Frente Unitario de Trabajadores FUT fundado en 1971
UNE
Observatorio del TRABAJO y el pensamiento crítico
UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓNES ECONOMÍAS UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR

CUADERNOS EL EDUCADOR

"EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DEL INCREMENTO DEL PRECIO DEL DIÉSEL"

TERCERA SERIE NÚMERO 7

UNE

POR UNA EDUCACIÓN PARA EL PUEBLO

CUADERNOS EL EDUCADOR

TERCERA SERIE

NÚMERO 7

“EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DEL INCREMENTO DEL PRECIO DEL DIÉSEL”

Autores:

Observatorio del Trabajo y el Pensamiento Crítico, OTyPC-UCE
Observatorio de la Dolarización
Unión Nacional de Educadores UNE
Diego Carrión
Roberto Luis Blum
Andrés Quishpe
Marcelo Rivera

Ediciones:
Cuadernos “El Educdor”
Tercera Serie
Número: 7

UNE Nacional
(Av.Javier Ascázubi y 9 de Octubre)

Diseño de portada y Diagramación:
Danny Figueroa

Tercera edición
1.000 ejemplares
Septiembre 2025

Impresión:

Quito - Ecuador

“EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DEL INCREMENTO DEL PRECIO DEL DIÉSEL”

ÍNDICE

Índice..... 4

Presentación..... 5

Bajan los salarios reales en Ecuador, efectos socioeconómicos del incremento del precio del diésel..... 7

Impacto del alza del precio del diésel en la economía popular ecuatoriana. Razones y efectos inflacionarios explicados con ejemplos y datos..... 20

La eliminación del subsidio al diésel y el plan de consolidación fiscal del FMI (2024 - 2028)..... 25

PRESENTACIÓN

Retomamos la posta de nuestros compañeros (as) y reiniciamos la publicación de las Serie de los Cuadernos "El Educador" que surgió entre el año 1996. Nos proponemos contribuir a la formación de los maestros/as como protagonistas de la Escuela para la Emancipación; buscamos expresar las opiniones y las inquietudes del magisterio y de los compañeros unionistas; pretendemos erigir una tribuna del pensamiento democrático, crítico, científico y progresista de los ecuatorianos (as); en fin, queremos abrir el debate sobre los grandes problemas de la educación y el país.

En esta nueva serie de los Cuadernos "El Educador" aparecerán diversos trabajos que tienen un compromiso con los intereses de los trabajadores, mujeres, jóvenes y los pueblos del Ecuador. Se trata de puntos de vista y de opiniones dirigidas a plantear inquietudes y preguntas, a suscitar la discusión entre maestros/as, estudiantes, madres y padres de familia, a cimentar los principios de la democracia, la libertad, el patriotismo y la solidaridad.

Al presentar este esfuerzo editorial, expresamos nuestra decisión de fortalecer la UNE, de fomentar la unidad del Magisterio y la decisión de los maestros/as en defensa de la educación pública y en oposición a las políticas neoliberales que vuelven alzar su mirada hacia la privatización, hoy denominados concesiones o "apadrinamientos de escuelas".

Estamos convencidos que nuestro mensaje tendrá oídos receptivos, mentes reflexivas y actitudes decididas en la gran mayoría de maestros y maestras. Desde el Comité Ejecutivo Nacional, estamos cumpliendo el mandato de las bases, luchando firmemente por los intereses de los educadores y el pueblo, y ahora, también en el ámbito de las ideas, de la lucha de las ideas por una nueva sociedad que edifique una nueva escuela.

Pero también este retomar del "El Educador" busca ser una respuesta pedagógica y política a las decisiones de los gobiernos de turno que se siguen ensañados en destruir los derechos de nuestros niños, niñas, adolescentes y del Magisterio. En este caso volvemos a resurgir con dos temas trascendentes para el proceso de enseñanza y aprendizaje como es la importancia de la lectura apropósito de entregar un texto para cada tres estudiantes; y del modelo educativo que el Ecuador necesita, ya que para los de siempre las competencias siguen siendo la respuesta que necesita nuestra educación. Mientras para los actores educativos (estudiantes, docentes, padres de familia, comunidad…) la educación debe generar capacidades. Bienvenidos a movilizar consciencias, a debatir, cuestionar, reflexionar, y proponer mediante "EL EDUCADOR".

Andrés Quishpe
Presidente Nacional UNE

EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DEL INCREMENTO DEL PRECIO DEL DIÉSEL

BAJAN LOS SALARIOS REALES EN ECUADOR
Efectos socioeconómicos del incremento del precio del diésel

Por: Diego Carrión
Observatorio del Trabajo y el Pensamiento Crítico, OTyPC-UCE

INTRODUCCIÓN

El transporte representa un eslabón esencial de toda cadena productiva. Todo producto intermedio o terminado, toda materia prima o insumo, y toda la fuerza de trabajo requieren para su uso productivo y reproducción material, ser trasladado de un lugar a otro por vehículos traccionados con combustibles fósiles.

Por tanto, los combustibles tienen un peso considerable en la estructura de costos que, según la rama, puede oscilar entre el 15 % y el 60 % del total de costos operativos. Por estas dos razones (eslabonamiento económico del transporte y peso en la estructura de costos), todo incremento en el precio de los combustibles tiene un impacto encadenado a la estructura de costos de la economía. A ese efecto de encadenamiento del precio de todas las mercancías al de los combustibles se le denomina "efecto cascada".

Efecto esperable en el Ecuador a partir de la firma del Decreto 126 del 13 de septiembre del presente año, que elimina el subsidio al diésel. En especial, porque este combustible es el que tracciona el proceso de circulación de mercancías y pasajeros en el Ecuador.

El presente documento es un primer informe escrito al calor de los hechos recientes y constituye un esfuerzo que busca abonar a la discusión desde la universidad pública. Se presentan algunas proyecciones que dan cuenta del "efecto cascada" en elementos centrales para la reproducción material de las clases trabajadoras: la canasta familiar básica (CFB), la canasta familiar vital (CFV), el precio del transporte público y el precio del pan. Se reflexiona, además, sobre la necesidad de ajustar el salario básico unificado (SBU) para el 2026.

METODOLOGÍA

Para medir los efectos de la subida del precio del diésel en las canastas básicas y vital, se ha investigado en fuentes bibliográficas el peso de este combustible en los costos de los componentes de la canasta, tanto para su producción como para su transporte. Con esa estimación, se ha calculado cuánto del costo de cada componente de la canasta corresponde al combustible. Sobre este rubro, se ha calculado el 56 % de incremento de precio establecido el 13 de septiembre de 2025. Esto se ha proyectado para el período comprendido entre septiembre y diciembre de 2025, mientras dura la estabilidad del precio del galón de diésel en 2,8 dólares. Esto significa que se ha realizado una imputación de costos más fina y detallada que el simple aumento del 56 % en cada rubro.

A partir de enero de 2026, cuando entra en funcionamiento la banda con piso y techo para el establecimiento del precio del galón de diésel, se ha considerado un solo incremento del 5 % para todo el año, así como un aumento en el margen de ganancia de las comercializadoras, que —para compensar el aumento del precio del diésel de septiembre— tendría que pasar de 0,12 a 0,20 centavos por galón. Este aumento se realiza una sola vez para ese año.

Estos cambios se aplican al costo de las canastas básica y vital, en septiembre de 2025 y en enero de 2026.

Todos los valores de las canastas básica y vital, sobre los que se hace estos cálculos entre septiembre de 2025 y diciembre de 2026, han sido estimados mediante el método de proyección de mínimos cuadrados ordinarios. Esto implica que los cambios registrados en septiembre y en enero se explican por el aumento del precio del diésel, mientras que las variaciones en los demás meses responden al crecimiento histórico de las canastas, proyectado mediante métodos de estimación estadística.

Las estimaciones presentadas en este documento responden a supuestos moderados, incluso conservadores. En primer lugar, porque no se ha considerado el efecto de la especulación sobre los precios de las canastas vital y básica en estas coyunturas de inestabilidad. En segundo lugar, se supone un solo incremento en el 2026 de los márgenes de ganancias de las comercializadoras de combustibles, cuando estas ya han advertido al gobierno que el incremento de precio del diésel ha afectado sus ganancias y amenazan con el desabastecimiento. En tercer lugar, una sola fluctuación del precio hacia el techo de la banda (incremento de 5 % por el decreto presidencial 126), aunque, debido a la escalada de la situación en Medio Oriente es previsible que el próximo año haya mayores fluctuaciones ascendentes del precio del petróleo.

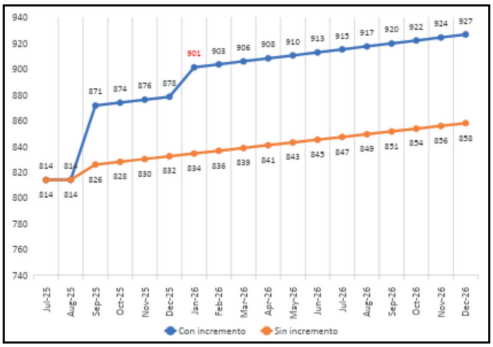
Por otro lado, para determinar el aumento en el precio del pan y del pasaje de transporte público urbano, se realizaron entrevistas a una panificadora y a transportistas urbanos de Quito. Con esta información, se construyó una estructura detallada de sus costos operativos, identificando el peso específico del diésel en dichos costos. Reconociendo la importancia de este combustible en ambas actividades, se procedió a recalcular sus costos en función del incremento del precio del diésel. Posteriormente, se ajustaron las tarifas —tanto del pasaje urbano como del precio del pan— de manera que se mantuvieran los márgenes de utilidad previos al aumento del combustible.

RESULTADOS

Canasta familiar básica (CFB)

La Ilustración 1 muestra los resultados de la estimación de crecimiento de la canasta familiar básica, la cual registra dos incrementos atribuibles al incremento del precio del diésel. El primero en septiembre de 2025 por el aumento de 1,8 a 2,8 dólares por galón; el segundo en enero de 2026, cuando entre en vigencia la banda de precios mínimo y máximo establecido en el decreto 126 para la fluctuación del precio del combustible.

Ilustración 1: Canasta Familiar Básica (CFB) con y sin aumento en el precio del Diésel



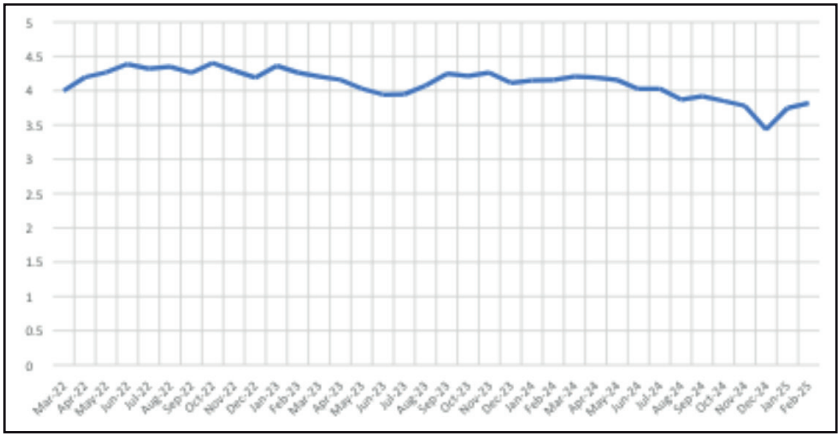
Fuente: INEC- Serie histórica mensual Canastas básica 1982-2025 / Elaboración propia

La línea azul muestra el incremento abrupto en los bienes y servicios básicos en el mes de septiembre 2025, enero 2026 y su evolución creciente en los meses subsiguientes. En rojo la ruptura del techo de los 900 dólares en enero de 2026 para la CFB.

La línea naranja muestra la evolución que tendría la CFB, de no existir el incremento en el precio del diésel. Se puede observar entre el mes de agosto y septiembre un incremento del costo de la vida del 7 % mensual, lo que afecta gravemente la economía de las familias trabajadoras. En enero, se producirá un nuevo incremento del orden del 3 % mensual. Hacia finales de periodo, entre septiembre de 2025 y diciembre de 2026, se espera un incremento total del 13 % de la canasta familiar básica. Se puede afirmar que el aumento del precio de los combustibles significa una pérdida del salario real o la capacidad de compra para los y las trabajadoras, esto es: una reducción del salario que en términos reales estará entre el 10 y el 13% para el próximo año. Significa que por cada 100 dólares que recibía por mi trabajo, ahora recibiré sólo 90 u 87 dólares por el mismo esfuerzo.

Estas estimaciones se hacen con un precio del galón de diésel en 3.07 dólares, es decir, sin alcanzar el precio internacional. En un cálculo similar podemos estimar el efecto que tendría un aumento inmediato, y no paulatino como propone el Gobierno, hasta el precio internacional. Pero: ¿Cuál es el precio internacional?

Ilustración 2: Precio internacional del galón de diésel. Promedio latinoamericano (36 MESES)



Fuente: World Bank Group: Global Fuel Prices Database, abril 2025

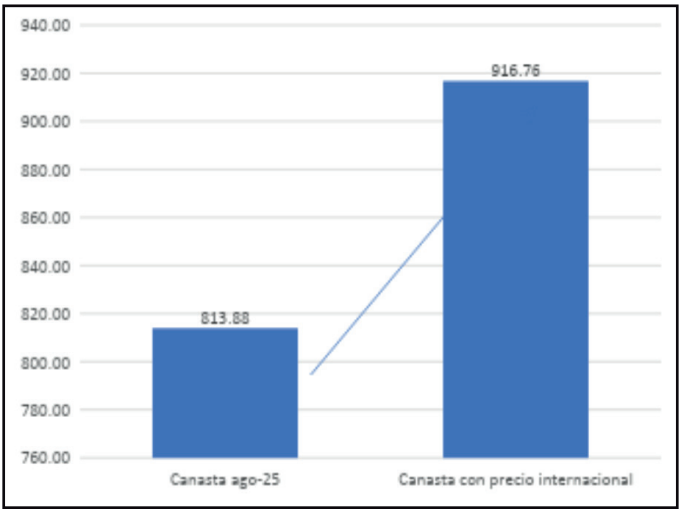
La Ilustración 2 muestra la evolución del precio del galón de diésel para América Latina en los últimos tres años. El precio promedio ha sido de 4.10 dólares por galón.

El Fondo Monetario Internacional exige a los países que firman cartas de intención con ellos liberar el mercado hasta alcanzar tal precio, para eliminar lo que denominan “distorsiones” del mercado interno. Con distorsiones se refieren a los subsidios, que son mecanismos utilizados por los países para beneficiar a toda la población.

En lo que corresponde al presente documento, se observa que el subsidio al diésel mantenía los productos básicos a un precio relativamente accesible para las familias trabajadoras, mientras su eliminación aumenta el costo de la vida.

Sustituir un subsidio de alto alcance, como este, por un conjunto de políticas de compensación implica perjudicar a la mayoría, bajo el pretexto de focalizar la ayuda en los sectores más empobrecidos. Se trata de una suerte de chantaje perverso, en el que parece que la mayoría debe ceder para que unos pocos —los más vulnerables— puedan beneficiarse. Sin embargo, en realidad, el subsidio beneficia a toda la población. La atención a la población más empobrecida pasa por que los ricos dejen de evadir el pago de impuestos, para que el Estado tenga la capacidad de garantizar bienestar a los que se encuentran en condición vulnerable. ¡Que paguen los que más tienen, como es justo, y no las familias trabajadoras!

Crecimiento de la Canasta Familiar Básica con precio internacional del galón de diésel. Referencia del costo de la CFB: agosto de 2025



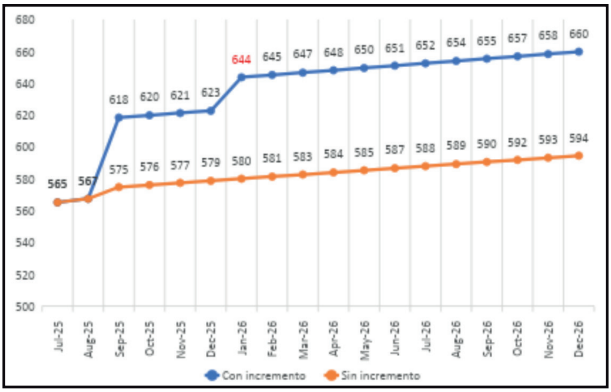
Fuente: INEC- Serie histórica mensual Canastas básica 1982-2025 / Elaboración propia

Sustituir un subsidio de alto alcance, como este, por un conjunto de políticas de compensación implica perjudicar a la mayoría, bajo el pretexto de focalizar la ayuda en los sectores más empobrecidos. Se trata de una suerte de chantaje perverso, en el que parece que la mayoría debe ceder para que unos pocos —los más vulnerables— puedan beneficiarse. Sin embargo, en realidad, el subsidio beneficia a toda la población. La atención a la población más empobrecida pasa por que los ricos dejen de evadir el pago de impuestos, para que el Estado tenga la capacidad de garantizar bienestar a los que se encuentran en condición vulnerable. ¡Que paguen los que más tienen, como es justo, y no las familias trabajadoras!

Si el precio del diésel se elevara de manera inmediata a estándares internacionales, se observaría un encarecimiento del costo de la vida de 13 %, el mismo porcentaje que se calculó anteriormente para la estrategia gradualista del gobierno. Esto significa que, para llegar a fin de mes, las familias necesitarían un ingreso adicional de 103 dólares. Esa cantidad solo serviría para compensar la pérdida en capacidad de compra provocada por el incremento del precio del diésel. Es decir, ese incremento representa una disminución generalizada de los salarios de las clases trabajadoras en Ecuador, en perjuicio de su capacidad de consumo y por tanto disminuyendo su calidad de vida.

Canasta familiar vital. La Ilustración 3 muestra la evolución de la canasta vital con los dos incrementos en septiembre 2025 y en enero 2026. La línea azul la evolución de la CFV con el aumento del precio del diésel, y la naranja la evolución de la CFV sin aumento.

Ilustración 3: Canasta Familiar Vital (CFV) con y sin aumento en el precio del Diésel



Fuente: INEC- Serie histórica mensual Canastas básica 1982-2025 / Elaboración propia

En septiembre de 2025, se prevé un incremento del 9 % mensual respecto de agosto. En enero de 2026, por la liberación entre bandas del precio e incremento del margen de ganancia de los abastecedores, se prevé un incremento de 3,4 %. En total, el incremento del costo de la Canasta Vital, como resultado del aumento del precio del diésel, será del 12,4 %.

Esto significa que, para poder sobrevivir con lo mínimo, cada trabajador necesitará 55 dólares más desde septiembre de 2026, 76 dólares más desde enero de 2026 y 92 dólares más en diciembre de 2026, siempre en relación a agosto del 2025.

Incremento del pasaje del transporte urbano. Los transportistas urbanos sostienen desde hace años que las tarifas de transporte público no garantizan una tasa de ganancia sostenible. El precio del diésel representa el 53% del costo operativo de las unidades de transporte urbano, por lo que el aumento del precio del combustible podría, incluso, volver insostenibles ciertas rutas, que, sin implicar una demanda atractiva para el negocio, representan población que necesita el servicio.

Tabla 1: Costos e ingresos diarios de una unidad de transporte en cuatro rutas de la ciudad de Quito

		DIARIO X BUS		
RUTA	Número de buses en ruta	Ingreso diario promedio por bus (sin cambio del pasaje)	Costo diario promedio por bus con incremento de 56% en el diésel	Margen operativo diario promedio por bus
Ruta 1	36	$ 200,00	$ 131,33	$ 68,67
Ruta 2	33	$ 170,00	$ 131,33	$ 38,67
Ruta 3	17	$ 120,00	$ 131,33	$ -11,33
Ruta 4	16	$ 130,00	$ 131,33	$ -1,33
	TOTAL	$ 155,00	$ 131,33	$ 23,67

Fuente: Entrevista personal / Elaboración propia

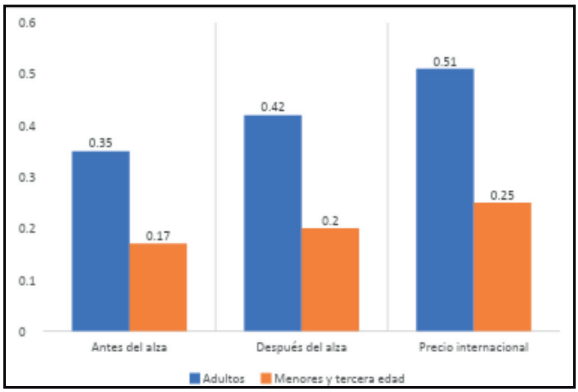
Las rutas 3 y 4 serían insostenibles para los transportistas, porque dejarían pérdidas en sus operaciones. Esto en el escenario inmediato tras el aumento del precio del diésel en septiembre de 2025. En estas condiciones que muchos barrios y localidades podrían quedar sin servicio de transporte público. Cabe recordar que este servicio responde a la lógica de conveniencia privada de los propietarios de las unidades, y no constituye, en realidad, un servicio prestado por el Estado o los gobiernos locales.

Para continuar obteniendo el mismo margen de ganancia vigente, antes del incremento, el pasaje urbano tendría que subir en lo inmediato, al menos a 42 centavos para adultos y 20 centavos para menores de edad y tercera edad. Esto implica un incremento del 19,35 % en ambos casos.

Este cálculo es conservador, porque no considera el aumento de costos que puede sufrir el sector de transporte urbano como "efecto cascada" del incremento del diésel, impacto que puede sentirse en sus costos de operación e inversión.

Si, por otro lado, se considera la meta del gobierno y del FMI de alcanzar el precio internacional del diésel, la tarifa del transporte urbano debería incrementarse en un 49 %, lo que llevaría el pasaje de adultos a 51 centavos de dólar, y el de menores de 18 años y personas de la tercera edad a 25 centavos.

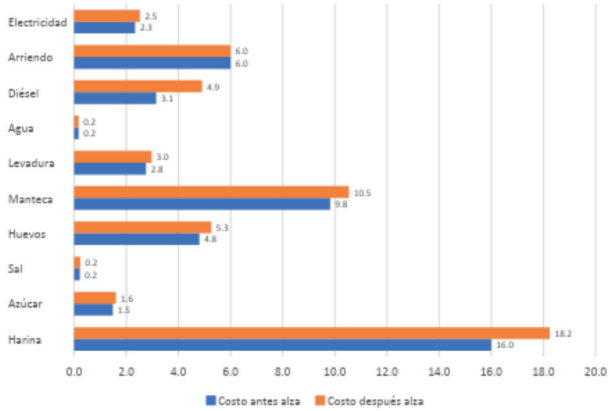
Ilustración 4: Pasaje urbano (centavos de dólar)



Fuente: Entrevista personal / Elaboración propia

Incremento del precio del pan. El costo de producción del pan se incrementaría en un 12 % debido al alza del diésel de septiembre. Aunque es el principal combustible utilizado para su producción, el peso del diésel en la estructura de costos representa solo un 7 %. Sin embargo, si el precio del diésel llega a alcanzar los estándares internacionales, el incremento del precio del pan será del 50 %.

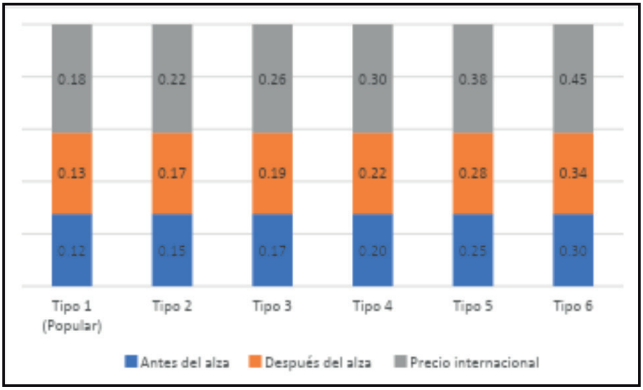
Ilustración 5: Costos de producir pan, antes y después del alza del diésel (en dólares)



Fuente: Entrevista personal / Elaboración propia

Esto lleva a una elevación del precio del pan en sus diferentes presentaciones, como referencia considerar la siguiente ilustración.

Ilustración 6: Precio del pan (centavos de dólar)

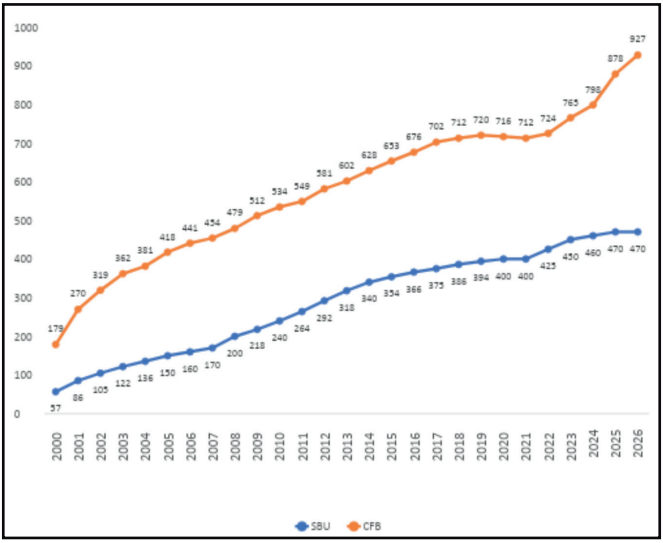


Fuente: Entrevista personal / Elaboración propia

Cálculo del Salario Básico para el próximo año. Dados los incrementos en el costo de vida antes detallados, que en términos del salario real representan una disminución de las remuneraciones de los y las trabajadoras ecuatorianas, se presenta la necesidad de un ajuste del Salario Básico Unificado (SBU) que compense la pérdida de la capacidad de compra. No ajustar el salario —frente al incremento de costos para la reproducción de la vida — implica que a las familias trabajadoras paguen el costo de la evasión tributaria y la crisis generada por los gobiernos de los empresarios (Moreno, Lasso, Noboa).

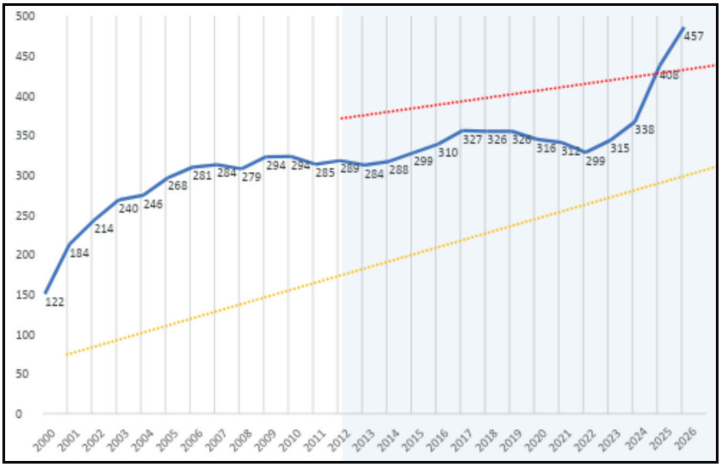
La brecha entre salario básico y canastas de consumo familiar es muy grande y no ha dejado de crecer en los últimos veinte años, como se muestra en la Ilustración 7.

Ilustración 7: Salario Básico Unificado (SBU) y Canasta Familiar Básica (CFB) 2000-2025, con proyección a 2026



Fuente: INEC- Canastas analíticas, serie histórica / Elaboración propia

Ilustración 8: Brecha entre Salario Básico Unificado y Canasta Familiar Básica 2000-2025, con proyección a 2026



Fuente: INEC- Canastas analíticas, serie histórica / Elaboración propia

En 2025, las familias trabajadoras ya tienen dificultades para pagar el básico de subsistencia, con un déficit de 408 dólares mensuales. Debido al incremento del precio del diésel, este déficit ascenderá a 457 dólares mensuales en 2026. Hay una deuda histórica con las familias ecuatorianas que ven minada su calidad de vida, debido a remuneraciones por debajo de lo mínimo para la reproducción de la vida.

Incluso en lo que respecta a la Canasta Familiar Vital, se arrastra un déficit desde hace varios años, que para 2025 asciende a 97 dólares y que, con el alza del precio del diésel, podría aumentar a 189 dólares en 2026. Esto significa que, para cubrir lo mínimo necesario para la supervivencia, a una familia ecuatoriana hoy le faltan 97 dólares mensuales, pero el próximo año necesitaría 189 dólares adicionales en su ingreso mensual.

¿Por qué usar en esta comparación el Salario Básico Unificado y no el Ingreso Familiar bajo el supuesto de 1,6 perceptores?

Porque más del 70% de los y las trabajadoras en Ecuador incumplen uno o más de los supuestos que el INEC utiliza para calcular el Ingreso Familiar con 1,6 perceptores, como se muestra a continuación:

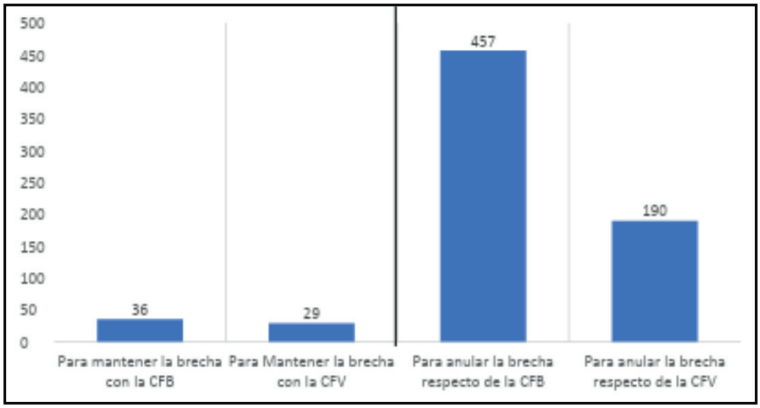
SUPUESTOS	LA REALIDAD	
Para un ingreso de 877 USD mensual	Hombres	Mujeres
Primeros perceptores reciben al menos el básico (SBU)	54% no gana el SBU	62% no gana el SBU
Primeros y segundos perceptores reciben 13vo y 14vo sueldos	74% no recibe décimos	72% no recibe décimos
Todos los primeros perceptores reciben 548 USD	70% reciben menos que 548 USD	72% recibe menos de 548 USD
Todos los segundos perceptores reciben 329 USD	40 % recibe menos de 329 USD	51% recibe menos de 329 USD

Fuente: ENEMDU, junio 2023 / Elaboración propia.

Si más del 70% no cumple con estos supuestos mal se puede considerar que el salario promedio de las familias ecuatorianas es el que calcula el INEC con los supuestos de 1,6 perceptores. Por ejemplo, para agosto de 2025, consideran que el ingreso mensual es de 877.33 dólares. Esto es una clara sobreestimación artificial del ingreso de las familias para cerrar también de manera artificial la brecha entre ingresos y gastos familiares. Por tanto, lo recomendable sigue siendo comparar Canasta Básica con Salario básico, si lo que se quiere es estimar la brecha entre ingresos y gastos de las familias trabajadoras.

Frente a esto, a continuación se presentan dos escenarios posibles: una subida del Salario Básico que compense lo perdido este año por el incremento del precio del diésel, o un incremento que cierre la brecha entre canastas vital y básica.

Ilustración 9: Escenarios de incremento del Salario Básico Unificado 2026



Fuente: Elaboración propia

Para compensar la caída del salario real respecto de la Canasta Vital en 2026, producto del incremento en el precio del diésel, el Salario Básico Unificado (SBU) deberá aumentar en 29 dólares. En el caso de la Canasta Familiar Básica, la compensación requeriría un incremento de al menos 36 dólares en el SBU para ese mismo año. Es importante destacar que estos cálculos se basan en los supuestos conservadores detallados en la sección metodológica y no contemplan el efecto especulativo que podría agravar aún más el impacto.

En cambio, si se quisiera cerrar la brecha histórica entre salario y canastas, el SBU del 2026 debería tener un incremento de 457 dólares en relación a la Canasta Básica, y de 190 dólares para alcanzar la canasta vital. En esta decisión, si llega a sostenerse el decreto 126 de este año, se pone en juego la calidad de vida de los y las ecuatorianas.

Conclusiones

El incremento del precio del diésel en Ecuador (septiembre de 2025) generará un "efecto cascada" en los precios de los bienes de primera necesidad, encareciendo el costo de vida y afectando principalmente a las familias trabajadoras. Aún con una metodología y supuestos conservadores, se estima una pérdida de la capacidad de compra de las familias ecuatorianas de entre el 10 % y el 13 %, lo que equivale a una reducción de sus salarios mensuales de la misma magnitud.

El perjuicio en el largo plazo en la calidad de vida de la población es notable. Un subsidio tiene como objetivo paliar los efectos negativos de la distribución capitalista de la riqueza, su eliminación solo representa un efecto de redistribución inversa en perjuicio de la población empobrecida por el propio movimiento sistémico.

En defensa de la vida, es urgente la derogatoria de los decretos que disponen el incremento del precio de los combustibles. En su defecto, el sector público como el privado deben asumir los costos del incremento en el Salario Básico Unificado que compense esta reducción del salario real y, en el mejor de los casos, contribuya a cerrar la brecha histórica entre ingresos y gastos de las familias trabajadoras.

Bibliografía

ACEEE. (2005). Industrial energy efficiency and productivity (Report IE052). American Council for an Energy-Efficient Economy. https://www.aceee.org/sites/default/files/pdfs/ie052.pdf

Argonne National Laboratory (Liu, X., Kwon, H., Wang, M., & O'Connor, D.). (2023). Life cycle greenhouse gas emissions of Brazilian sugar cane ethanol evaluated with the GREET model using data submitted to RenovaBio. Environmental Science & Technology, 57(32), 11814–11822. https://doi.org/10.1021/acs.est.2c08488

Bamber, N., Dutta, B., Heidari, M. D., Zargar, S., Li, Y., Tremorin, D., & Pelletier, N. (2022). Spatially resolved inventory and emissions modelling for pea and lentil life cycle assessment. Sustainable Production and Consumption, 33, 738–755. https://doi.org/10.1016/j.spc.2022.07.011

Barbero, J. A., Fiadone, R., & Millán Placci, M. F. (2020). El transporte automotor de cargas en América Latina (Nota técnica IDB-TN-1877). Banco Interamericano de Desarrollo. https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El_transporte_automotor_de_cargas_en_America_Latina.pdf

Departamento de Energía y Recursos Naturales del Estado de Alabama (Kelley, K., Daniel, D., Runge, M., & Sawadgo, W.). (2025). Blackbelt cow-calf enterprise cost study (ANR-3148). Alabama Cooperative Extension System. https://www.aces.edu/wp-content/uploads/2025/07/ANR-3148_BlackbeltCow-CalfEnterpriseCostStudy_071125L-G.pdf

El Universo. (2025). Nuevo precio del diésel aún mantiene un subsidio de 16 centavos por galón [Artículo de prensa]. Recuperado de https://www.eluniverso.com/noticias/economia/nuevo-precio-del-diesel-aun-mantiene-un-subsidio-de-16-centavos-por-galon-nota/

ENERGY STAR. (s. f.). Energy efficiency guidebook for textile industry [Guía técnica]. U.S. Environmental Protection Agency. https://www.energystar.gov/sites/default/files/buildings/tools/EE_Guidebook_for_Textile_industry.pdf

IEA Bioenergy Task 39 (Macedo, I. de C., Seabra, J. E. A., & Nogueira, L. A. H., eds.). (2023). Life-cycle inventory data for Brazilian sugarcane production. IEA Bioenergy. https://task39.ieabioenergy.com/wp-content/uploads/sites/37/2023/01/Life-Cycle-Inventory-Data-for-Brazilian-Sugarcane-Production.pdf

International Council on Clean Transportation (Pineda, L., & Xie, Y.). (2021). Truck eco-driving programs: Current status in Latin America and international best practices. ICCT. https://theicct.org/sites/default/files/publications/eco-driving-latam-EN-apr2021.pdf

International Council on Clean Transportation. (2017). Freight assessment: Mexico (Consultant Report, Oct 2017). ICCT. https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/Mexico-freight-assessment_ICCT-Consultant-Report_Oct2017.pdf

Malacca, Z., Ab Rahman, M. N., & Mohd Nasir, A. N. (2018). A state-of-the-art review of life cycle assessment application in food and beverage industry. MSAE e-Journal, 1(1), 1–10. https://elibrary.msae.my/wp-content/uploads/journal/published_paper/volume-1/issue-1/mguBQbIz.pdf

National Research Council of South Africa (Peters, M., & Thiel, C.). (2011). Energy-efficient production in the automotive and clothing/textiles industries in South Africa (UNIDO Statistics Working Paper 04/2011). United Nations Industrial Development Organization. https://downloads.unido.org/ot/48/14/48149 16/STATISTICS_WP042011%20Energy%20Efficient%20Production%20in%20the%20Automotive%20and%20ClothingTextiles%20Industries%20in%20South%20Africa.pdf

OECD. (2024). Mitigating the impact of fisheries on climate change: Background note for the workshop [Documento de trabajo]. Organisation for Economic Co-operation and Development. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/topics/policy-issues/fisheries-and-aquaculture/workshop-background-note-mitigating-the-impact-of-fisheries-on-climate-change.pdf

Osterroth, I. A., & Voigt, T. (2021). Energy consumption of beverage-bottling machines. Sustainability, 13(17), 9880. https://doi.org/10.3390/su13179880

Planificación Nacional (Ecuador) (Martínez, G., Proaño, P., & Zambrano, C.). (2019). Producto 2: Diagnóstico y benchmarking—PM C lácteos. Secretaría Nacional de Planificación. https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/2022/06/PRODUCTO2DIAGNOSTICOYBENCHMARKINGPMCLACTEOS.pdf

ScienceDirect/Elsevier (Bamber et al.). (2022). Sustainable Production and Consumption article descriptor page for the pea & lentil LCA. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352550922002032

Teleamazonas. (2025, 12 de septiembre). Decreto Ejecutivo No. 125 [Reproducción de documento oficial]. https://www.teleamazonas.com/uploads/files/2025/09/12/Decreto_Ejecutivo_125_.pdf

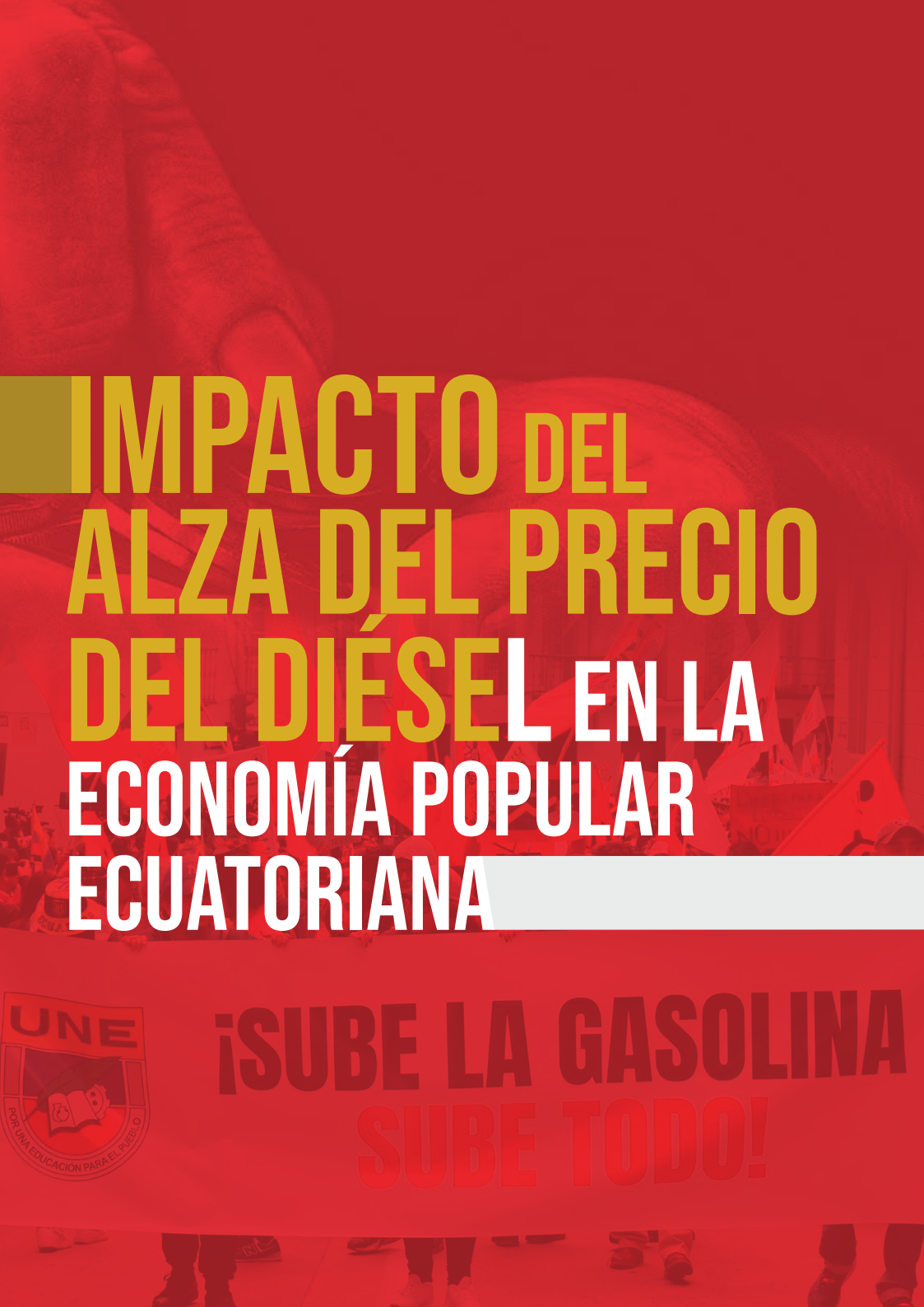
Teleamazonas. (2025, 12 de septiembre). Decreto Ejecutivo No. 126 [Reproducción de documento oficial]. https://www.teleamazonas.com/uploads/files/2025/09/12/Decreto_Ejecutivo_126_.pdf

U.S. Department of Agriculture, Economic Research Service (ERS). (2011). Price discounts in the U.S. soymeal industry (ERR-123, Report Summary). https://ers.usda.gov/sites/default/files/_laserfiche/publications/44894/6806_err123_reportsummary.pdf

World Bank. (2012). Road freight in Central America (Trade Facilitation MDTF trucking survey). https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/83573c91-7832-5e4e-b055-9f902f08b6d4/download

World Bank. (2009). Logistics, transport and food prices in LAC: Policy guidance for improving efficiency and reducing costs. https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/405351468047931018/logistics-transport-and-food-prices-in-lac-policy-guidance-for-improving-efficiency-and-reducing-costs

IMPACTO DEL ALZA DEL PRECIO DEL DIÉSEL EN LA ECONOMÍA POPULAR ECUATORIANA



IMPACTO DEL ALZA DEL PRECIO DEL DIÉSEL EN LA ECONOMÍA POPULAR ECUATORIANA
Razones y efectos inflacionarios explicados con ejemplos y datos

Por: Andrés Quishpe y Marcelo Rivera
Unión Nacional de Educadores

INTRODUCCIÓN

Mediante Decreto Nro. 126, el Gobierno de Noboa definió la eliminación del subsidio al diésel, el Decreto recoge algunas justificaciones, particularmente la Resolución Nro. COENER-003-2025, que hace referencia a "evitar el tráfico de combustibles" y que es la única justificación que se encuentra respaldada con datos. Sin embargo, la mencionada Resolución y los informes que la sustentaron no son públicos.

Pero una vez más los sectores pudientes y gobierno de turno bajo el mismo discurso procedieron a eliminar el subsidio al diésel, señalando que su entrega no es eficiente, dado que "buena parte de ellos beneficia a grupos de personas que no los necesitan y contrabandistas". Pero lo que realmente sucede es que detrás de la supuesta preocupación está lo que como UNE advertimos meses atrás: el Gobierno busca seguir aplicando un ajuste fiscal de aproximadamente el 4,4% del PIB (más de USD 5.600 millones), en el marco del acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI). Para alcanzar este ajuste el Gobierno se comprometió a realizar, entre algunas cosas: Una reforma tributaria estructural; eliminación de subsidios; reformas energéticas y productivas; cambios a la seguridad social; reformas financieras.

Bajo esta intención, el Gobierno de Noboa, que en campaña ofreció no eliminar el subsidio al diésel, hoy lo hace, subiendo el precio del galón de USD 1,80 a USD 2,80 (un incremento de más del 50%). Aumento que desde UNE rechazamos. Es necesario recordar que el precio de la gasolina Extra y Ecopaís también subió de precio en estos días a un valor de $2.879 por galón.

Noboa no entiende que ya no da más el bolsillo del pueblo, que suben los combustibles y sube todo. El propio Banco Mundial en su último informe sobre Ecuador señaló que el 30% de ecuatorianos están en peligro de caer en pobreza. Por su parte, el INEC determina que el 40,8% de la población nacional sufre pobreza multidimensional (7,4 millones de personas sufren graves carencias y privaciones). El 28,0% de la población nacional, es decir, 5,1 millones de personas viven en pobreza grave con menos de USD 3,0 diarios; y el 12,7% de la población nacional, 2,3 millones de ecuatorianos, sobreviven en pobreza extrema con menos de USD 1,7 diarios.

Por más que el Gobierno señale que se entregarán compensaciones (bonos) o que no "subirán los pasajes", esto no es otra cosa que distractores y falsas promesas. Así como las de la Ley Orgánica de Integridad Pública (LOIP), donde afirmó que no iba a despedir a médicos, profesores y lo está haciendo.

Mientras el Gobierno elimina el subsidio al diésel para ir a un Ecuador "más justo", el grupo Noboa dejó de pagar más de 70 USD millones al SRI, producto de la última remisión tributaria establecida en la LOIP. Sin embargo, la eliminación del subsidio al diésel es un duro golpe al

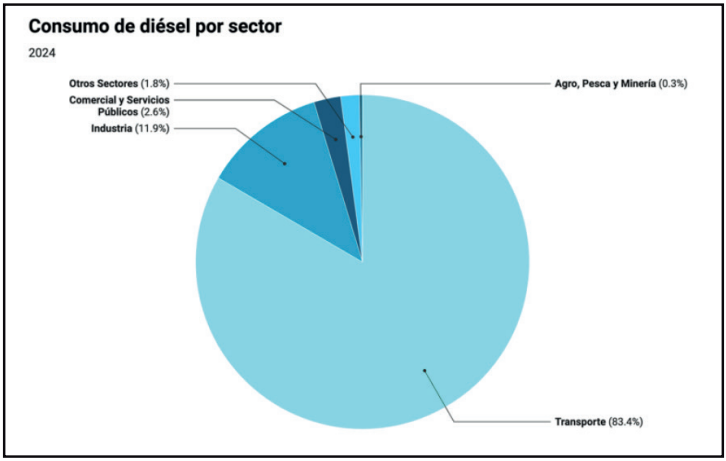
transporte comunitario, público, escolar; ya que la movilidad entre el sector urbano y rural es diversa, es un duro golpe a las actividades turísticas y productivas, es un garrotazo al costo de vida que se incrementará aún más, después del alza del IVA.

¿Por qué el diésel es fundamental para la economía ecuatoriana?

El diésel es el principal combustible utilizado en el país para el transporte de mercancías, el transporte público, la agricultura, la pesca y diversas actividades productivas. Según datos del Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables, aproximadamente el 70% del parque automotor dedicado al transporte de carga utiliza diésel como fuente de energía. Esto significa que cualquier variación en su precio se traslada rápidamente al costo de la logística, la producción y la distribución de bienes.

En 2024 representó un tercio de toda la energía que consumió el país, más que la gasolina, la electricidad o el gas. Y su demanda sigue creciendo: en la última década aumentó un 14 %[1].

Ese año se consumieron más de **1.390 millones de galones de diésel**.[2]



El efecto inflacionario explicado:

• **Transporte público:** Cuando sube el diésel, las cooperativas de transporte suelen aumentar el costo de pasajes. En Quito y Guayaquil, por cada alza de $0.10 en el precio del diésel, el costo del pasaje urbano puede subir entre $0.05 y $0.10[3], afectando especialmente a quienes dependen diariamente de este servicio para asistir a sus lugares de trabajo o estudio.

---

[1] Balance energético Nacional (2024) Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables. https://www.recursosyenergia.gob.ec/wp-content/uploads/2025/09/BEN_24_compressed-comprimido-1.pdf#:~:text=El%20consumo%20de%20energ%C3%ADa%20el%C3%A9ctrica%20por%20habitante,debido%20a%20los%20cortes%20de%20electricidad%20registrados .

[2] Lupa Media (2025) El fin del subsidio al diésel. https://lupa.com.ec/explicativos/eliminacion-subsidio-diesel/

[3] AME - Asociación de Municipalidades del Ecuador (2025) Diario El Universo. https://www.eluniverso.com/noticias/economia/pasaje-urbano-compensacion-alza-eliminacion-subsidio-diesel-ecuador-nota/

• **Alimentos básicos:** Los productos agrícolas dependen de maquinaria, transporte y servicios que funcionan con diésel. Por ejemplo, el precio de la papa y el arroz, cuyo transporte desde la Sierra y la Costa requiere de camiones diésel, suele aumentar tras cada ajuste. En 2023, tras una subida del diésel de $1.00 a $1.75 por galón, el costo promedio de la canasta básica escaló un 8% en los tres meses siguientes, según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).[4]

• **Pesca y agricultura:** El sector pesquero y agrícola usa diésel en sus embarcaciones y maquinaria. Un incremento en el combustible se traduce en mayores costos operativos, lo que obliga a subir los precios de productos como el pescado, el plátano y el maíz.

Ejemplos claros y sencillos:

• **Ejemplo 1:** Si una familia compra productos básicos (arroz, papas, frutas) y el precio del diésel sube, el costo de transporte de estos productos aumenta. Ese incremento se refleja en el precio final que paga la persona consumidora. Si el arroz costaba $0.80 por libra y, tras el alza del diésel, sube a $0.90, el gasto mensual de la familia se incrementa significativamente.

• **Ejemplo 2:** Un agricultor que gasta $100 mensuales en diésel para operar su maquinaria y transportar sus productos, tras el aumento de precio, debe pagar $140. Si no puede reducir su consumo, traslada ese costo a las personas compradoras incrementando el precio de sus productos en el mercado.

• **Ejemplo 3:** Un bus interprovincial que antes gastaba $500 en diésel para cubrir la ruta Quito-Guayaquil, ahora debe gastar $700. Esto obliga a la cooperativa a subir el precio del pasaje en un 15-20% para cubrir el costo adicional.

Datos estadísticos clave:

• Según el INEC, la inflación mensual tras ajustes en el precio de combustibles puede subir entre 1.5% y 2.5% en los meses siguientes.

• La canasta básica en Ecuador subió de $735 a $793 entre junio y septiembre de 2023, principalmente por el impacto de los combustibles en el transporte y la producción.

• El 60% de los alimentos frescos en los mercados de Quito y Guayaquil llega en camiones que utilizan diésel.

• En 2023, el aumento del diésel generó un incremento de hasta 12% en el precio de productos como el pescado y el plátano en la Costa.

---

[4] INEC (2023). Boletín Técnico IPC Nº 01-2023-IPC. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Inflacion/2023/enero/Bolet%C3%ADn_t%C3%A9cnico_01-2023-IPC.pdf#:~:text=Finalmente%2C%20en%20enero%20de%202023%20el%20costo,el%20109%2C85%25%20del%20costo%20de%20la%20CFB.

Conclusión

El alza del precio del diésel en Ecuador afecta directamente el bolsillo de las familias, encarece la canasta básica y provoca un efecto inflacionario generalizado. Dado que el diésel es el motor de la economía popular, cualquier variación en su precio se refleja en el incremento de precios de bienes y servicios esenciales para la vida diaria. Las estadísticas y ejemplos demuestran que el impacto va mucho más allá del transporte, afectando a toda la cadena productiva y de consumo en el país.

Bibliografía

Balance energético Nacional (2024) Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables.

AME - Asociación de Municipalidades del Ecuador (2025) Diario El Universo.

INEC (2023). Boletín Técnico IPC Nº 01-2023-IPC.

Lupa Media (2025) El fin del subsidio al diésel.

LA ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO AL DIÉSEL Y EL PLAN DE CONSOLIDACIÓN FISCAL DEL FMI (2024-2028)

LA ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO AL DIÉSEL Y EL PLAN DE CONSOLIDACIÓN FISCAL DEL FMI (2024–2028)

Por: Roberto Ruiz Blum
Observatorio de la Dolarización

El 12 de septiembre de 2025, el gobierno de Daniel Noboa anunció la eliminación del subsidio al diésel, (PRIMICIAS, 2025), una medida que debe entenderse dentro del marco del Acuerdo de Servicio Ampliado (EFF) entre Ecuador y el Fondo Monetario Internacional (FMI). El indicador clave en este programa es el balance primario no petrolero incluyendo subsidios (NOPBS). Dado que este balance incluye los subsidios a los combustibles, su reducción o eliminación constituye un mecanismo central para alcanzar las metas de consolidación fiscal acordadas.

Según el Staff Report de 2024, (IMF, 2024) los subsidios a los combustibles representaron un 2,7% del PIB en 2023 (IMF, 2024, p. 8). Este nivel de gasto fue uno de los principales factores que presionó las cuentas fiscales y justificó que el FMI solicitara medidas más estrictas de consolidación. La importancia de este dato radica en que sirve de base para el argumento del ajuste fiscal aplicado durante el período 2024–2028.

En la primera revisión del programa (diciembre 2024), se estableció una meta de consolidación acumulada de 5,5% del PIB en el NOPBS entre 2024 y 2028. Sin embargo, en la segunda revisión (julio 2025), esta meta fue ajustada al alza, alcanzando 6,6% del PIB (IMF, 2025, p. 69).

"a cumulative consolidation of about 6.6 percentage points of GDP in the non-oil primary balance including fuel subsidies (NOPBS) over 2024-28 relative to end-2023 (compared to a cumulative consolidation of 5.5 percentage points of GDP in the NOPBS at the time of the first review of the EFF in December 2024)"

El aumento de 1,1 puntos porcentuales se explicó por el cumplimiento estricto de las condiciones del programa y la ampliación del financiamiento otorgado por el FMI, que aprobó un desembolso adicional de 1.000 millones de dólares en julio de 2025 (IMF, 2025). La eliminación del subsidio al diésel anunciada en septiembre de 2025 responde directamente a la necesidad de alcanzar la meta revisada de consolidación (6,6% del PIB). Desde la perspectiva del FMI, esta es una señal de credibilidad y disciplina fiscal.

Sin embargo, el impacto social es innegable: aunque el gobierno ha anunciado planes de compensación, el alza en el precio del diésel afectará a sectores estratégicos (transporte, agricultura, pesca) y, por ende, al poder adquisitivo de los hogares.

La decisión del gobierno de Noboa de eliminar el subsidio al diésel se explica por el cumplimiento de las metas de consolidación fiscal pactadas con el FMI. El paso de una meta de 5,5% a 6,6% del PIB en el NOPBS refleja tanto el cumplimiento de las condiciones del programa como la ampliación del financiamiento aprobado en julio.

Bibliografía

IMF. (Mayo de 2024). Request for an Extended Arrangement under the Extended Fund Facility—Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Ecuador.

IMF. (18 de julio de 2025). El Directorio Ejecutivo del FMI concluye la segunda revisión del acuerdo en el marco del Servicio Ampliado del FMI para Ecuador y la solicitud de ampliación del programa. https://www.imf.org/es/News/Articles/2025/07/18/pr-25256-ecuador-imf-con-2nd-rev-of-eff-arrange-for-ecuador-and-approves-req-for-aug

IMF. (Julio de 2025). Second Review under the Extended Arrangement under the Extended Fund Facility, Requests for Augmentation and Rephasing of Availability Date for the Third Review, and Financing Assurances Review—Press Release; Staff Report; Staff Supplement; and Statement by the Executive Director for Ecuador

PRIMICIAS. (12 de Septiembre de 2025). Gobierno de Noboa elimina subsidio al diésel y sube de USD 1,80 a USD 2,80 por galón; y dice que el pasaje no subirá. https://www.primicias.ec/economia/eliminacion-subsidio-diesel-daniel-noboa-ecuador-pasajes-104415/?utm_source=twitter&utm_medium=social

el IESS y BIESS
son nuestro
PATRIMONIO
CEDOCUT
SIN
EDUCACIÓN
NO HAY
FUTURO
Llegó el
MOMENTO
de
Salir a las
Apoya
IFSI-ISVI
ESTAMOS
MOV
MIE
TO

UNE
POR UNA EDUCACIÓN PARA EL PUEBLO

UNE

POR UNA EDUCACIÓN PARA EL PUEBLO

CUADERNOS EL EDUCADOR

www.une.edu.ec

UNIÓN NACIONAL DE EDUCADORES