



UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA
La Universidad Católica de Loja

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**Análisis de los subsidios al costo de combustibles como
consecuencia de las manifestaciones del año 2019 al 2022**

Trabajo de integración curricular previo a la obtención del título de:

LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Autor: Chamorro Ortiz Johanna Alexandra

Director: Andrade Apolo Alexandra Maricruz

IBARRA

2024



Esta versión digital, ha sido acreditada bajo la licencia Creative Commons 4.0, CC BY-NC-SA: Reconocimiento-No comercial-Compartir igual; la cual permite copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra, mientras se reconozca la autoría original, no se utilice con fines comerciales y se permiten obras derivadas, siempre que mantenga la misma licencia al ser divulgada. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

2024

Aprobación del director del Trabajo de Integración Curricular

Loja, 8 de marzo de 2024

Phd

Diego Fernando García Vélez

Director de la carrera de Administración Pública

Ciudad. -

De mi consideración:

Me permito comunicar que, en calidad de director del presente Trabajo de Integración Curricular denominado: Análisis de los subsidios al costo de combustibles como consecuencia de las manifestaciones del año 2019 al 2022, realizado por Johanna Alexandra Chamorro Ortiz, ha sido orientado y revisado durante su ejecución, así mismo ha sido verificado a través de la herramienta de similitud académica institucional, y cuenta con un porcentaje de coincidencia aceptable. En virtud de ello, y por considerar que el mismo cumple con todos los parámetros establecidos por la Universidad, doy mi aprobación a fin de continuar con el proceso académico correspondiente.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Director: Mgs. Alexandra Maricruz Andrade Apolo

C.I.: 1707879944

Correo electrónico: amandrade11@utpl.edu.ec

Declaración de autoría y cesión de derechos

Yo, Johanna Alexandra Chamorro Ortiz, declaro y acepto en forma expresa lo siguiente:

Ser autor (a) del Trabajo de Integración Curricular denominado: Análisis de los subsidios al costo de combustibles como consecuencia de las manifestaciones del año 2019 al 2022, de la carrera de Administración Pública, específicamente de los contenidos comprendidos en: 3 Capítulos, el primer Capítulo se centra en el Marco Teórico, el capítulo dos Marco Metodológico y el capítulo tres de Análisis y discusión de resultados. Siendo Alexandra Maricruz Andrade Apolo, directora del presente trabajo; también declaro que la presente investigación no vulnera derechos de terceros ni utiliza fraudulentamente obras preexistentes. Además, ratifico que las ideas, criterios, opiniones, procedimientos y resultados vertidos en el presente trabajo investigativo, son de mi exclusiva responsabilidad. Eximo expresamente a la Universidad Técnica Particular de Loja y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones judiciales o administrativas, en relación a la propiedad intelectual de este trabajo.

Que la presente obra, producto de mis actividades académicas y de investigación, forma parte del patrimonio de la Universidad Técnica Particular de Loja, de conformidad con el artículo 20, literal j), de la Ley Orgánica de Educación Superior; y, artículo 91 del Estatuto Orgánico de la UTP, que establece: "Forman parte del patrimonio de la Universidad la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado que se realicen a través, o con el apoyo financiero, académico o institucional (operativo) de la Universidad", en tal virtud, cedo a favor de la Universidad Técnica Particular de Loja la titularidad de los derechos patrimoniales que me corresponden en calidad de autor/a, de forma incondicional, completa, exclusiva y por todo el tiempo de su vigencia.

La Universidad Técnica Particular de Loja queda facultada para ingresar el presente trabajo al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública, en cumplimiento del artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

.....

Autor: Johanna Alexandra Chamorro Ortiz

C.I.:0401594684

Correo electrónico: jachamorro8@utpl.edu.ec

Dedicatoria

Dedico mi Trabajo de Integración Curricular principalmente a Dios, por darme la fuerza necesaria para cumplir esta meta.

A mis padres Edison Chamorro y Luz Ortiz quienes me han dado la existencia; gracias por ser como son, porque su apoyo y su amor han forjado la persona que ahora soy.

También a mis hermanos Evelyn, Richar y Eliana por ser siempre mi motivación de lucha y perseverancia.

A mi abuelita Loli que desde el cielo siempre ha estado conmigo en los momentos más difíciles, porque a pesar de que ya no esté físicamente conmigo, eternamente he sentido su compañía.

Y finalmente a quienes creyeron en mí, con su actitud lograron fortalecer mi espíritu, pudiendo demostrar que nada es imposible.

Agradecimiento

Gracias a Dios por la vida de mis padres y mis hermanos. Además, él bendice cada día de mi vida, con la hermosa oportunidad de estar y disfrutar de las personas que me aman.

Agradezco a mis padres, Edison y Luz por ser los principales promotores de mis metas, gracias a ellos por cada día confiar y creer en mí; gracias papitos por cada consejo y por cada palabra de aliento que me dieron cuando más los necesitaba.

Mi sincero agradecimiento a la Universidad Técnica Particular de Loja y mi gratitud a la Mgs. Alexandra Maricruz Andrade Apolo, Directora de mi Trabajo de Integración Curricular, por brindarme la orientación adecuada en los conocimientos requeridos para el desarrollo del mismo.

Índice de contenido

Carátula	I
Aprobación del director del Trabajo de Integración Curricular	II
Declaración de autoría y cesión de derechos	III
Dedicatoria	V
Agradecimiento	VI
Índice de contenido.....	VII
Índice de tablas	X
Índice de Figuras.....	X
Resumen.....	1
Abstract	2
Introducción	3
Capítulo uno	5
Marco teórico	5
1.1 Teoría de los subsidios y el tamaño del Estado.....	5
1.2 Subsidios en Latinoamérica.....	7
1.2.1 <i>País sin Políticas de Subsidios de Combustibles</i>	8
1.2.1.1 Subsidios en México	8
1.2.2 <i>Países con Políticas de Subsidios de Combustibles</i>	8
1.2.2.1 Subsidios en Venezuela.....	9
1.2.2.2 Subsidios en Argentina.....	9
1.2.2.3 Subsidios en Colombia	10
1.2.2.4 Subsidios en el Ecuador	11
1.2.3 <i>Tipos de subsidios</i>	13

1.2.3.1 Subsidio a los combustibles.....	13
1.2.3.2 Subsidio a la energía eléctrica.....	15
1.2.3.3 Subsidio al Bono de Desarrollo Humano	16
1.2.4 <i>Historia de los subsidios al costo de combustibles en Ecuador</i>	17
1.3 Protestas que se llevaron a cabo por la eliminación a los subsidios y el incremento de precios del combustible en el Ecuador	18
1.4 Eliminación de los subsidios al combustible y sus consecuencias.....	23
1.5 Evidencia empírica	24
Capítulo dos	29
Marco metodológico	29
2.1 Enfoque de investigación.....	29
2.2 Tipo de estudio	30
2.3 Diseño de la investigación	31
2.4 Período y lugar donde se desarrolla la investigación	31
2.5 Métodos de investigación	32
2.6 Selección de las variables.....	32
2.7 Procedimientos (recopilación de información)	32
2.8 Métodos de tratamiento de la información recopilada	32
Capítulo tres	34
Análisis y discusión de resultados	34
3.1 Política del Gobierno Nacional relacionado con los subsidios	34
3.2 Incidencia de la eliminación de los subsidios al combustible en PGE y sus efectos.....	35

3.2.1 Variaciones del precio de los combustibles en el período de la investigación	36
.....	
3.2.1.1 Evolución de precios de gasolina extra-ecopaís	36
3.2.1.2 Evolución de precios de Diésel	38
3.2.1.3 Montos de subsidios en combustibles cubiertos por el Estado ecuatoriano	40
3.3 Situación económica y social en el sector del transporte como resultado de la eliminación de los subsidios al combustible durante el periodo 2019-2022	41
Conclusiones	45
Recomendaciones.....	46
Referencias	48
Apéndice A.	56
Apéndice B.	57

Índice de tablas

Tabla 1 Evolución de precios de gasolina extra-ecopaís 2019-2022	36
Tabla 2 Evolución de precios de diésel 2019-2022	38
Tabla 3 Montos de subsidios en combustibles cubiertos por el Estado ecuatoriano 2019-2022.....	40

Índice de figuras

Figura 1 Imagen en la que se representa el precio de la gasolina en países de Latinoamérica.....	11
Figura 2 Imagen en la que se representa el valor de los subsidios del año 2019 al 2022, en millones de dólares	14
Figura 3 Imagen en la que se representa el precio de la gasolina en los países de América latina	20
Figura 4 Evolución de precios de gasolina extra-ecopaís 2019-2022	37
Figura 5 Evolución de precios de diésel 2019-2022.....	39
Figura 6 Subsidios a los combustibles 2019 - 2022.....	40
Figura 7 Despachos de derivados por sectores	43

Resumen

El presente trabajo investiga la influencia de los subsidios al costo de combustibles en las manifestaciones sociales en Ecuador desde 2019 hasta 2022, enfocándose en la interacción entre las políticas gubernamentales y las respuestas de la sociedad. Mediante un análisis detallado que integra enfoques cualitativos y cuantitativos, se explora la historia y evolución de los subsidios en Latinoamérica, con especial atención en el contexto ecuatoriano. Se destaca cómo las decisiones gubernamentales en torno a los subsidios han influenciado tanto el presupuesto estatal como la dinámica socioeconómica, especialmente en el sector del transporte. El estudio revela la importancia de entender la relación entre políticas económicas y respuesta social, proporcionando perspectivas clave para la formulación de políticas públicas. Este análisis contribuye con una visión crítica sobre las interacciones entre el gobierno y los ciudadanos, enfatizando las consecuencias socioeconómicas de las políticas de subsidio.

Palabras clave: subsidios, manifestaciones, política

Abstract

This work investigates the impact of fuel cost subsidies on social protests in Ecuador from 2019 to 2022, focusing on the interaction between government policies and society's responses. Through a detailed analysis that integrates qualitative and quantitative approaches, the history and evolution of subsidies in Latin America is explored, with special attention to the Ecuadorian context. It highlights how government decisions regarding subsidies have influenced both the state budget and socioeconomic dynamics, especially in the transportation sector. The study reveals the importance of understanding the relationship between economic policies and social response, providing key perspectives for the formulation of public policies. This analysis contributes a critical vision of the interactions between the government and citizens, emphasizing the socioeconomic consequences of subsidy policies.

Keywords: subsidies, demonstrations, politics

Introducción

El presente trabajo aborda el tema crítico de los Subsidios al costo de combustibles y su repercusión en las manifestaciones sociales en Ecuador entre 2019 y 2022. Esta investigación se centra en analizar cómo las políticas de subsidios han influido en la dinámica social y económica del país, evidenciando su relevancia en el contexto socio-político ecuatoriano.

El problema radica en la compleja relación entre las decisiones gubernamentales sobre los subsidios de combustibles y las respuestas de la sociedad (Espinoza y Viteri, 2019), lo cual justifica la necesidad de un análisis profundo de este fenómeno. La presente investigación tiene como objetivo general analizar los subsidios al costo de combustibles y sus implicaciones en las protestas sociales en Ecuador durante el periodo mencionado. Los objetivos específicos incluyen describir la política gubernamental respecto a los subsidios, analizar la incidencia de su eliminación en el presupuesto general del estado y caracterizar la situación económica y social emergente en el sector del transporte.

En la búsqueda por cumplir con los objetivos planteados, el trabajo se ha dividido en tres capítulos principales: El primer capítulo, establece un marco teórico exhaustivo sobre los subsidios con un enfoque especial en su desarrollo e historia en Latinoamérica, específicamente en Ecuador. Este capítulo se sumerge en los orígenes y la evolución de las políticas de subsidios, analizando cómo han sido implementadas y modificadas a lo largo del tiempo. Se discuten tanto los aspectos económicos como sociales de los subsidios, proporcionando una comprensión integral de su papel y consecuencias en las economías latinoamericanas. Este análisis histórico y teórico sienta las bases para comprender el contexto más amplio en el que se sitúa la investigación, y ofrece una perspectiva crítica sobre las implicaciones de los subsidios en la política y sociedad de Ecuador.

En el segundo capítulo se detalla el marco metodológico empleado en la investigación, se describe el enfoque adoptado, el tipo de estudio realizado y los métodos de investigación empleados. Se enfatiza en la combinación de enfoques cualitativos y cuantitativos para obtener una visión comprensiva del tema. Este capítulo también aborda la

recopilación y análisis de datos, discutiendo cómo se han seleccionado y evaluado las fuentes de información, y la manera en que estos métodos contribuyen a alcanzar los objetivos planteados en la investigación. Se explican los criterios para la selección de casos de estudio y se justifica la metodología en función de la naturaleza y los objetivos de la investigación.

El tercer capítulo se dedica al análisis y discusión de los resultados obtenidos. En este, se examinan detalladamente las políticas gubernamentales sobre los subsidios a los combustibles y se evalúan sus efectos socioeconómicos en Ecuador. Se analiza cómo la eliminación o modificación de estos subsidios ha afectado a diferentes sectores de la sociedad, incluyendo la influencia en el presupuesto general del estado y en la vida cotidiana de los ciudadanos. Este capítulo combina la teoría presentada anteriormente con los datos recolectados, proporcionando una visión integral y crítica de las consecuencias de las políticas de subsidios en el contexto socioeconómico y político de Ecuador.

La relevancia de esta investigación radica en su contribución al entendimiento de la dinámica entre políticas gubernamentales y respuesta social en Ecuador. Sus hallazgos tienen implicaciones significativas para la toma de decisiones en políticas públicas y para la comprensión de las consecuencias sociales y económicas de las medidas gubernamentales en la sociedad ecuatoriana.

El presente trabajo no solo aborda una cuestión relevante desde el punto de vista económico y social, sino que también ofrece una perspectiva crítica sobre las interacciones entre el gobierno y la ciudadanía en el contexto de políticas económicas controvertidas.

Capítulo uno

Marco teórico

1.1 Teoría de los subsidios y el tamaño del Estado

La teoría de los subsidios se basa en el concepto de que, al introducir subsidios, se tiende a aumentar el consumo de bienes o servicios en una economía. Bajo esta premisa, el subsidio tiene el efecto de reducir el precio de dicho bien o servicio, lo que a su vez permite a los consumidores adquirir una mayor cantidad de ellos, siempre y cuando no se trate de un bien Giffen (Espinoza y Viteri, 2019).

Desde la perspectiva del Estado y en el contexto de las políticas públicas, los subsidios se definen como una forma de asistencia económica proporcionada por el Gobierno para satisfacer necesidades individuales o colectivas. Es importante destacar que el Gobierno no recibe ninguna contraprestación directa a cambio de estos subsidios. Uno de los objetivos del Estado, en su papel de regulador de la economía, ha sido el uso de subsidios, tanto en forma general como focalizada, con el fin de mejorar la calidad de vida de la población y lograr una distribución más equitativa de los recursos escasos (Sánchez, 2022).

Numerosos gobiernos recurren a los subsidios como un medio para alcanzar una variedad de objetivos. Estos subsidios se utilizan como herramientas clave en la política económica de los Estados, con propósitos que van desde la estabilización de los precios hasta el fortalecimiento de industrias específicas, la promoción del consumo, el desarrollo de recursos energéticos, la reducción del desempleo y el estímulo de la protección ambiental; dada su importancia, los gobiernos a menudo asignan recursos significativos a programas de investigación en diversas áreas (Espinoza y Viteri, 2019).

Uno de los roles fundamentales de los subsidios es facilitar la ejecución de políticas redistributivas por parte de los gobiernos. Además, sirven como incentivos para fomentar el crecimiento económico y el desarrollo. No obstante, es esencial que estas políticas se sometan a una rigurosa evaluación social de proyectos antes de su implementación, asegurando que solo se adopten aquellas que demuestren un aumento neto en el bienestar

social. Cabe destacar que, si bien los subsidios pueden contribuir al bienestar social, también conllevan costos, tanto en términos de financiamiento a través de impuestos como en los posibles efectos negativos que puedan generar (Yáñez, 2022).

Por lo general, en países desarrollados, los subsidios se orientan hacia sectores como la manufactura, el transporte y la agricultura. Estas naciones destinan considerables sumas de dinero anualmente para respaldar la producción agrícola, con el propósito de mitigar la pobreza entre aquellos que se dedican a esta actividad. Es importante destacar que esta pobreza no se deriva de una baja productividad ni de la subvaloración del trabajo, sino que se origina principalmente debido a la estacionalidad inherente al proceso productivo agrícola (Espinoza y Viteri, 2019).

Desde una perspectiva teórica, una política de subsidios involucra dos elementos fundamentales: el excedente del consumidor y el excedente del productor. El excedente del consumidor representa la diferencia entre la cantidad máxima que los consumidores están dispuestos a pagar por un bien o servicio subsidiado y la cantidad que efectivamente abonarán. Por otro lado, el excedente del productor corresponde a la discrepancia entre los ingresos del productor y el costo de oportunidad de la producción. La implementación de mecanismos de subsidios no solo conlleva una pérdida de eficiencia, sino que también estimula la demanda, generando una asignación ineficiente de recursos. Esto implica que la distribución y el consumo de bienes y servicios se realizan de manera artificial, como se evidencia en el caso de los combustibles fósiles (Espinoza y Viteri, 2019).

Es así que el tamaño del Estado desempeña un papel significativo en relación con los subsidios, ya que este influye en el grado de participación del Estado en la vida de un país, una decisión que afecta a la sociedad y a la cual convergen tanto las políticas públicas como las iniciativas privadas que inciden en la población y determinan su destino (Herrera, 2021).

Como se mencionó previamente, uno de los roles fundamentales de los subsidios es facilitar la implementación de políticas redistributivas por parte de los gobiernos. Y, además, el tamaño del Estado ejerce influencia en estas políticas de redistribución. Para estimar el

tamaño del sector público en las economías, se emplean dos fuentes de información: las cuentas fiscales y las cuentas nacionales. La primera se deriva del balance fiscal del gobierno, preferentemente del sector público consolidado, donde se utiliza el gasto total como proporción del Producto Interno Bruto (PIB) como una variable que aproxima el tamaño del Estado.

La segunda fuente proviene de la descomposición del PIB según la demanda, donde el tamaño del Estado se relaciona con el consumo de bienes y servicios por parte del sector público, nuevamente expresado como porcentaje del PIB. Es importante destacar que los resultados de estas dos aproximaciones no son perfectamente coincidentes, dado que la segunda tiene en cuenta el gasto público en bienes y servicios finales, principalmente asociados al costo de la prestación de diversos servicios, mientras que la primera engloba también la inversión, las transferencias gubernamentales, la adquisición de bienes intermedios (gastos generales) y los gastos financieros (Ocampo y Malagón, 2011).

1.2 Subsidios en Latinoamérica

A lo largo de la historia los subsidios han sido considerados como una ayuda económica que el sector público brinda a los ciudadanos, con la finalidad de satisfacer ciertas necesidades que pueden ser individuales o colectivas. Todos los países cuentan con subsidios, como parte de la administración pública y son empleados como instrumento de política de desarrollo.

Un subsidio hace la diferencia entre el precio real de un bien o servicio y el precio que se le cobra al consumidor de aquel bien o servicio.

A partir del año 1985, en América Latina se inició una etapa de reformas que incluyeron al sector eléctrico e hidrocarburos (privatizaciones o capitalizaciones) bajo el concepto de que el mercado es el mejor asignador de recursos, restringiendo de cierta forma el accionar estatal. Fue así, como se empezaron a desintegrar los monopolios estatales, permitiendo de esta manera la participación al sector privado en diferentes segmentos de la cadena (Ríos et al., 2007).

Los subsidios muchas veces son necesarios por razones como descubrimiento y aplicación de nuevas tecnologías, promoción de ciertos productos para promover el desarrollo productivo y social, y para que la población de menores recursos también puede tener acceso.

1.2.1 País sin Políticas de Subsidios de Combustibles

1.2.1.1 Subsidios en México. En México la relación que hay entre el precio de la gasolina y el prototipo de cambio es lineal positiva, confirmando con una gráfica de dispersión y reafirmando con los resultados del modelo, dentro de la estimación se concluye que si el tipo de cambio aumenta una unidad el precio de la gasolina aumenta 43 centavos de peso y tomando en cuenta, que según el reporte del que emite el gobierno federal cerca del 78.5% de las gasolinas son importadas, una devaluación del peso en una unidad causaría un impacto negativo sobre la economía mexicana, reflejado principalmente en un aumento de precios, de la misma manera si el precio de la gasolina aumenta el problema se puede reflejar a nivel social, afectando a diversas variables macroeconómicas (Páez, 2019).

Con el pasar del tiempo, ha ido cambiando el precio de la gasolina, debido a las diferentes administraciones que regulan al país, las últimas entidades de administración, de acuerdo con su plan de desarrollo establecen y modifican los impuestos. De la misma manera si se toma en cuenta la exportación del petróleo crudo de México a Estados Unidos y la acción de importar el mismo en producto ya terminado, influye en el elevado precio de la gasolina (Martínez, 2019).

En el 2021 en México toman la decisión de eliminar paulatinamente el valor de subsidios a la gasolina, el diésel y el gas licuado de petróleo, México logró pasar satisfactoriamente a impuestos positivos sobre los combustibles para el servicio de transporte (Cadena, 2022).

1.2.2 Países con Políticas de Subsidios de Combustibles

Los países Latinoamericanos que exportan petróleo como Ecuador, Argentina, Venezuela son los principales países en subsidiar los combustibles y lo hacen con la finalidad de distribuir la riqueza como se planea en la teoría del Estado de Bienestar.

1.2.2.1 Subsidios en Venezuela. Los subsidios en Venezuela rigen desde 1945 bajo el respaldo de la Junta Revolucionaria de Gobierno, en este período se implementó el subsidio a la gasolina como mecanismos de asignación de la renta petrolera bajo el establecimiento de un régimen de justicia social. Ya en 1964 se pudo establecer un porcentaje de gasolina para consumo interno considerado en la Ley de Hidrocarburos, manteniendo el precio entre 0,18 y 0,22 bolívares cada litro, aludiendo una distribución justa del ingreso a la población, ya que para aquel momento Venezuela era el primer país exportador en el mundo (Daza, 2017).

Siendo Venezuela uno de los países petroleros más grandes de América Latina y del mundo, se importa derivados del petróleo como combustible diésel y gasolina, pese a esta condición de importador mantiene el precio más bajo de la gasolina a nivel mundial, ya que prácticamente no se cobran impuestos al consumo, además la gasolina no cobra IVA. Este hecho se ha mantenido con una política de subsidios durante 66 años. (Mendoza, 2014).

1.2.2.2 Subsidios en Argentina. Argentina es un país petrolero con una industria privatizada de forma parcial, pero mantiene el subsidio a las gasolinas y diésel, lo justifica a manera de beneficio para la sociedad por poseer un recurso abundante, pese a que en el país no se produce la suficiente gasolina y diésel, y se tiene que subsidiar la importación (Mendoza, 2014).

A partir de la crisis política y financiera de 2001-2022 que atraviesa Argentina decide adoptar el actual programa de subsidios al consumidor. Después de que se llevó a cabo la devaluación del peso el presidente Duhalde decide congelar las tarifas cobradas por las empresas privatizadas, dado el gran choque de ingresos que la población experimentó. Los presidentes Néstor Kirchner y Cristina Fernández mantuvieron congeladas las tarifas de servicios públicos y programas de subsidios que se relacionan para poder disminuir las fluctuaciones de precios a través de sus diferentes administraciones respectivamente desde 2003 al 2015, incluso cuando la economía se había recuperado (Martinez, 2018).

En conclusión, en la actualidad argentina no cuenta con un esquema formal para subsidios de gasolina y diésel, pero de por medio existe una presión estatal para que las

petroleras comercialicen diésel a pérdida. Esta acción permite que el precio de los combustibles en este país se ubique entre los más bajos de la región, con un valor de US \$0,991 el litro de gasolina y US \$0,937 el de diésel (Álvarez, 2022).

1.2.2.3 Subsidios en Colombia. En Colombia a partir de 1974 rige el decreto de la Ley 2310, en la cual Ecopetrol es la entidad que se encargaría de la explotación de los hidrocarburos que eran de propiedad nacional, por otro lado, en 1969 bajo la Ley 20, las reservas aprobadas de hidrocarburos pasarían a formar parte del balance de la empresa. Por esta razón, en 1975 y 1985 durante el periodo de importación de crudo, se pudo justificar que el subsidio a los combustibles sería financiado por Ecopetrol, sumado a esto el GNC (Gobierno Nacional de Colombia), será el responsable de abastecer de combustible a todo el territorio nacional, de acuerdo con el Código de minas de 1953 (Ramírez y Benavides, 2015).

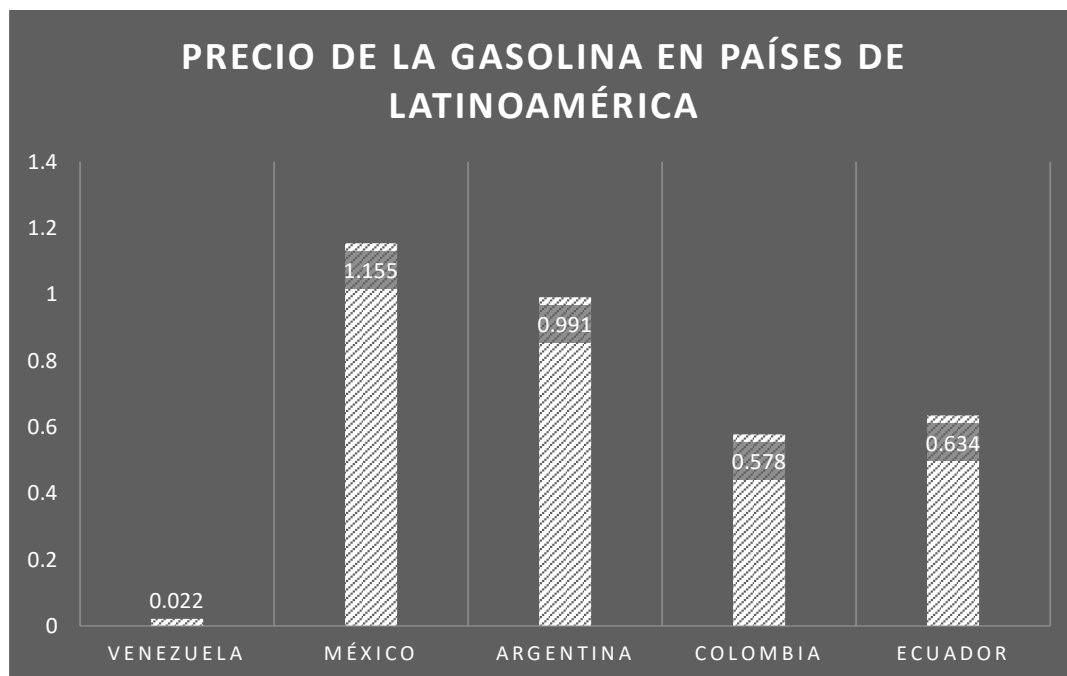
El subsidio a la gasolina regular y el diésel en Colombia únicamente se genera de la diferencia entre el ingreso al productor de los combustibles y el precio de paridad de exportación. El precio de venta a la población incluye la remuneración a otros segmentos de la cadena y los impuestos. Entonces es posible que haya subsidios, sin embargo, los consumidores colombianos podrían pagar mayores precios de los combustibles que los de otros países debido a la diferencia en las cargas impositivas entre países (Ramírez y Benavides, 2015).

El precio de los combustibles en Colombia siempre ha sido regulado por el Ministerio de Minas y Energía (MME), estableciendo los precios mensuales del diésel y la gasolina. De 1983 a 1996, el gobierno colombiano pagó un subsidio significativo a la gasolina denominado “dividendo social”. En 1999 deciden cambiar la fórmula para determinar los precios de los combustibles, el subsidio pasó a ser implícito. En la estructura del precio anterior se tenía en cuenta los costos de producción, transporte y los impuestos, la nueva fórmula introdujo el costo de oportunidad de vender petróleo en el exterior; también incluyó los márgenes de comercialización. Por esta razón la nueva fórmula permitió un traspaso

moderado de los cambios en los precios internacionales a los consumidores, solo se aplicó entre enero y julio de 1999 (García, 2013).

Figura 1

Imagen en la que se representa el precio de la gasolina en países de Latinoamérica



1.2.2.4 Subsidios en el Ecuador Los subsidios se han convertido en una herramienta estratégica en el contexto económico y gubernamental, destinados a impulsar sectores específicos y promover el acceso de la población a bienes y servicios esenciales. “Un subsidio incentivo Gubernamental es el producto de la diferencia entre el precio real de un bien y/o servicio y el precio real cobrado al consumidor de estos bienes y/o servicios” (Tobar, 2020. p,1). Es decir que es un apoyo monetario que da el Estado agregando valor temporal para desarrollar ventajas competitivas, como podría ser en el sector agrícola, concesiones fiscales, descuentos tributarios, petróleo entre otras.

En Ecuador, los subsidios han tenido diversos efectos, incluyendo la migración de los sectores de consumo. Uno de los casos más conocidos es el tráfico y comercio de combustible a través de las fronteras de países vecinos, debido a la gran variación de costos. Se ha podido determinar que los subsidios al gas licuado de petróleo, gasolina y

diésel benefician, en su gran mayoría, a los grupos económicos y sociales con mayores ingresos, profundizando la desigualdad social (Espinoza y Guayanlema, 2017).

En América Latina Ecuador es el país con un alto nivel de subsidios a los derivados de los combustibles como porcentaje del PIB, surgen en los años 70 como recursos sociales destinados a la educación, salud, alimentación entre otros, con la intención de estimular el consumo especialmente en los sectores excluidos (Ibarra, 2015).

En los siguientes años se llevó a cabo una reducción lenta de los diferentes subsidios, con el evidente aumento progresivo de los precios. En la segunda mitad de la década de 1990, existieron varios intentos de eliminarlos motivo por el cual encontraron una fuerte oposición popular generando serios escenarios de inestabilidad política, razón por la que fueron casi erradicados y sustituidos por transferencias directas a los hogares más pobres, que con el paso del tiempo se convirtieron en lo que actualmente es el Bono de Desarrollo Humano (BDH). Sin embargo, en medio de varias crisis económicas y bancarias, las disminuciones de los subsidios energéticos apoyaron a la caída de varios presidentes (Escribano, 2019)

Ha existido una cantidad alta de subsidios tanto en valores como en diferentes tipos; pero el que innegablemente ha resaltado es el de los combustibles, no solo por el hecho de haber sido el que más peso tiene en la economía, sino que sus objetivos iniciales, se transformaron a lo largo de los años en un subsidio regresivo (Ministerio de Economía y Finanzas, 2021). En los últimos años, la gravedad de la economía de la población ha sido severa y ha sufrido un gran deterioro en las condiciones de vida de la mayoría de los ecuatorianos.

Años en los cuales hubo mayores ingresos estatales, gracias a que el precio del crudo aumentó, como el 2008 o el 2010, fue posible que se entregaran entre 21 y 33 subsidios, respectivamente; pero desde el 2010, cuando hubo la caída de ingresos petroleros por una baja en la cotización del crudo, tuvo que eliminarse algunas ayudas, como a la harina o a la compra de equipo camionero. Otras, como el que era destinado al transporte urbano, pasaron a ser competencia de los municipios. El bono de vivienda

también fue afectado ya que se limitó de acuerdo con el costo del inmueble; los ajustes de más relevancia se hicieron en el 2012 y en el 2015, mismos que estuvieron enfocados en tres áreas como: industrias, aerolíneas e Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) (Comercio, 2018).

En los últimos años, Ecuador ha tenido que atravesar por varios cambios tanto políticas como sociales, las cuales que han ayudado a que se fortalezca un modelo de crecimiento generalmente centrado en el comercio exterior y en la promoción existente en las exportaciones. En cuanto a su accionar social, en la historia ecuatoriana, los subsidios han sido considerados como una ayuda económica que el sector público brinda a su población, para poder cubrir ciertas demandas, que pueden ser individuales o colectivas, empleándolos como instrumento de política de desarrollo. Se brindan subsidios de tipo directo e indirecto. Los directos son aquellos que reciben las personas consumidoras permitiéndoles mejorar sus ingresos y estimular el consumo, por otro lado, los indirectos, se entregan a personas que son productoras, para que su producción pueda ser vendida a un precio menor que el de mercado (Espinoza y Viteri, 2019).

1.2.3 Tipos de subsidios

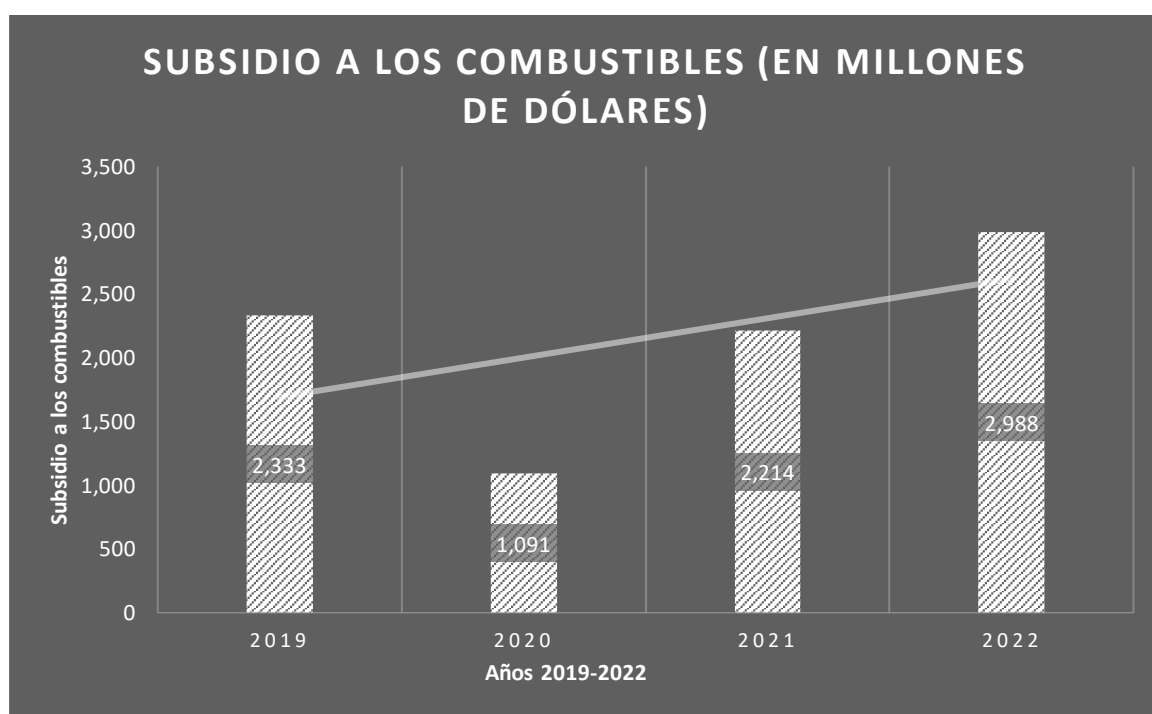
1.2.3.1 Subsidio a los combustibles. El subsidio dado a los combustibles es una ayuda económica que el Estado brinda a la ciudadanía para compensar sus bajos ingresos; es de carácter transitorio, es decir de manera temporal. Está basado en la exportación y exploración de petróleo, el alto precio del barril y la producción acelerada hace que el Estado pueda financiar este tipo de gasto (Ibarra, 2015).

Los organismos oficiales sostienen que el país no está en la capacidad de poder refinar el petróleo y esta es la causa principal por la que el estado debe asumir el subsidio a los combustibles anualmente, ya que no hay otra opción están en la obligación de importar los derivados refinados para cubrir la demanda nacional. Estos llegan al país con un precio bastante elevado por el tema de comercialización y transporte. El estado al subsidiar una parte del coste modifica su precio, permitiendo de esta manera que la ciudadanía pueda tener acceso a los mismos (Palominos, 2016).

Durante los últimos diez años, Ecuador ha invertido dos mil trescientos millones de dólares en el subsidio de combustibles, lo que equivale al 3% de su PIB anual y al 22% de los ingresos derivados de las exportaciones de petróleo. Debido a que Ecuador suministra petróleo crudo, pero también necesita importar una gran cantidad de productos refinados (combustibles), el aumento del precio del petróleo provocará un aumento en los subsidios. (Escribano, 2019).

Figura 2

Imagen en la que se representa el valor de los subsidios del año 2019 al 2022, en millones de dólares



En la figura anterior se puede observar la variación del valor destinado al subsidio de combustibles del año 2019 al 2022; se puede apreciar un crecimiento en el año 2019 y 2022, esto por la causa de que en estos dos años se llevaron a cabo protestas en contra de las decisiones que tomó el gobierno, por lo que tuvieron que dar paso atrás y reducir el precio de los combustibles, como respuesta a los pedidos de la comunidad ecuatoriana.

El subsidio a los combustible tiene sus ventajas pero también sus desventajas, una de las ventajas es el ahorro familiar que consiste en que el dueño de cada vehículo puede ser beneficiario de la ayuda brindada por parte del Estado, al valor final del consumo de

combustible, y entre las desventajas, está el desperdicio de gasto público destinado, los beneficiarios serían personas que tienen a disposición varios vehículos, mientras que la mayoría de la población nacional es de bajos recursos económicos, los cuáles no poseen ningún vehículo y por lo tanto no pueden hacer uso de este subsidio.

El subsidio a los combustibles con más equidad es el del gas para uso doméstico, ya que todos los ciudadanos ecuatorianos lo utilizan, tanto para uso del hogar como para uso en los diferentes negocios.

1.2.3.2 Subsidio a la energía eléctrica. En el Ecuador las entidades encargadas de abastecer a la población de energía eléctrica han trabajado en la búsqueda de una tarifa eficiente, equitativa y solidaria, con el propósito de fortalecer y consolidar una política más selectiva al otorgar los subsidios, considerando el valor significativo que en la actualidad representa para el sector. Entonces, se puede entender que independientemente a que bien o servicio este enfocado el subsidio, el propósito es proteger económicamente a sectores determinados (Cueva y Arechua, 2017).

A partir del 12 de julio de 2007 el estado ecuatoriano, otorgó el subsidio de la Tarifa de la Dignidad, para las personas naturales que utilicen la energía con fines residenciales y sus consumos sean en la región sierra de hasta 110 kWh/mes; las personas que posean tarifa para uso residencial pagarán por sus planillas de servicio eléctrico el equivalente a la aplicación de los siguientes valores:

- a. Por consumo de energía 0.04 USD/kWh.
- b. Por comercialización 0.70 USD/cliente.

Por otro lado, el estado también subsidia a las personas de 65 años, y que hagan uso el servicio eléctrico con fines residenciales. Se eximirá el 50% de lo que hayan consumido, de los 138 kWh /mes, en caso de que sobre pase el límite, se cobrará con la tarifa normal lo que excedió, esta tarifa de tercera edad será aplicable para un solo servicio es decir un solo medidor por usuario o por pareja conyugal (Centrosur, 2023).

El objetivo del servicio eléctrico es poder proporcionar al Ecuador un servicio confiable y que se de calidad, para garantizar el desarrollo económico y social del país,

dentro de un marco de competitividad en el mercado de la producción eléctrica, orientado a cautelar los derechos de los usuarios partiendo de comprometernos en tratar de preservar el medio ambiente (Ibarra, 2015).

1.2.3.3 Subsidio al Bono de Desarrollo Humano. En la Agenda de Desarrollo Humano de Ecuador, uno de los ejes principales es el Programa del Bono de Desarrollo Humano (BDH). El BDH comenzó como Bono Solidario en 1998 y en la actualidad es un programa de distribución de recursos económicos. Este subsidio solo se otorga para invertir en educación y salud y está dirigido a los hogares más necesitados. Este subsidio fue inicialmente dirigido a las madres de los hogares seleccionados (Armas, 2015).

El Bono Solidario se originó en 1998 como una iniciativa de transferencias de dinero sin restricciones destinada a compensar a las familias con recursos económicos limitados como resultado de la eliminación de los subsidios de gas y electricidad en el país. En el año 2003 se modificó este plan para incorporar responsabilidades para fomentar la acumulación de capital humano, lo que llevó a la creación del BDH (Desarrollo, 2022).

La forma de seleccionar a las personas beneficiarias del programa está basado en un proceso de auto focalización en el que las personas que se creían potenciales beneficiarios y que cumplían con los requisitos mínimos de no estar afiliados a la seguridad social y de no tener una fuente permanente de ingresos que esté por encima de los US\$40, podían acercarse a los procesos de inscripción que se realizaban a nivel nacional (Rosero, s.f.).

Para que una persona pueda ser beneficiario del Bono de Desarrollo Humano deberá cumplir con lo siguiente:

- Las familias con hijos menores de 16 años deben presentar: copia de cédula de identidad de la madre de familia y en caso de tenerlo del cónyuge, si hay niños menores de 6 años, copia de carné de vacunación y si son mayores de 6 años copia de certificado de matrícula o copia de libreta de calificación.
- En el caso de los adultos mayores de 65 años, deben presentar copia de cédula de identidad (Ibarra, 2015).

1.2.4 Historia de los subsidios al costo de combustibles en Ecuador

En Ecuador, el régimen militar inició el subsidio a los combustibles en 1974 debido a los costos elevados del petróleo y al aumento de la producción nacional que generaba ingresos crecientes. Durante los últimos diez años, Ecuador estableció Petroecuador, una empresa estatal dedicada a la extracción de petróleo, lo que permitió establecer precios controlados para los combustibles. En aquel entonces, Ecuador contaba con diversas reservas de petróleo y el gobierno inició a utilizar los beneficios de este recurso para financiar el avance económico y social. Los gobiernos siguientes se dieron cuenta de la impopularidad de retirar los subsidios, por lo que se utilizó la prosperidad del petróleo para reforzar al régimen, sin que los subsidios se disminuyeran significativamente en respuesta a los cambios en la economía. La gasolina y el gas natural recibieron los subsidios más altos y sus precios se mantuvieron congelados hasta 1982 (Escribano, 2019).

En Ecuador, los subsidios se han utilizado históricamente para distribuir recursos económicos a las áreas más desfavorecidas, con el objetivo de fomentar la productividad y el consumo. Cuando la mayoría de los sectores sociales más vulnerables no se benefician de los subsidios, se presenta el problema. Debido a la falta de enfoque en los subsidios, los ciudadanos con mayor poder de compra han sido los más beneficiados. Los derivados son un claro ejemplo de esto (Ibarra, 2015).

El subsidio a los hidrocarburos se utilizó por primera vez como una política social y de tipo compensatorio, lo que fomenta la demanda de los hidrocarburos, principalmente por las familias de ingresos medios y altos (Puig, 2018).

Durante el gobierno del Economista Rafael Correa se ejecutaron algunas medidas con el objetivo de disminuir el consumo de los derivados del petróleo en algunos sectores y de esta manera poder disminuir el gasto de los subsidios. Por esta razón se motivó a la construcción de centrales hidroeléctricas para ya no depender de las térmicas, que utilizan para sus operaciones diésel. El objetivo principal era que ocho hidroeléctricas ya se encuentren en pleno funcionamiento hasta finales del año 2016, reduciendo de esta manera en gran medida la importación de diésel. Actualmente, solo hay tres centrales en

funcionamiento, pero su impacto en el consumo de combustible es notable, disminuyendo de 2,9 millones de barriles de este derivado en 2015 a poco más de 200 mil barriles en 2016. A pesar de lo mencionado, algunas industrias han aumentado su uso de diésel, con el transporte y la pesca artesanal siendo los más notables (Espinoza y Viteri, 2019).

En el 2019, el gobierno del Lcdo. Lenín Moreno dialogó de un aproximado de 1400 millones de dólares de “subsidio” dirigido a la población que consume diésel y gasolinas Extra y Ecopaís en el sector automotriz. Las cifras que fueron socializadas, sin determinar el método de cálculo, permitieron “justificar” la promulgación del Decreto 883, que en lo fundamental elevaba duramente el precio de éstos derivados del petróleo, y acarreaba el consecuente encarecimiento de la vida; de la misma manera, en el 2020, aprovechando la pandemia, estableció el sistema de bandas a través del Decreto 1054, que aumentó el costo de los combustibles de manera constante cada mes (Opción, 2022).

1.3 Protestas que se llevaron a cabo por la eliminación a los subsidios y el incremento de precios del combustible en el Ecuador

Sin lugar a duda el Ecuador en octubre del 2019, tuvo que pasar por uno de los momentos más complicados en el tema de enfrentamientos sociales. Manifestaciones que fueron convocadas por el movimiento indígena, hizo que se movilizaran a varios actores y miles de personas con la finalidad de oponerse a una medida tomada por el gobierno.

El movimiento indígena en Ecuador entró con fuerza hace tres décadas, convirtiéndose no solo en un movimiento social sino en un actor político. En octubre de 2019, el movimiento dirigió un proceso de levantamiento popular, con el liderazgo de la Confederación Nacional de Organizaciones Indígenas del Ecuador (CONAIE), hoy en día una importante agrupación social del Ecuador, que fue el inicio de una crisis social e institucional que obligó al presidente Lenín Moreno a aceptar su demanda de derogar un decreto que terminaba con los subsidios a los combustibles fósiles (Mancero y Bonilla, 2020).

Desde el año 2016, año en el que el Ecuador se dolarizó, el país afronta una contracción económica por la disminución en la demanda y en los precios de los bienes

primarios de los mercados internacionales, pero especialmente por la baja de los precios del petróleo, que ha provocado un déficit fiscal significativo y de la balanza de pagos. El Gobierno de Lenín Moreno en el 2019 respondió implementando fuertes medidas, para tratar de disminuir el gasto público tales como la destitución de aproximadamente 20 000 servidores públicos, la contratación de una gran deuda y la negociación con el Fondo Monetario Internacional (FMI), de un crédito por 4 500 millones de dólares lo cual generó compromisos de reducción del déficit (Mancero y Bonilla, 2020). Este ajuste fiscal incluyó también la liberación del precio de los combustibles, mismos que contaban con un subsidio desde hace cuatro décadas.

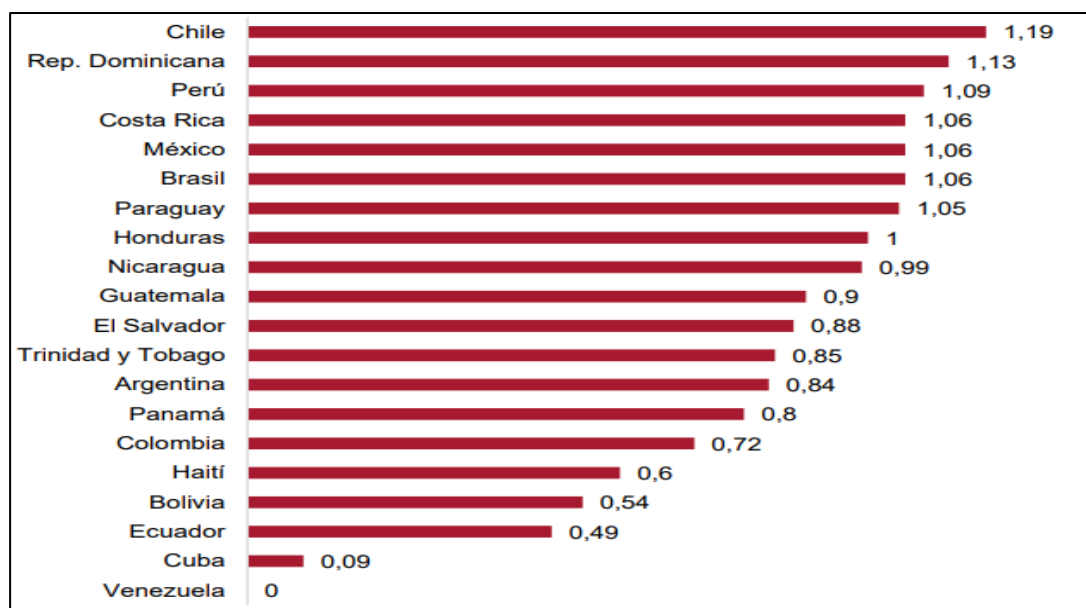
Evidentemente las medidas tuvieron rechazo de distintos sectores laborales e indígenas; pero la oposición más enfática fue al decreto 883 mediante el cual se elimina por completo los subsidios a la gasolina normal y el diésel es decir que liberaba los precios de los mismos, subiéndolos en un 25% y un 120%, respectivamente (Mancero y Bonilla, 2020) en donde los sectores más afectados serían los de bajos recursos económicos, debido a que si sube el precio del combustible, también sube el costo del transporte público y de los productos de primera necesidad.

Los primeros en reaccionar a esta medida fueron los sindicatos de transportistas, quienes iniciaron paralizando al país por dos días, y fue continuada más tarde por la revuelta indígena. El país se enfrentó a una movilización a escala nacional, que tenía mucha fuerza principalmente en la región sierra; pero, en comparación a otras ocasiones, esta movilización tuvo ya algo particular porque estuvo acompañada de actos de violencia, vandalismo y de sabotaje a instituciones públicas. Al ver que la situación se empezó a salir de las manos generando verdaderos caos, el gobierno decide decretar “estado de excepción” y de esta manera poder emplear el uso de mayores expedientes represivos y de control, lo cual avivó aún más el conflicto, llegando al punto de dejar como saldo once manifestantes, personas muertas y una larga lista de heridos, entre ellos varios periodistas, policías y militares (Echeverría, 2019).

Se calcula que, del 2005 a 2018; 54 mil millones de dólares del presupuesto del Estado eran destinados a cubrir la objetividad del subsidio. Según un estudio publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en agosto del año 2019, los subsidios a los combustibles representan el 7% del gasto público anual que corresponde a dos tercios del déficit fiscal. “En los últimos diez años, los subsidios a los combustibles fósiles reportados oficialmente en Ecuador produjeron una presión sustancial en el presupuesto público equivalente a un promedio de US\$ 2,3 mil millones por año, aproximadamente el 7% del gasto público o dos tercios del déficit público. Los subsidios energéticos en Ecuador también benefician a los países vecinos de Colombia y Perú, donde se desvían cerca del 5% de los cilindros de gas licuado de petróleo, subsidiados debido al contrabando” (Echeverría, 2019, p. 13).

Figura 3

Imagen en la que se representa el precio de la gasolina en los países de América latina



Nota. Precios de combustible en países de América Latina. [Imagen], por (Escribano, 2019).

Por otro lado, a pocas horas de haber iniciado el gobierno de Guillermo Lasso en Ecuador se llevaron a cabo protestas, de sectores agrícolas de la costa, por el precio del arroz y por no haber cumplido los compromisos de campaña; pero el mayor malestar

estaba relacionado al incremento mensual del precio de los combustibles; lo cual conllevó a una nueva convocatoria de movilización por parte de la Confederación de Nacionalidades Indígenas del Ecuador (CONAIE) (Barrera, 2021); bajo la consigna “fuera, Lasso, fuera “ cerca de 14000 indígenas protestaban en distintos puntos del Ecuador (País, 2022), la vida se estaba volviendo complicada, el dinero ya no alcanzaba para poder sobrevivir.

La CONAIE, Consejo de Pueblos y Organizaciones Indígenas Evangélicos del Ecuador (FEINE) y la Confederación Nacional de Organizaciones Campesinas, Indígenas, Negras y Montubias (FENOCIN), plantearon una plataforma de lucha de diez puntos, todos con fines de con urgencias económicas. Como primer punto, estaba una disminución del precio de los combustibles en 40 centavos de dólar. Esta demanda estaba vinculada directamente con el levantamiento indígena y popular que se llevó a cabo en octubre de 2019, antecedente directo de este nuevo paro, que justamente se opuso al alza exagerado del precio del diésel que pasó de (\$ 1 por galón a \$ 2,30), usado en el transporte público y de mercaderías, y del precio de la gasolina, que pasó de (\$ 1,85 a \$ 2,39), mismo que era usado para el transporte de vehículos privados (Ospina, 2022).

Finalmente, con los auspicios de la Conferencia Episcopal Ecuatoriana, el jueves 30 de junio se llevó a cabo la reunión entre el Gobierno y las organizaciones de la CONAIE, la FEINE y la FENOCIN. El acuerdo firmado trajo entre las novedades más importantes: la de reducir 0,05 centavos adicionales en la gasolina y el diésel 0,15 centavos de reducción en total (Ospina, 2022).

De acuerdo con los principios constitucionales de subsidiaridad y solidaridad, el Gobierno Nacional y las comunidades indígenas acordaron mantener el subsidio general a los combustibles. En cuanto al subsidio general a los combustibles, la metodología establece excluir a quienes tienen mayores posibilidades de pagar un precio. Mientras que en el subsidio general estarán incluidos los ciudadanos que carecen de recursos, siendo ellos quienes puedan acceder a un precio diferenciado; esto lo realizarían con la implementación sistemas y plataformas inteligentes mediante las cuales se permita este

cobro diferenciado de los precios de combustible según lo dispuesto en la Constitución y la Ley, poniendo en práctica los principios de transparencia (Ministerio de Gobierno, 2022).

Las variables a considerar dentro de los criterios para exclusión del subsidio para el segmento automotriz serán los siguientes:

- Cilindraje del automotor: los automotores con más de 2201 centímetros cúbicos, camionetas mayores a 3001 cc; motos de más de 301cc y jeep mayor a 2401 cc.
- Personas físicas o jurídicas que posean tres o más automóviles, sin incluir camiones, motos, tanqueros, volquetas, ómnibus.
- Tipo de propietario: Organizaciones No Gubernamentales (ONG), misiones internacionales, organismos internacionales y cuerpo diplomático.
- Vehículos que no estén matriculados, para lo cual la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) se encargará de elaborar el plan de formalización en el cual estará contemplado: el plazo de un año para formalización y facilidades de pago, durante este tiempo no serán excluidos del subsidio por motivo de no estar matriculados.
- Los vehículos cuyos ingresos de los propietarios sean igual o mayor a \$ 41.603,01 al año transparencia (Ministerio de Gobierno, 2022).

Según un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la eliminación de los subsidios a los combustibles, sin compensación o enfoque, tiene un impacto negativo en los hogares más vulnerables de Ecuador. Aunque los ecuatorianos más pobres no consumen tanta gasolina como los más ricos, debido a su menor probabilidad de tener un automóvil, la eliminación de los subsidios a la gasolina les costaría entre el 1% y el 1,5% de sus ingresos anuales. Por lo tanto, la eliminación de los subsidios a los combustibles sin implementar políticas compensatorias también resultaría en una regresión (Suarez, 2021).

1.4 Eliminación de los subsidios al combustible y sus consecuencias

“En los últimos años, ha habido un creciente debate político sobre la posibilidad de eliminar los subsidios a los combustibles, como una forma de reducir los gastos del gobierno” (Jara et al., 2018, p. 3).

Además, se indica que la solución más efectiva para abordar el déficit es la eliminación de los subsidios, aunque resulta difícil de implementar debido al impacto social. Sería recomendable que la eliminación de los subsidios sea de forma gradual, e implementando medidas destinadas a reducir su impacto, enfocándose especialmente en los grupos más frágiles que serían los más afectados por la eliminación del subsidio. Actualmente, la política de control de precios de los combustibles se centra en reducir la carga fiscal, lo que significa que el Estado espera reducir su gasto fiscal, pero no necesariamente busca reducir el consumo de combustibles (Espinoza y Viteri, 2019).

La eliminación de los subsidios a los combustibles, incluso cuando este tema es defendido por ambientalistas y economistas, no siempre es una política popular entre la población en general. La mayoría de las personas argumentan que los grupos desfavorecidos sería casi imposible poder soportar los precios de mercado del combustible y la energía, y que las empresas privadas que afrontan costos de producción más altos de cualquier manera recuperarían esta inversión poniendo parcialmente la carga sobre quienes consumen los productos (Jara et al., 2018).

Definitivamente quienes son propietarios de vehículos livianos para uso particular están en total desacuerdo con la eliminación de los subsidios a los combustibles líquidos, sea gasolina súper, extra o diésel; pero también hay personas que, si están de acuerdo en adoptar esta medida, pues se basan en que se debe de actuar de una manera responsable con los recursos del estado y que no se puede seguir gastando subsidios en un insumo que debe estar de acuerdo con la realidad nacional y regional (Poveda et al., 2018).

Espinoza, 2019 menciona que:

Aunque el diseño, la estructura e implementación de los subsidios no fueron destinados a ser una parte importante de la política económica del gobierno, se

utilizaron como una herramienta vital para que el gobierno pudiera proporcionar la justificación económica y social. Actualmente son una parte significativa de los gastos gubernamentales y su eliminación reduciría el déficit fiscal. Una decisión significativa que implica un gran costo social es la eliminación de los subsidios; sin embargo, es necesaria tanto por razones económicas como ambientales. Si el gobierno ecuatoriano desea reducir su déficit fiscal, es necesario gradualmente eliminar los subsidios. Si solo se elimina el subsidio de la gasolina súper, esto solo generará un efecto sustitución, ya que los consumidores se abastecerán de combustibles subsidiados, que, aunque son más económicos, también son más contaminantes (p. 10).

Es decir, los subsidios han evolucionado para convertirse en una herramienta crucial para la justificación económica y social, aunque inicialmente no se pensaban como una piedra angular de la política económica gubernamental. Aunque estos subsidios juegan un papel importante en los gastos gubernamentales y contribuyen al déficit fiscal, su eliminación se presenta como una necesidad urgente, tanto por razones económicas como ambientales.

Debido a que su implementación debe ser gradual y cuidadosamente planificada, es esencial ponderar los costos sociales asociados con esta medida. Es innegable que la eliminación selectiva de subsidios, como el de la gasolina súper, presenta dificultades, incluyendo el peligro de un efecto sustitución inmediato. No obstante, mediante una gestión estratégica, el gobierno ecuatoriano podría avanzar hacia una política fiscal más sostenible, manteniendo un equilibrio entre la estabilidad económica y la protección ambiental.

1.5 Evidencia empírica

Quito fue el escenario de las protestas sociales en el gobierno de Oswaldo Hurtado en el año 1983, en donde participó principalmente el Frente Universitario de Trabajadores (FUT). El 24 de marzo del año mencionado anteriormente, el país paralizó sus actividades, pues la organización de trabajadores convocó a un paro nacional. En primera instancia, las

manifestaciones duraron 48 horas, pero debido a que la protesta tubo acogida de los diferentes grupos sociales que se sumaron esta se prolongó (Ushiña, 2021).

Las personas no podían movilizarse de un lugar hacia otro porque no había disponibilidad de ningún tipo de transporte, la Federación Nacional de Choferes y la Confederación Nacional de Transportistas se unieron también a las protestas con el FUT, fue una época complicada en vista de que se suspendieron las clases, las labores del sector público, los negocios como tiendas y farmacias tuvieron que cerrar. Las medidas tomadas por el gobierno de Oswaldo Hurtado, como el aumento del precio de la leche y la disminución del sucre, provocaron la protesta social (Comercio, 2015). Por lo general el tema que ha desatado protestas en el país a lo largo del tiempo es el aumento en el precio de los combustibles.

En el 2005, el entonces presidente de Ecuador, Lucio Gutiérrez, abandonó su cargo a causa de las presiones del movimiento social denominado por él mismo como “los forajidos”. Este movimiento nace a partir de la actividad de un grupo de intelectuales de clase media de la capital y que se extiende, como movimiento, rápidamente hacia la mayoría de la población; días después de haber asumido el poder, Lucio Gutiérrez anunció, la implementación de un “Programa de Ordenamiento Económico y Desarrollo Humano”, que entre varias cosas estaba un incremento inmediato al precio de los combustibles, la congelación de los salarios en el sector público, y reducir el gasto público (Troya, 2015).

El combustible de 92 octanos (súper) pasó de \$ 1,42 a \$1,98 el galón. El de 80 octanos (extra) se elevó de \$ 1,12 a \$ 1,48. El diésel subió de \$0,90 a \$ 1,04. El combustible para pesca artesanal se incrementó de \$ 0,83 a \$ 0,93. Por lo tanto los incrementos son de 39,43% en la gasolina súper, 31,25% para la extra, 15,5% para el diésel y 12,04% para el combustible que se utiliza en la pesca artesanal (Universo, 2003). Es evidente que con el aumento del precio de la gasolina, aumentaría también el precio de los pasajes, luego en cadena suben los precios en productos de primera necesidad como el arroz, azúcar, papas, entre otros, evidentemente estas medidas terminan afectando a familias de escasos recursos económicos, que está conformada por cabezas de hogar que

no cuentan con un trabajo fijo, pero tienen hijos a quienes educar, por tal razón deberán invertir más empezando por los pasajes para que puedan hacer uso del servicio de transporte público; mientras que personas que conforman el grupo élite de los transportistas y los intermedios, serán beneficiados.

En el gobierno de Lenín Moreno se decretó la eliminación de los subsidios a los combustibles argumentando ser una medida necesaria para reducir el déficit fiscal crisis económica y financiera y cumplir con los acuerdos con el FMI, la misma que dio lugar a una serie de manifestaciones y disturbios en Ecuador, además tuvo un impacto significativo en los precios de los combustibles los cuales son súper, extra, diésel 2, diésel Premium, Ecopaís y gas licuado de petróleo adicional los productos vinculados a su producción y transporte, siendo los transportistas los más afectados por la eliminación del subsidio y las personas que requieren de su servicio maximizando la pobreza en el Ecuador (Rubio, 2021).

El aumento de combustibles en el gobierno de Lenin Moreno, fue un golpe económico en el cuál no se hizo un previo análisis a la economía política del país ya que liberaba los precios del combustible de forma que los precios entraban en un alza a pique determinada por las fuerzas de la oferta y la demanda lo que provocó el incremento en los costos, generando una inflación que afectó directamente a precios de la canasta básica y materia de transporte directamente.

Para hacer contra a una política gubernamental se creó un paro a nivel nacional iniciado por parte de los transportistas en especial los buseros, ya que se vieron afectados en sus ingresos y pedían medidas sustitutivas que puedan garantizar la solidez de la economía ecuatoriana, donde se sumaron otros sectores, donde lidero el pueblo indígena una lucha que terminó con la eliminación de dicha medida. Victoria que no se vio reflejada ya que después en el tiempo de pandemia por COVID-19 volvió a liberar los precios del mercado sin que tuviera resistencia a dicha medida afectando a una gran inflación.

En el Gobierno de Guillermo Lasso al enfrentarnos a la pandemia de COVID-19 y las medidas de confinamiento que se implementaron en todo el mundo tuvieron un impacto

significativo en el consumo de combustibles en Ecuador y otros países de la región. Como resultado, el gobierno ecuatoriano decidió reintroducir los subsidios a los combustibles en mayo de 2020, con el objetivo de estimular la economía y apoyar a los sectores más afectados por la crisis (Banco Mundial, 2020).

Guillermo Lasso, quien recién ingreso al poder y luego de reactivar la economía con el proyecto de vacunación que liberó a la población del COVID-19 al mitigar su peligrosidad, los precios del combustible por el estallido de factores externo como el alza del precio del petróleo y aceites por la escases y el conflicto bélico producido en Rusia que afectó al mundo entero, se produjo una inflación del precio del combustible que mes tras mes mostraba un incremento en los precios, provocada por el rápido crecimiento del precio del combustible, por lo que el pueblo indígena otra vez se volvió a levantar contra el gobierno causando nuevamente una paralización del país trayendo con esto pérdidas económicas por falta de producción perdiendo muchos recursos, donde se logró una reducción mínima de los precios de los combustibles pero congelándolos de manera definitiva y ya no siendo influidos por la oferta y la demanda.

Dentro del mismo contexto el tráfico ilegal de combustibles es un problema difícil que afecta a muchos países a nivel mundial, y el Ecuador no es la excepción. Este tipo de delito se refiere a la importación, exportación, transporte, almacenamiento y expedición o venta de productos de petróleo sin cumplir con las regulaciones y leyes establecidas por el gobierno ocasionando posibles accidentes en el camino y grandes pérdidas económicas al país de origen.

En Ecuador, el tráfico de combustibles se ha convertido en un problema grave en los últimos años, teniendo consigo un impacto significativo en la economía y la sociedad del país. Según un informe del Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables, el tráfico de combustibles en el país se ha incrementado en los últimos años, pasando de 8,3 millones de galones en 2018 a 9,7 millones de galones en 2019 (Agencia de Regulación y Control de Energías y recursos naturales no renovables, 2019).

Este tema no solo tiene implicaciones en la economía del país, sino que también afecta el medio ambiente y pone en riesgo la seguridad de las personas. El transporte ilegal de combustible se realiza en camiones que no cumplen con las normas de seguridad, lo que aumenta el riesgo de accidentes y explosiones. Además, el combustible que se trafica a menudo es de baja calidad y puede dañar los motores y otros equipos.

En respuesta a este problema, el gobierno ecuatoriano ha tomado medidas para combatir el tráfico ilegal de combustibles. En enero de 2020, el presidente Lenin Moreno emitió un decreto que establece sanciones más severas para aquellos que trafican combustible ilegalmente, incluyendo multas y penas de prisión. Además, el gobierno ha intensificado los controles en las carreteras y ha aumentado la cooperación con las fuerzas de seguridad de países vecinos como Colombia y Perú para prevenir el tráfico de combustibles a través de las fronteras.

A pesar de estos esfuerzos, el tráfico de combustibles sigue siendo un problema en el Ecuador. El gobierno necesita tomar medidas más efectivas para erradicar esta actividad ilegal y proteger la economía, el medio ambiente y la seguridad de las personas. Una estrategia efectiva podría incluir la implementación de tecnologías de seguimiento y monitoreo para los vehículos que transportan combustibles, la cooperación internacional para intercambiar información y las campañas de sensibilización para concientizar a la población sobre los peligros del tráfico ilegal de combustibles, al contar con transportistas y empresas con una visión honesta, responsable y amigable con el ambiente correlacionado entre el vendedor y el cliente para adquirir los combustibles de manera legal y responsable será la única manera de evitar el tráfico ilegal de combustible y los inconvenientes mencionados y con ello contribuir al desarrollo del país.

Capítulo dos

Marco metodológico

En este apartado se detalla la metodología a ser empleada para el análisis de los subsidios al costo de combustibles como consecuencia de las manifestaciones del año 2019 al 2022, la misma que está enfocada en la revisión de los datos bibliográficos de temas referentes a los precios de los combustibles y los subsidios otorgados por el gobierno. De acuerdo a lo que menciona (Bernal, 2010), la definición de la metodología corresponde a una labor primordial dentro de la investigación debido a que mediante esta se puede garantizar la calidad e idoneidad de la información recolectada con fines analíticos y de propuesta para lograr alcanzar los objetivos trazados, estos métodos y su entorno abordan el estudio de las variables a partir de distintas necesidades y recursos, por ello es necesario que estos sean elegidos adecuadamente para garantizar la eficiencia, efectividad y calidad de los datos.

2.1 Enfoque de investigación

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo, debido a que los objetivos tanto principal como específicos están enfocados en el análisis y estudio de las consecuencias ocasionadas por la eliminación de subsidios al combustible al Estado ecuatoriano y a través de este enfoque será posible comprender las percepciones y puntos referentes de las variables de subsidios y de las manifestaciones. El enfoque cualitativo permitirá obtener información detallada y de calidad sobre la variación de precios del combustible, experiencias y perspectivas de la población ecuatoriana.

La información recopilada se obtendrá de fuentes confiables y oficiales, de las empresas públicas, privadas o agencias estatales de los sectores y de aquellos organismos estadísticos a nivel nacional y del sector académico. Se espera que los resultados obtenidos aporten a una mejor comprensión de las implicaciones económicas y sociales de los subsidios en el territorio.

2.2 Tipo de estudio

Las investigaciones de tipo exploratorio proponen el análisis de temas que no cuentan con profundas investigaciones buscando exponer una amplia perspectiva que permita la identificación de conceptos y criterios que aporte para la actual investigación como para base de futuros temas relacionados y propuestos por otros investigadores (Quecedo y Castaño, 2002).

Otro criterio abordado sobre las investigaciones de tipo descriptivo que menciona (Hernández et al., 2014) es el que identifica que estas buscan especificar características importantes de un fenómeno estudiado.

De acuerdo a lo citado por los autores se define que esta investigación empleará dos tipos de estudio, el exploratorio y el descriptivo.

El descriptivo se establece debido a que el objetivo general está enfocado en realizar un análisis a la eliminación de los subsidios al costo del combustible a consecuencia de las manifestaciones del año 2019 al 2022; las repercusiones que ha venido generando este tema, los problemas que se les presenta a personas de bajos recursos que son quienes más han sufrido debido a la subida de precios como resultado de la disminución del porcentaje de subsidios.

En cuanto a la exploratoria se propone dado a la limitada investigación existente acerca de este tema de investigación, buscando entonces proponer un enfoque que permita ser base para otras investigaciones; las fuentes de información necesarias para la investigación son de tipo primario y secundario (Vega, 2017).

De estas fuentes se establece que se requiere para este estudio las fuentes de información secundaria ya que proporcionan información en forma indirecta, es decir no se tiene contacto con agentes que intervienen o se afectan por las variables investigadas en forma personalizada.

2.3 Diseño de la investigación

Hernández et al. (2014) expone que el diseño de la investigación corresponde a una estrategia definida para lograr recolectar la información necesaria para estudiar un tema en forma específica.

Por ello en base a las necesidades del tema planteado para el estudio se determina que el diseño es de tipo documental ya que se analizará información existente de fuentes secundarias sin aplicar instrumentos investigativos basados en cuestionarios. El diseño documental es empleado generalmente en investigaciones de tipo cualitativo como lo planteado en este documento.

Para una aplicación correcta del diseño será necesario realizar una recolección de datos, los mismos que se obtendrán de publicaciones, reportes de prensa, fuentes como Banco Central del Ecuador, Ministerio de Finanzas, Petroecuador, Ministerio del Ambiente; entre otras, tomando en cuenta que sean fuentes de información oficiales.

2.4 Período y lugar donde se desarrolla la investigación

La investigación se centra en los años comprendidos entre 2019 y 2022. Durante este tiempo, hubo múltiples manifestaciones y actos de protesta en el país debido a los cambios y aumentos en los precios del combustible. Dado que las medidas tomadas por el gobierno tuvieron efectos directos en la vida de las personas en Ecuador, estos eventos tuvieron consecuencias significativas en toda la población del país.

La investigación se extiende a nivel nacional, ya que las políticas y decisiones del gobierno sobre los precios del combustible y las medidas tomadas durante ese período afectaron todas las regiones de Ecuador. Como resultado, se busca comprender cómo estas acciones afectaron la economía, la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos en todas las provincias del país. La importancia de esta investigación radica en su capacidad para revelar los efectos sociales, económicos y políticos de las políticas energéticas implementadas en ese momento y en un contexto particular como el de Ecuador.

2.5 Métodos de investigación

El método de investigación a utilizar en este trabajo será el método deductivo ya que se partirá de lo general a lo particular; este método permitirá analizar las políticas económicas de gobierno, para conocer la razón por lo cual los mandatarios han tomado esta decisión y cómo afecta a los consumidores. Al utilizar el método deductivo, se pueden identificar las consideraciones económicas, sociales o políticas que influyeron en la toma de decisiones. Por ejemplo, se pueden explorar las metas macroeconómicas, como la reducción del déficit fiscal o la estabilización de la economía, que motivaron la implementación de la política de reducción de subsidios; además de comprender las políticas económicas gubernamentales y las consecuencias ocasionadas en los consumidores. Al analizar las bases y la lógica detrás de estas decisiones, se puede obtener una comprensión más profunda de los motivos que llevaron a la reducción de los subsidios, así como de los efectos esperados o percibidos en la población.

2.6 Selección de las variables

Las variables de estudio para esta propuesta de investigación serán en primer lugar saber bajo que políticas comenzó la disminución de los subsidios al combustible, por otro lado, conocer los costos de combustibles a partir de los años citados; y finalmente evaluar las repercusiones sociales y económicas ocasionadas por la reducción de subsidios al combustible.

2.7 Procedimientos (recopilación de información)

Los datos recolectados en forma individual no proporcionan ninguna información relevante por lo cual es necesario que estos sean procesados determinándose como viable en la investigación la realización de:

- Fichas de resumen en donde se exponen datos relevantes del análisis documental para con ello proceder a un análisis posterior.

2.8 Métodos de tratamiento de la información recopilada

Al ser una investigación tipo documental para el tratamiento de la información recopilada, se realizará con la correcta selección de las fuentes bibliográficas, sobre todo

que sean fuentes con información confiable, es necesario también contrastar la veracidad de la información para lo cual será necesario revisar no solo una sino varias fuentes, y luego de esto crear tablas y cuadros en donde se pueda mostrar la variación que ha tenido el precio en los combustibles.

Capítulo tres

Análisis y discusión de resultados

3.1 Política del Gobierno Nacional relacionado con los subsidios

En el año 2019 concretamente en el mes de octubre, inicia una serie de movilizaciones debido al alza de combustibles anunciada por el presidente Lcdo. Lenín Moreno quien en cadena nacional comunica la eliminación del subsidio a la gasolina extra, eco país y diésel así mismo oficializa este anuncio a través del Decreto 833 a través del cual además se libera su precio, esta alza entraría en vigencia el 3 de octubre de 2019 a las 00:00, concretamente la gasolina extra-ecopaís pasaba de \$ 1,85 a \$2,39 por galón.

Este anuncio fue causa para que se inicien una serie de movilizaciones, lideradas especialmente por el sector indígena del país las que se extendieron hasta el día 13 de octubre, en donde se llega a través de acuerdos a establecer una mesa técnica para iniciar diálogos entre los líderes de los manifestantes y representantes del gobierno, siendo mediador para ello la Conferencia Episcopal y el presidente de la Asamblea Nacional. El 15 de octubre de 2022 se estableció a través de conversaciones y acuerdos, la firma de un Acta sobre la focalización de los subsidios referentes a los combustibles en el país, en donde se concluye que los mismos se mantendrían sin afectaciones para la mayor parte de sectores, por lo que se establece concretamente lo siguiente:

- Propietarios de vehículos que cuenten con ingresos superiores a \$ 41.603,01 al año.
- La permanencia de los subsidios, excluye a sectores que, si cuentan con capacidad económica para pagar un mayor precio, siendo entonces necesario el contar con precios diferenciados. Para establecer los sectores a ser excluidos se tomará en cuenta: cilindraje del automotor, tipo de propietario del vehículo, condonación y facilidades de pago para los vehículos no matriculados sin que ello signifique que no se beneficien del subsidio, si así les corresponde. Para ejecutarlo se envió un proyecto de ley emergente a la Asamblea Nacional.

Estos acuerdos incluían la garantía del estado de la provisión de combustibles al país mientras se cuente con soberanía energética.

- Los excedentes que se generen por el precio diferenciado, servirán para destinarlo al gasto social, en educación cultural bilingüe, escuelas de los sectores rurales y para aplicar planes y programas que busquen reducir los niveles de desnutrición crónica infantil en zonas vulnerables.
- Se prohíbe la liberación del precio de los combustibles

Es así como se anuncia el fin de las movilizaciones tras las que se establecieron estos puntos de acuerdo que influían en la política en materia de subsidios de combustibles que el país mantenía.

En el año 2020 de acuerdo a convenios establecidos con el FMI un sistema de bandas de fluctuaciones mensuales del 5% para la gasolina extra-ecopaís y el diésel, siendo que Petroecuador aplicará la fijación de precios en terminal influyendo entonces de una u otra forma en el sistema de subsidios.

A través del Decreto 1222 el ancho de banda para establecer el precio en terminal se reduce del 5% al 3% en el caso del diésel.

Estas políticas adoptadas entonces por los gobiernos han provocado una elevación gradual de los precios de los combustibles fijándose el precio de la gasolina extra-ecopaís en \$ 2,55 y el precio del diésel en \$ 1,99 en el año 2020.

3.2 Incidencia de la eliminación de los subsidios al combustible en PGE y sus efectos

Si bien se entiende dentro de la política de los Estados, que los subsidios deben dirigirse para aportar al desarrollo de sectores vulnerables, en el Ecuador esto no ha sido así en forma efectiva, dado que en el caso de los combustibles este es un gasto que debe cubrir el gobierno ecuatoriano que no está focalizado a los sectores menos favorecidos. En el caso de los subsidios de la gasolina y el diésel estos no se dirigen a un sector específico, sino que cubren a toda la ciudadanía que requiera estos productos independientemente de su situación socioeconómica. Los subsidios a los combustibles en Ecuador representan un significativo impacto en el Presupuesto General del Estado (PGE). Este gasto, que alcanza

más de 3 mil millones de dólares anuales, constituye aproximadamente el 17% del PGE. Tal inversión en subsidios implica una asignación de recursos estatales que podrían atender otras necesidades críticas de sectores vulnerables del país. Además, la dependencia continua de la población hacia estos subsidios genera una dinámica en la que, en lugar de fomentar el desarrollo autónomo y sostenible, se perpetúa una dependencia de beneficios estatales. Esta situación, a largo plazo, podría resultar ineficiente y contraproducente para el crecimiento económico y el progreso social del Ecuador.

3.2.1 Variaciones del precio de los combustibles en el período de la investigación

Con el fin de entender como se ha dado la influencia de los subsidios en el precio de los combustibles en el país, es importante evidenciar la evolución de este a lo largo del tiempo determinado para esta investigación. Siendo que en la Tabla 1 y Tabla 2 se puede ver como el precio ha ido cambiando mes a mes.

3.2.1.1 Evolución de precios de gasolina extra-ecopaís.

En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** y Figura 4 se presentan las variaciones del precio mes a mes para cada año de la gasolina extra-ecopaís.

Tabla 1

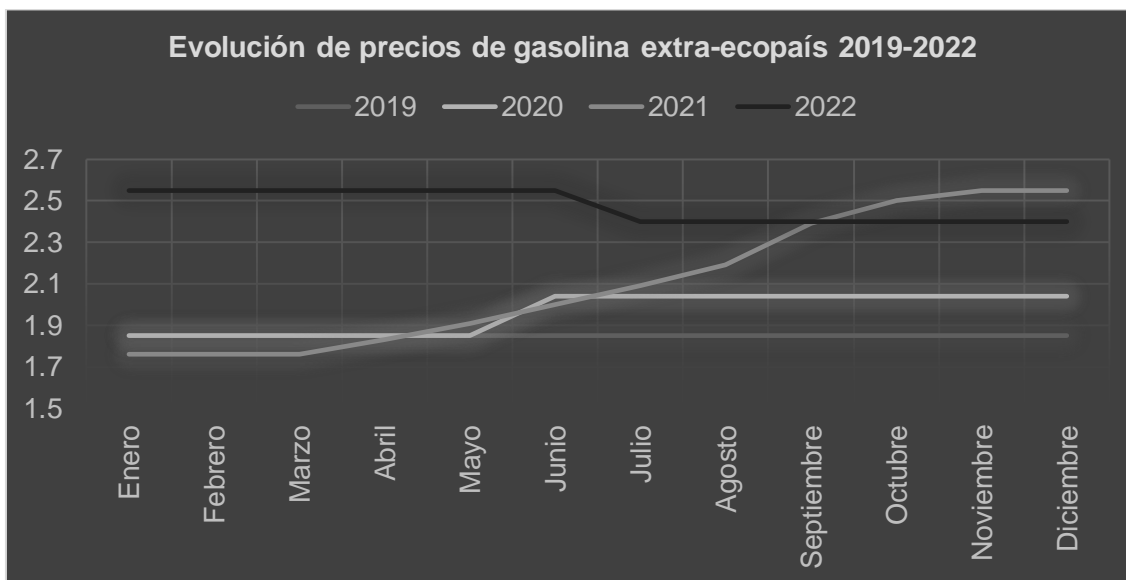
Evolución de precios de gasolina extra-ecopaís 2019-2022

Mes	2019	2020	2021	2022
Enero	1,85	1,85	1,76	2,55
Febrero	1,85	1,85	1,76	2,55
Marzo	1,85	1,85	1,76	2,55
Abril	1,85	1,85	1,83	2,55
Mayo	1,85	1,85	1,91	2,55
Junio	1,85	2,04	2,00	2,55
Julio	1,85	2,04	2,09	2,40
Agosto	1,85	2,04	2,19	2,40
Septiembre	1,85	2,04	2,39	2,40

Octubre	1,85	2,04	2,50	2,40
Noviembre	1,85	2,04	2,55	2,40
Diciembre	1,85	2,04	2,55	2,40

Figura 4

Evolución de precios de gasolina extra-ecopaís 2019-2022



El análisis de la evolución de los precios de la gasolina extra-ecopaís en Ecuador durante el período 2019-2022 muestra una tendencia alcista en general, con fluctuaciones notables. El precio pasó de 1,85 dólares por galón a principios de 2019 a un máximo de 2,55 dólares por galón en julio de 2021, antes de mantenerse en 2,40 dólares por galón a partir de septiembre de 2021 hasta el final del período.

Esta evolución de precios evidencia que, a lo largo de estos años, los subsidios de combustibles en Ecuador han experimentado cambios o ajustes sustanciales. El período inicial de estabilidad en los precios podría indicar un control gubernamental o subsidios para mantener costos bajos. A partir de junio de 2020, se observa un aumento constante en los precios, lo que indica un retiro gradual de los subsidios o presiones económicas que llevaron a un ajuste de precios.

El hecho de que los precios alcanzaran su punto máximo en julio de 2021 y luego se mantuvieran relativamente estables podría estar relacionado con un nuevo equilibrio en las

políticas de subsidios o regulaciones gubernamentales. Además, es importante considerar el contexto económico y político en ese período, ya que estos factores también pueden influir en las decisiones sobre los precios de los combustibles.

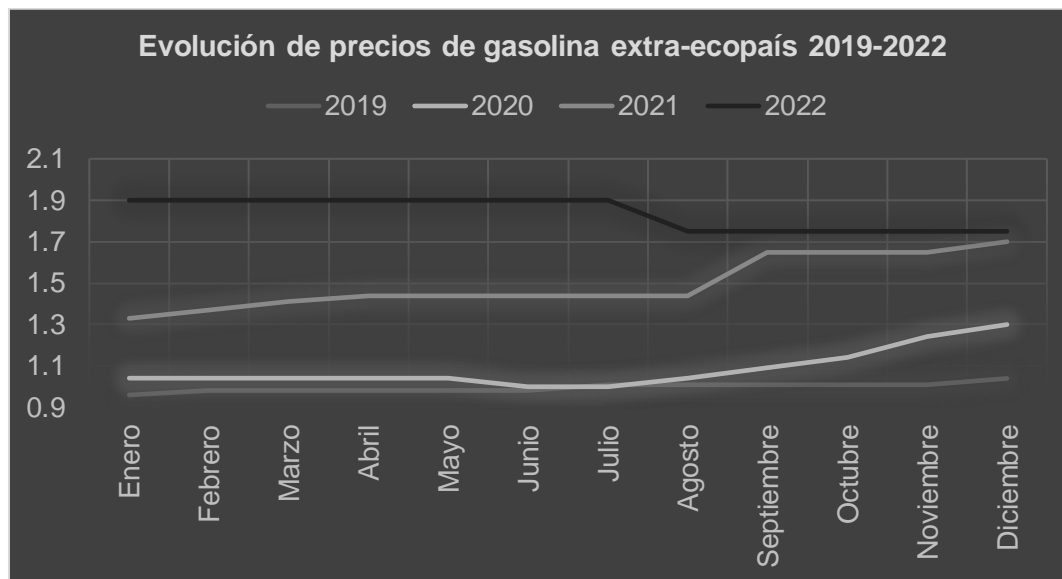
3.2.1.2 Evolución de precios de Diésel.

La Tabla 2 y Figura 5 presenta la evolución de los precios del diésel en Ecuador.

Tabla 2

Evolución de precios de diésel 2019-2022

Mes	2019	2020	2021	2022
Enero	0,96	1,04	1,33	1,90
Febrero	0,98	1,04	1,37	1,90
Marzo	0,98	1,04	1,41	1,90
Abril	0,98	1,04	1,44	1,90
Mayo	0,98	1,04	1,44	1,90
Junio	0,98	1,00	1,44	1,90
Julio	1,01	1,00	1,44	1,90
Agosto	1,01	1,04	1,44	1,75
Septiembre	1,01	1,09	1,65	1,75
Octubre	1,01	1,14	1,65	1,75
Noviembre	1,01	1,24	1,65	1,75
Diciembre	1,04	1,30	1,70	1,75

Figura 5*Evolución de precios de diésel 2019-2022*

El análisis de la evolución de los precios del diésel en Ecuador durante el período 2019-2022 muestra una tendencia general al alza, con fluctuaciones notables. Los precios pasaron de 0,96 dólares por galón en enero de 2019 a 1,75 dólares por galón en enero de 2022.

Inicialmente, los precios se mantuvieron relativamente bajos en 2019, sin embargo, a partir de junio de 2020, los precios comenzaron a aumentar de manera constante. El hecho de que los precios alcanzaran su punto máximo en julio de 2021 y luego comenzaran a disminuir podría estar relacionado con cambios en las políticas de subsidios o regulaciones gubernamentales. Además, es importante considerar el contexto económico y político en ese período, ya que estos factores también pueden influir en las decisiones sobre los precios de los combustibles. La estabilidad de los precios a partir de enero de 2022 podría indicar una nueva política de precios o un equilibrio alcanzado en las políticas de subsidios.

3.2.1.3 Montos de subsidios en combustibles cubiertos por el Estado ecuatoriano. La Tabla 3 y 6 muestra los montos de subsidios en combustibles cubiertos por el Estado ecuatoriano durante el período de 2019 a 2022. Los montos se presentan en millones de dólares para cada año. Se observa que, en 2019, el Estado destinó un total de 1.742 millones de dólares en subsidios. Este monto aumentó a 1.956 millones de dólares en 2020. Sin embargo, en 2021, hubo una notable disminución en los subsidios, cayendo a 1.080 millones de dólares. En 2022, los montos de subsidios aumentaron nuevamente a 1.328 millones de dólares.

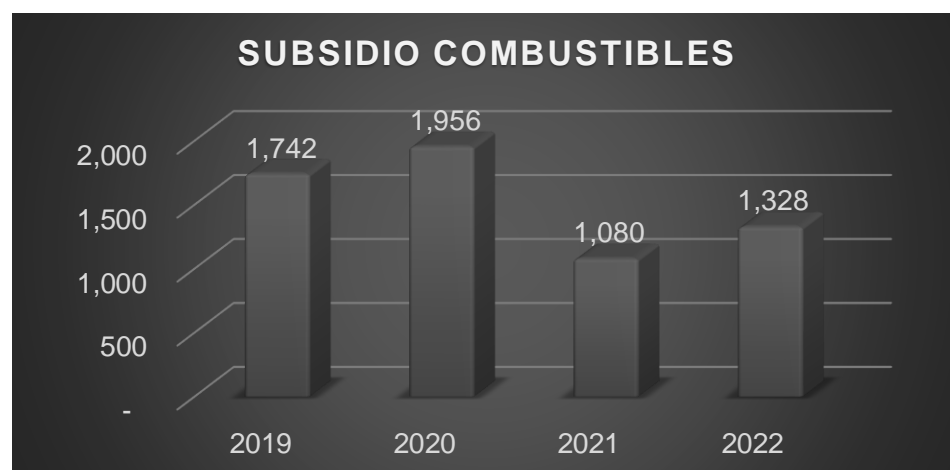
Tabla 3

Montos de subsidios en combustibles cubiertos por el Estado ecuatoriano 2019-2022

Año	Monto
2019	1.742
2020	1.956
2021	1.080
2022	1.328

Figura 6

Subsidios a los combustibles 2019 - 2022



Los resultados demuestran la necesidad de una gestión cuidadosa y adaptativa de los subsidios de combustibles, ya que estos montos tienen un impacto directo en el

presupuesto estatal, así como en la estabilidad económica y ambiental del país. El seguimiento continuo de estos patrones proporciona información útil para la formulación de políticas, lo que permite al gobierno tomar decisiones informadas que equilibren las necesidades económicas con la responsabilidad ambiental.

Análisis e interpretación

Como se puede ver el precio de los combustibles ha variado en cada período analizado, siendo más acentuada a partir del mes de octubre de 2020, luego de lo cual nuevamente presentó un déficit. Sin embargo, a partir del cambio determinado se establece la regulación del precio. Este valor se ha incrementado siendo que si se compara el precio del 2022 este es superior al que se estableció en el 2019, en este mismo año se dio inicio a las protestas sociales las que causaron pérdidas económicas, de infraestructura e incluso la muerte de ciudadanos civiles y de parte del gobierno.

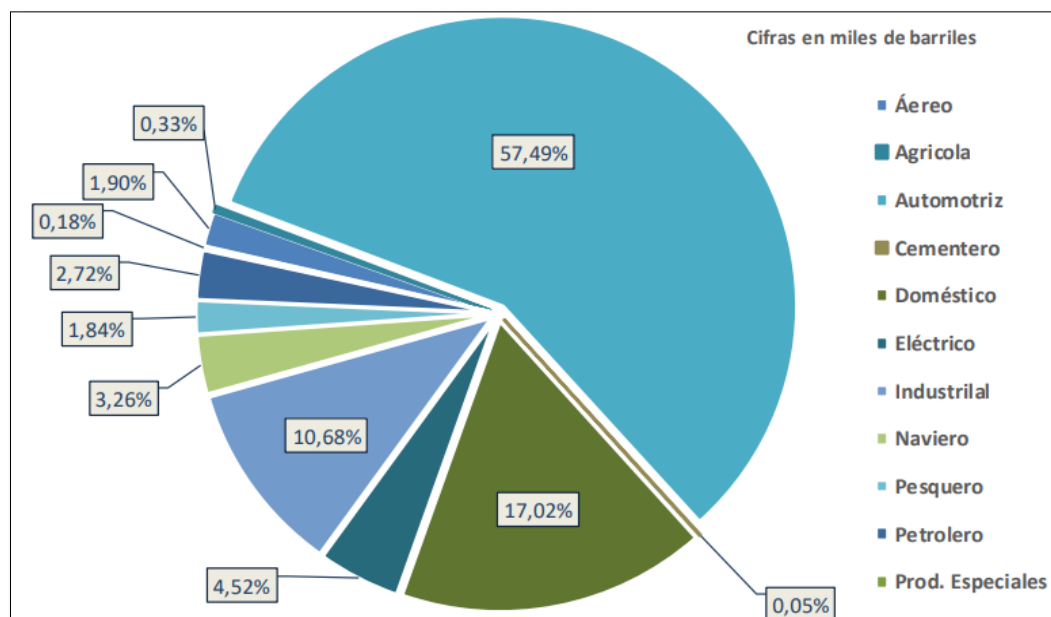
Contrastando con este comportamiento de los subsidios, se observa que los montos han ido reduciendo siendo que al año 2022, este se cierra en USD 414 millones menos que en el 2019, logro importante para la economía del país y la proforma presupuestaria. Sin embargo, es importante mencionar que es necesario establecer desde los distintos gobiernos el destino que este tipo de ahorro le permitirá al Estado enfocarlo en beneficio real de sectores vulnerables.

3.3 Situación económica y social en el sector del transporte como resultado de la eliminación de los subsidios al combustible durante el periodo 2019-2022

El Ecuador, un país latinoamericano de pequeña producción y exportación de petróleo, se destaca por su extenso sistema de subsidios, siendo uno de los más notorios el relacionado con los combustibles. Sin embargo, a lo largo de los años, la economía ecuatoriana ha experimentado cambios significativos, y entre los factores de impacto constante, los subsidios no focalizados, en particular los destinados a los hidrocarburos, han desempeñado un papel destacado (Zambrano, 2022).

La estrategia gubernamental de Ecuador al subsidiar los productos derivados del petróleo ha generado un incremento en la demanda de estos, especialmente por parte de familias de ingresos medios y altos, así como de sectores industriales que optan por utilizar energía subvencionada. Esto se debe, en parte, a la falta de mecanismos para discernir entre consumidores de diferentes estratos socioeconómicos al momento de adquirir gas o gasolina subvencionada. Para que los subsidios sean efectivos y eficientes, es fundamental que cumplan con ciertas características, como la focalización, temporalidad y viabilidad económica (Zambrano, 2022)

El boletín de prensa difundido por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEAD, 2021) revela que, durante el período de enero a diciembre de 2020, se comercializaron un total de 85,818 vehículos. Es fundamental comprender que esta política de subsidios no focalizados tiene un impacto positivo en segmentos de la población y estratos económicos con mayores ingresos, lo que agrava aún más la división social entre ricos y pobres. Por otro lado, la demanda de combustibles en Ecuador es significativa y abarca diversos sectores económicos, como se evidencia en el informe estadístico presentado por EP PETROECUADOR correspondiente al período de enero a diciembre de 2020. Este informe, representado gráficamente en la Figura 7, detalla los sectores que dependen del uso de combustibles y contribuyen considerablemente a los ingresos del país (EP Petroecuador, 2021).

Figura 7*Despachos de derivados por sectores*

Nota. Informe estadístico despachos de derivados por sectores. [Imagen], por EP Petroecuador, 2021.

Indudablemente, el aumento en los precios internacionales del barril de petróleo tiene un impacto positivo al ayudar a compensar en cierta medida el gasto que genera el subsidio a los combustibles en Ecuador. Sin embargo, la alta demanda interna de combustibles para consumo interno ha llevado al país a depender en gran medida de las importaciones de derivados, lo que, a su vez, ha resultado en un aumento en el gasto público (Zambrano, 2022).

Fuentes oficiales, como el boletín de deuda pública publicado por el Ministerio de Economía y Finanzas en (2020) , han revelado que el gobierno ecuatoriano enfrenta desafíos significativos en términos de déficit fiscal. En comparación con los datos de diciembre de 2019, la deuda pública total de Ecuador aumentó de 57,316.93 millones de dólares a 63,165.11 millones de dólares en diciembre de 2020, lo que representa un incremento del 10.20% con respecto al año anterior. Además, según las cifras reflejadas en la Programación Presupuestaria Cuatrianual 2020-2023, se estimó un gasto de 5,455.42

millones de dólares para subsidios, de los cuales 1,956.78 millones de dólares se destinaron específicamente a combustibles (Ministerio de Economía y Finanzas, 2019).

Conclusiones

La decisión de Ecuador de eliminar los subsidios a los combustibles en 2019 marcó un punto de inflexión en su historia económica y social. Esta medida, enfocada en mejorar la sostenibilidad fiscal, desencadenó una serie de desafíos complejos, reflejando la intrincada relación entre políticas energéticas y dinámicas socioeconómicas en un país altamente dependiente de los derivados del petróleo.

La eliminación de los subsidios a los combustibles en Ecuador, decisión tomada por el gobierno en 2019, ha generado un efecto significativo tanto en la estructura económica como en la cohesión social del país. Esta medida, que buscaba corregir desequilibrios fiscales, ha desencadenado una serie de protestas y conflictos, evidenciando la profunda dependencia de la economía ecuatoriana en los combustibles fósiles. El país, que destina un porcentaje considerable de su presupuesto a estos subsidios, ha enfrentado desafíos al intentar equilibrar las necesidades fiscales con las demandas sociales. La matriz energética de Ecuador, sustentada en un 82% por derivados del petróleo, ha hecho que el efecto de esta decisión sea aún más profundo, afectando no solo al transporte público y de mercancías sino también al costo de vida en general.

La situación evidencia la necesidad de un enfoque equilibrado y sostenible en la política de subsidios, donde se consideren tanto las implicaciones económicas como las sociales. Las medidas adoptadas han mostrado la complejidad y la sensibilidad de las políticas de subsidios, subrayando la importancia de abordar estos cambios con cautela y una planificación exhaustiva que considere todos los aspectos y actores involucrados.

Recomendaciones

Ante los retos y tensiones generados por la eliminación de los subsidios a los combustibles en Ecuador, es imperativo que el gobierno adopte una serie de estrategias y medidas. Estas deben estar dirigidas no solo a mitigar los efectos económicos y sociales de esta decisión, sino también a orientar al país hacia un futuro más sostenible y equitativo.

La eliminación de los subsidios a los combustibles en Ecuador plantea la necesidad de crear programas robustos de compensación y apoyo, específicamente orientados a los sectores más afectados. Estos programas deberían incluir asistencia directa a familias de bajos ingresos y pequeños empresarios cuyas actividades dependen del transporte. Además, se deben contemplar subsidios temporales para el transporte público y privado, y ayudas directas para sectores como la agricultura y la pesca, que son vitales para la economía y el sustento de muchas comunidades. Este enfoque contribuirá a mitigar las consecuencias económicas de la eliminación de los subsidios, asegurando que los más vulnerables no sean desproporcionadamente afectados.

La promoción activa de energías renovables en Ecuador es crucial para reducir la dependencia de los combustibles fósiles. Esto implica no solo la inversión en infraestructuras de energía solar, eólica, y bioenergía, sino también la implementación de políticas que incentiven su adopción por parte de las empresas y los hogares. La transición hacia estas energías alternativas debería ser acompañada de programas educativos y de concienciación, así como de incentivos fiscales y financieros para fomentar su uso. Al hacerlo, se contribuye no solo a la sostenibilidad ambiental, sino también a la creación de una economía más resiliente y diversificada a largo plazo.

El desarrollo de estrategias para una asignación más eficiente y justa de los subsidios es vital. Esto implica la identificación precisa de los beneficiarios que realmente necesitan el apoyo, utilizando criterios como el nivel de ingresos, la localización geográfica, y el tipo de actividad económica. Además, es importante establecer mecanismos de seguimiento y evaluación para asegurar que los subsidios estén cumpliendo con su propósito y no se desvíen hacia usos ineficientes o no prioritarios. Esta focalización ayudará

a maximizar la influencia positiva de los subsidios, garantizando al mismo tiempo una gestión fiscal más responsable y sostenible.

Referencias

- AEAD. (2021). *Boletín sector automotor en cifras*. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2021/02/Sector-en-Cifras-Resumen.pdf>
- Agencia de Regulación y Control de Energías y recursos naturales no renovables. (2019). *Estadísticas*. <https://bit.ly/controlrecursosyenergía>
- Álvarez, J. (2022). *Este es el mapa de los subsidios al combustible en América Latina*. <https://bit.ly/SubsidiosLATAM>
- Armas, A. (2015). *Redes e institucionalización en Ecuador. Bono de Desarrollo Humano*. <https://bit.ly/BonodeDesarrolloHumano>
- Banco Mundial. (2020). *¿Cómo afectará la COVID-19 al sector de los hidrocarburos? América Latina y el Caribe*: <https://bit.ly/Teoriadelapobreza>
- Barrera, A. (2021). *Ecuador: los laberintos de Guillermo Lasso*. <https://biblat.unam.mx/hevila/Nuevasociedad/2021/no296/1.pdf>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación. Administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. <https://bit.ly/MetodologíadelInvestigación>
- Cadena, D. (2022). *Subsidios a los combustibles y la canasta básica en América Latina, período 2015 - 2019*. <https://bit.ly/Subsidioscombustibleycanastabásica>
- Centrosur, G. d. (s.f.). *Tarifa de la Dignidad*. <https://bit.ly/PortalCentrosut>
- Comercio. (12 de Agosto de 2015). *Ecuador enfrentó los paros más fuertes en la década de 1980*. <https://bit.ly/EcuadorParos1980>
- Comercio. (28 de Julio de 2018). *El Ecuador llegó a tener 33 subsidios estatales, ahora tiene 16*. <https://bit.ly/33Subsidiosestatales>

- Cueva, E., y Arechua, J. (2017). *Análisis del sector eléctrico y su incidencia en las políticas de subsidio en el Ecuador en el período 2012-2014.*
<https://bit.ly/AnálisisSectorEléctrico>
- Daza, M. (2017). *Efectos políticos de la reducción del subsidio a la gasolina en Venezuela entre 1989 y 2014: un abordaje desde el análisis de sistemas políticos en Easton.*
<https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1246&context=eq>
- Desarrollo, B. I. (2022). *Programas de transferencias monetarias condicionadas.*
<https://bit.ly/ProgramasTransferenciasMonetariasCondicionadas>
- Echeverría, J. (Diciembre de 2019). *Ecuador en llamas: el ciclo de conflictividad de octubre.*
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/16290/1/REXTN-ED108-02-Echeverria.pdf>
- EP Petroecuador. (2021). *Informe Estadístico.* <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/INFORME-ESTADISTICO-DICIEMBRE-2020.pdf>
- Escribano, G. (15 de Noviembre de 2019). *Ecuador y los subsidios a los combustibles.*
<https://bit.ly/EcuadorSubsidiosCombustibles>
- Espinoza, D., y Viteri, C. (2019). Análisis económico de la eliminación del subsidio de la gasolina súper en el Ecuador. *Revista Espacios*, 40(24), 8.
<https://www.revistaespacios.com/a19v40n24/a19v40n24p08.pdf>
- Espinoza, D., y Viteri, C. (2019). Análisis económico de la eliminación del subsidio de la gasolina súper en el Ecuador. 5.
<https://www.revistaespacios.com/a19v40n24/a19v40n24p08.pdf>
- Espinoza, S., y Guayanlema, V. (2017). *Balance y proyecciones del sistema de subsidios energéticos en Ecuador.* <https://biblioteca.olade.org/opac-tmpl/Documentos/hm000666.pdf>

- García, H. (2013). *La economía políticas de los subsidios a los combustibles en Colombia*.
<https://bit.ly/3NZBr66>
- Hernán Rincón, I. L. (2008). *Rentas petroleras, subsidios e impuestos a los combustibles en Colombia: ¿Qué ocurrió durante el choque reciente de precios?*
https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/eventos/archivos/borra541_0.pdf
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, M. d. (2014). *Metodología de la Investigación*.
https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-_roberto_hernandez_sampieri.pdf
- Herrera, W. (2021). El tamaño del Estado. *El Comercio*.
<https://www.elcomercio.com/opinion/washington-herrera-tamano-estado-economia.html>
- Ibarra, O. (Enero de 2015). *La focalización del subsidio a los combustibles y su incidencia en las finanzas públicas*.
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/7008/1/TESIS%20TERMINADA%20OSCAR%2022.pdf>
- Jara, X., Lee, P., Lourdes, M., y Marcelo, V. (2018). *Subsidios a los combustibles y redistribución del ingreso en*.
<https://www.wider.unu.edu/sites/default/files/Publications/Working-paper/PDF/wp2018-144.pdf>
- Mancero, A., y Bonilla, M. (2020). *"Venimos a luchar por el pueblo. no por el poder": el levantamiento indígena y popular en Ecuador 2019*.
<https://www.jstor.org/stable/pdf/j.ctv1gm016x.41.pdf>
- Martínez, A. (2018). *A Consumer Subsidy Trap*.
https://clas.berkeley.edu/sites/default/files/publications/brlasfall2018-post_0.pdf

- Martínez, N. (2019). *Influencia de los impuestos en el costo de la gasolina en México*.
<https://www.eumed.net/actas/19/desarrollo-empresarial/21-influencia-de-los-impuestos-en-el-coste-de-la-gasolina-en-mexico.pdf>
- Mendoza, M. (2014). *Panorama preliminar de los subsidios y los impuestos a las gasolinas y diésel en los países de América Latina*.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37431/S1420710_es.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019). *Programa presupuestaria cuatrianual 2020-2023*.
finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/12/PROGRAMACION-PRESUPUESTARIA-CUATRIANUAL-2020-2023.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021). *Subsidios del Estado Proforma 2022*.
<https://bit.ly/Subsidiosproforma2022>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2020). *Boletín de deuda pública interna y externa*.
https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/05/Presentacion-Boletin-de-Deuda-Publica-Diciembre-2020_21052021.pdf
- Ministerio de Gobierno. (2022). *Subsidio general a los combustibles se mantiene para los más vulnerables*. <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/subsidio-combustibles-mas-vulnerables/#>
- Muñoz, F. (Octubre de 2018). *Subsidios a los combustibles en Ecuador: elementos y dimensiones para una discusión argumentada*. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/14824.pdf>
- Ocampo, J., y Malagón, J. (2011). *El tamaño del estado y su impacto redistributivo en América Latina*. CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/226>
- Opción, P. (22 de Junio de 2022). *En Ecuador no existen subsidios a los combustibles del 2019 al 2022*. <https://periodicoopcion.com/en-ecuador-no-existen-subsidios-a-los-combustibles-del-2019-al-2022/>

- Orbe, A. (Junio de 2012). *Impacto precio-producto de reducir subsidios a combustibles en Ecuador: un análisis estructural*.
<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/5002/2012%20ADRIAN%20FE LIPE%20ORBE%20NAVARRETE.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Ospina, P. (Agosto de 2022). *Ecuador Debate* 116.
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/18826/1/REXTN-ED116-01-Ospina.pdf>
- Páez, E. (2019). *DETERMINANTES DE LOS PRECIOS DE LA GASOLINA Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN MÉXICO, 2010-2017*.
<http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/99940/TESIS%20DETERMINAN TES%20DE%20LOS%20PRECIOS%20DE%20LA%20GASOLINA%20Y%20SU%20 IMPACTO%20ECON%20MICO%20EN%20MEXICO%202010-2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- País, E. (23 de Junio de 2022). *El día 11 de las protestas contra el gobierno de Guillermo Lasso en Ecuador, en imágenes*. <https://elpais.com/internacional/2022-06-24/el-dia-11-de-las-protestas-contra-el-gobierno-de-guillermo-lasso-en-ecuador-en- imagenes.html>
- Palominos, J. (Septiembre de 2016). *Alternativa para reducir el subsidio al combustible en Ecuador a partir del 2017*.
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/14111/1/Tesis%20Tributaci%C3%B3n%20y%20Finanzas%20Jakeline%20Palominos%20Rizzo.pdf>
- Poveda, G., Carrillo, F., y Castro, F. (Agosto de 2018). *Impacto social ante eliminación del Subsidio a los combustibles en Ecuador*.
<https://www.eumed.net/rev/oel/2018/08/eliminacion-subsidio-combustibles.html>
- Puig, I. (2018). *SUBSIDIOS A LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN ECUADOR*.
<https://raco.cat/index.php/Revibec/article/view/338980/429880>

- Quecedo, R., y Castaño, C. (2002). *Introducción a la metodología de investigación cualitativa*. <https://www.redalyc.org/pdf/175/17501402.pdf>
- Ramírez, J., y Benavides, J. (2015). *Política de regulación de precios de combustibles líquidos para uso automotor en Colombia*. https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/2432/Repor_Junio_2015_Martinez_Benavides_y_Ramirez.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Ríos, Á., Garrón, M., y Cisneros, P. (Junio de 2007). *Focalización de los Subsidios a los combustibles en América Latina y el Caribe*. <https://bit.ly/FocalizaciónSubsidiosLATAM>
- Rivera, V. (2008). *Perspectivas de las energías renovables en Chile. comparación con California, estados unidos*. http://repositoriobibliotecas.uv.cl/bitstream/handle/uvsc/4456/ANI-IPP%2086_noaccesible_.pdf?sequence=1
- Rosero, J. M. (s.f.). *Impacto del Bono de Desarrollo Humano en el Trabajo Infantil*. <https://www.guiadisc.com/wp-content/uploads/2012/05/impacto-del-bono-de-desarrollo-humano-en-el-trabajo-infantil.pdf>
- Rubio. (s.f.).
- Rubio, K. (2021). *Análisis sobre el impacto económico por la eliminación del subsidio a la gasolina en el Ecuador*. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/16127/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-605.pdf>
- Sánchez, R. (2022). *Un análisis de la variación del consumo de los combustibles frente a fluctuaciones en sus precios, periodo 2019 – 2021*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/19560>
- Suarez, M. (12 de Diciembre de 2021). *Eliminar los subsidios a los combustibles y proteger a los más pobres sí es posible*. <https://revistagestion.ec/economia-y-finanzas->

analisis/eliminar-los-subsidios-los-combustibles-y-proteger-los-mas-pobres-si#:~:text=Un%20estudio%20realizado%20por%20el,valor%20y%2Fo%20a%20los%20beneficiarios

Tobar, L. (2020). *Los subsidios en el Ecuador*.
file:///C:/Users/evear/Downloads/LOSSUBSIDIOSENELECUADOR.pdf

Troya, M. (2015). *Cambios socialesforzados por movimientos sociales: La comparación de dos ciclos políticos en Ecuador*.
<https://revistes.ub.edu/index.php/ACS/article/view/16008/19054>

Universo, E. (18 de Enero de 2003). *Gobierno anunció aumento del precio de los combustibles*.
<https://www.eluniverso.com/2003/01/18/0001/9/A835E672BAD842DDB8557939A8982FCA.html>

Uribe, S. (2018). *¿La política de precio de combustibles en Colombia es una política fiscal o energética?*
<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/68754/10177613.2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ushiña, M. (2021). *Violación de derechos humanos durante el paro nacional de octubre del año 2019 en Ecuador*. <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/26479/1/UCE-FIL-USHI%c3%91A%20MAYRA.pdf>

Vega, J. (2017). *Fuentes de información general*.

Villacrés, D., López, y Rosero, J. (2020). *Evaluating the economic and social impacts of fuel subsidy removal in Ecuador*. file:///C:/Users/geoel/Downloads/1887_123073-Text_IR_LEI.pdf

Yáñez, J. (2022). Subsidios e Impuestos. *Revista De Estudios Tributarios*(27), 125-191.
<https://ultimadecada.uchile.cl/index.php/RET/article/view/68125>

Zambrano, L. (2022). Reducción del subsidio a los combustibles y su incidencia en las ventas de las gasolineras del Ecuador: caso estación de servicios Garages Standard. *593 Digital Publisher CEIT*, 7(3-1), 18-29.
<https://doi.org/https://doi.org/10.33386/593dp.2022.3-1.1128>

Apéndice A.

Tabla A1

Fichas de resumen	
Título:	Ecuador: Subsidio de la gasolina en relación al gasto público nacional.
Autor/fuente:	León Lady, Mena Gabriela, Rivas Josefa.
Referencia bibliográfica:	https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es
Tema:	Análisis de los subsidios y el presupuesto general del estado
Resumen	
<p>Si bien se entiende dentro de la política de los estados que los subsidios deben dirigirse para aportar al desarrollo de sectores vulnerables, en el país esto no ha sido así en forma efectiva dado que en el caso de los combustibles este es un gasto que debe cubrir el gobierno ecuatoriano que no está focalizado a los sectores menos favorecidos, en el caso de la gasolina y el diésel estos no se se dirigen a un sector específico sino que cubren a toda la ciudadanía que requiera estos productos independientemente de sus situación socioeconómica. Siendo entonces un rubro que afecta al presupuesto general del estado, puesto que se cubren necesidades de la población que no requiere que así lo haga dejando de priorizar las verdaderas necesidades de los sectores realmente vulnerables en el país.</p>	
Observaciones	

Ficha de resumen # 1

Apéndice B.

Tabla B1

Ficha de resumen # 2

Fichas de resumen	
Título:	Subsidios del Estado
Autor/fuente:	Ministerio de Economía y Finanzas
Referencia bibliográfica:	https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/10/3-Subsidios-1.pdf
Tema:	Análisis de los subsidios y el presupuesto general del estado
Resumen	
<p>Se logra establecer a través de un análisis de la información contenida en esta entidad que los subsidios en el país en los años analizados corresponden a:</p> <p>2019 1.742 millones de dólares 2020 1.956 millones de dólares 2021 1.080 millones de dólares 2022 1.328 millones de dólares</p>	
Observaciones	