	0,57	- 0,10	11,060.27	464.53	- 46.45
1994	0,72	0,53	- 0,19	12,734.30	534.84	- 101.62
1995	1,04	0,54	- 0,50	13,826.73	580.72	- 290.36
1996	0,68	0,66	- 0,02	15,526.64	652.12	- 13.04
1997	0,62	0,61	- 0,01	17,064.72	716.72	- 7.17
1998	0,62	0,45	- 0,17	17,318.08	727.36	- 123.65
1999	0,57	0,54	- 0,03	13,818.18	580.36	- 17.41
2000	0,42	0,89	0,47	15,581.77	654.43	307.58
2001	0,59	0,78	0,19	17,261.64	724.99	137.75
2002	0,68	0,72	0,04	17,459.99	733.32	29.33
2003	0,79	0,89	0,10	17,515.22	735.64	73.56
2004	0,80	1,18	0,38	18,909.63	794.20	301.80
2005	0,80	1,73	0,93	21,234.16	891.83	829.41
2006	0,80	2,01	1,21	23,475.10	985.95	1,193.00
2007	0,80	2,19	1,39	22,911.48	962.28	1,337.57
2008	0,80	2,98	2,18	23,730.39	996.68	2,172.75

2009	0,80	1,71	0,91	24,457.01	1,027.19	934.75
2010	0,80	2,21	1,41	29,953.18	1,258.03	1,773.83
2011	0,80	3,03	2,23	28,422.08	1,193.73	2,662.01
2012	0,80	3,11	2,31	29,253.12	1,228.63	2,838.14
2013	0,80	3,03	2,23	32,765.46	1,376.15	3,068.81
2014	0,80	2,82	2,02	33,536.66	1,408.54	2,845.25
2015	0,80	1,67	0,87	33,086.50	1,389.63	1,208.98
2016	0,80	2,40	1,60	31,998.00	1,343.92	2,150.27
2017	0,80	2,45	1,65	33,238.80	1,396.03	2,304.84
2018	1,43	2,51	1,08	33,734.40	1,416.84	1,533.63
2019	2,05	2,56	0,50	32,643.60	1,371.03	690.22
2020	1,30	2,59	1,49	33,600.00	1,411.20	2,102.39
2021	1,10	2,71	1,10	33,289.20	1,398.15	1,541.96
2022	1,61	2,93	1,50	38,574.00	1,620.11	2,426.00
2023	1,43	3,05	1,53	35,632.80	1,496.58	2,282.67
2024	1,52	3,14	3,14	17,446.20	732.74	2,299.34

Nota: En 2020, el subsidio al diésel en Ecuador se incrementó notablemente debido a los efectos de la pandemia de COVID-19, que llevó a una caída en el consumo y a un ajuste en los precios internacionales del petróleo. A pesar de la crisis económica global y las restricciones de movilidad, el gobierno mantuvo el subsidio a niveles elevados para mitigar el impacto en el transporte y otros sectores esenciales. El subsidio alcanzó los USD 2,102.39 millones, con un diferencial de precios de USD 1.49 por galón. Esta política tuvo como objetivo asegurar el acceso continuo al diésel y apoyar a la economía durante el período de recuperación. Con base en Becerra (2016), en su estudio sobre la cuantificación de los subsidios a los derivados del petróleo en Ecuador. La información a partir de 2016 se ha actualizado utilizando datos del Banco Central del Ecuador (BCE) (2024), EP Petroamazonas (2024) y la Energy Information Administration (EIA) (2024).

Anexo 3.

Evolución Histórica de los subsidios a la gasolina extra 1989-2024

Derivado	Precio en terminal de gasolina extra en Ecuador	Precio promedio regular al mayoreo sin impuestos en Estados Unidos	Diferencial de precios	Consumo interno de gasolina extra	Consumo interno de gasolina extra	Subsidio a la gasolina extra
Año	US \$/ galón	US \$/ galón	US \$/ galón	Miles de barriles	Millones de galones	Millones de US \$
1989	0,34	0,62	0,28	9,706.19	407.66	114.14
1990	0,39	0,75	0,36	10,230.48	429.68	154.68
1991	0,39	0,67	0,28	10,912.63	458.33	128.33
1992	0,5	0,64	0,14	11,004.08	462.17	64.70
1993	0,67	0,59	- 0,08	11,109.07	466.58	- 37.33
1994	1,05	0,56	- 0,49	10,121.97	425.12	- 208.31
1995	1,05	0,59	- 0,46	8,378.27	351.89	- 161.87
1996	0,94	0,68	- 0,26	8,365.29	351.34	- 91.35
1997	0,88	0,67	- 0,21	8,593.94	360.95	- 75.80
1998	0,84	0,5	- 0,34	9,554.61	401.29	- 136.44
1999	0,87	0,61	- 0,26	9,722.53	408.35	- 106.17
2000	0,57	0,94	0,37	10,542.36	442.78	163.83
2001	0,76	0,86	0,10	10,696.79	449.27	44.93
2002	0,85	0,8	- 0,05	10,502.70	441.11	- 22.06
2003	1,14	0,98	- 0,16	10,046.92	421.97	- 67.52
2004	1,17	1,27	0,10	10,477.67	440.06	44.01
2005	1,17	1,65	0,48	10,952.69	460.01	220.81
2006	1,17	1,94	0,77	11,648.59	489.24	376.72
2007	1,17	2,15	0,98	12,411.28	521.27	510.85
2008	1,17	2,56	1,39	13,548.92	569.05	790.99

2009	1,17	1,73	0,56	14,351.21	602.75	337.54
2010	1,17	2,14	0,97	14,792.53	621.29	602.65
2011	1,17	2,84	1,67	15,956.94	670.19	1,119.22
2012	1,17	2,9	1,73	17,176.82	721.43	1,248.07
2013	1,17	2,78	1,61	18,631.35	782.52	1,259.85
2014	1,17	2,59	1,42	19,303.05	810.73	1,151.23
2015	1,17	1,68	0,51	17,638.36	740.81	377.81
2016	1,16	2,42	1,26	17,618.40	739.97	931.84
2017	1,16	2,47	1,31	12,220.80	513.27	672.02
2018	1,16	2,52	1,36	14,073.60	591.09	803.46
2019	1,49	2,58	1,09	12,694.80	533.18	580.60
2020	1,40	2,62	0,50	12,850.80	539.73	271.99
2021	2,12	2,80	0,82	12,482.40	524.26	428.77
2022	1,98	2,98	1,00	13,864.80	582.32	581.07
2023	1,98	3,09	0,86	12,943.20	543.61	469.64
2024	2,23	3,13	3,13	6286.2	264.02	826.38

Nota: En 2020, debido a la pandemia de COVID-19, el subsidio a la gasolina extra experimentó cambios significativos. A pesar de la reducción de precios internacionales de los combustibles y de los ajustes en la política de subsidios, el gobierno ecuatoriano mantuvo un nivel de subsidio para contrarrestar el impacto económico sobre los consumidores durante la crisis sanitaria. Esta medida buscó mitigar el efecto de la alta volatilidad de los precios internacionales y apoyar la economía nacional en un contexto de recesión global. Con base en Becerra (2016), en su estudio sobre la cuantificación de los subsidios a los derivados del petróleo en Ecuador. La información a partir de 2016 se ha actualizado utilizando datos del Banco Central del Ecuador (BCE) (2024), EP Petroamazonas (2024) y la Energy Information Administration (EIA) (2024).