



Agosto 2018 - ISSN: 1696-8352

IMPACTO SOCIAL ANTE ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO A LOS COMBUSTIBLES EN ECUADOR

Guido Poveda Burgos¹

Universidad de Guayaquil
Facultad de Ciencias Administrativas, Guayaquil, Ecuador
guido.povedabu@ug.edu.ec

Fernando Carrillo Pérez²

Universidad de Guayaquil
Facultad de Comunicación Social, Guayaquil, Ecuador
carrillopf@ug.edu.ec

Fátima Castro Torres³

Universidad de Guayaquil
Facultad de Comunicación Social, Guayaquil, Ecuador
fatimacastro.ug2016@hotmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Guido Poveda Burgos, Fernando Carrillo Pérez y Fátima Castro Torres (2018): "Impacto social ante eliminación del subsidio a los combustibles en Ecuador.", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, (agosto 2018). En línea:
<https://www.eumed.net/rev/oel/2018/08/eliminacion-subsidio-combustibles.html>

Resumen

El presente trabajo investigativo considera un análisis empírico de las consecuencias sociales que tiene la eliminación de los subsidios a los combustibles en el Ecuador, considerando el gas, el diesel y la gasolina que se comercializa, cuáles son los precios actuales, cuáles serían los precios reales, así como la afectación en la economía del estado y de las familias consecuencia de la decisión política y económica que se requiere ante la actual crisis financiera, la brecha fiscal y el sinceramiento de los precios de los insumos mencionados.

La sensibilidad del comportamiento de los consumidores en el mercado local ante un alza inminente de los combustibles por la eliminación de los subsidios se empieza a sentir con nerviosismos en todos los niveles de la economía ecuatoriana empezando por el estado.

Producto de la investigación que aquí se menciona se han realizado encuestas de campo a los consumidores de primera línea, conductores de vehículos livianos, pesados y amas de casa para conocer más acertadamente las expectativas e impacto que se visualiza llegar a sus hogares y economías.

Palabras claves: Subsidios a combustibles, economía, decisión política y económica, crisis financiera, brecha fiscal, insumos

¹ Ing. Comercial, Magister en Administración y Dirección de Empresas, Docente de la Universidad de Guayaquil

² Ing. Comercial, Magister en Negocios Internacionales y Gestión en Comercio Exterior, Docente de la Universidad de Guayaquil

³ Lcda. En Ciencias de la Comunicación Social, Magister en Gerencia Educativa, Docente de la Universidad de Guayaquil

Abstract

This research work considers an empirical analysis of the social consequences of the elimination of fuel subsidies in Ecuador, considering the gas, diesel and gasoline that is commercialized, what are the current prices, what would be the real prices, as well as the effect on the economy of the state and families as a result of the political and economic decision required in the current financial crisis, the fiscal gap and the price of the aforementioned inputs.

The sensitivity of consumer behavior in the local market to an imminent rise in fuels due to the elimination of subsidies is beginning to be felt with nervousness at all levels of the Ecuadorian economy, starting with the state.

As a result of the research mentioned here, field surveys have been carried out for first-line consumers, drivers of light and heavy vehicles and housewives in order to know more accurately the expectations and impact that is expected to reach their homes and economies.

Keywords: Subsidies to fuels, economy, political and economic decision, financial crisis, fiscal gap, inputs

Introducción

La economía del Ecuador es de carácter netamente extractivista, pues esta se basa principalmente en los ingresos producidos por exportación petrolera.

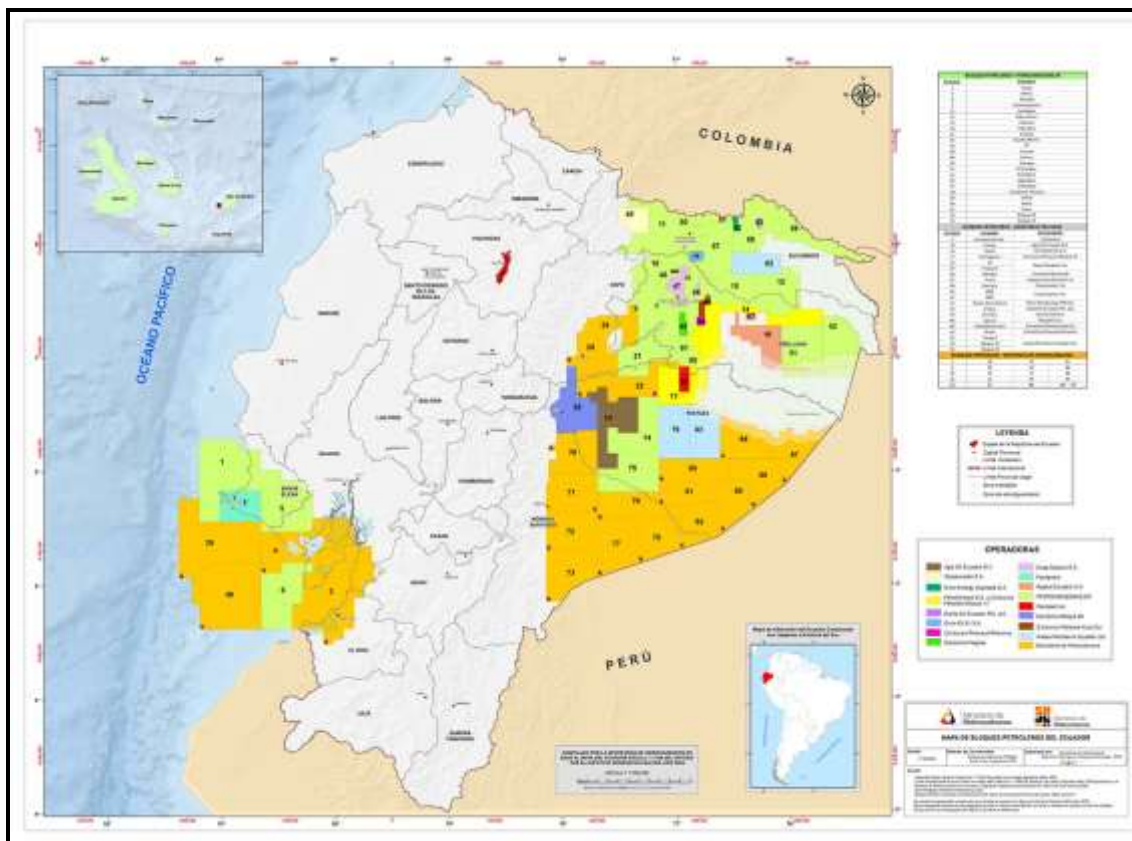
Desde el año 1972, el Ecuador empieza la explotación petrolera, dando un giro de 180 grados en su endeble economía, el ingreso de recursos económicos producto de esta actividad genera un motor de desarrollo económico e infraestructura como nunca se había dado desde la época de la colonia, autopistas, puentes, plantas de energía, desarrollo portuario, sistema de salud, educación, todo absolutamente todo cambio tan aceleradamente que desde ese entonces la economía ecuatoriana se volvió dependiente en gran parte del petróleo.

Aparentemente todo lo que empezaba a brillar era oro, "oro negro", pero que sucedió tras la primera bonanza petrolera en el Ecuador. Se inició un endeudamiento excesivo por parte del estado para a través de créditos internacionales que serían cubiertos con los recursos provenientes de la explotación petrolera, así como la intermediación de crudo enriqueciendo a grupos privilegiados como ha venido siendo la historia latinoamericana en materia económica.

Ante el ingreso de gran cantidad de divisas y mayor circulación de dólares norteamericanos en el Ecuador, se generaron miles o quizás millones de empleos, llevando bienestar a las familias y una mayor y mejor distribución de la riqueza aumentando su poder adquisitivo, lo que también dio paso a un proceso inflacionario y devaluación monetaria hasta el año 1999 en que se dio la dolarización en el gobierno del Dr. Jamil Mahuad, donde sólo el tiempo pudo demostrar que tras la debacle económica ante el cambio de 25,000 sucres por dólar se ha podido frenar en gran medida el fenómeno de la inflación.

Desde "el renacimiento" de la nueva economía ecuatoriana en el año 1972 hasta nuestros días el Ecuador se ha hecho cada vez más dependiente del petróleo como su principal fuente de ingresos para el sostenimiento de su economía,

Mapa de bloques petroleros del Ecuador



Fuente: Secretaría de Hidrocarburos

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fátima Castro Torres

La actividad petrolera es una condición dicotómica para el Ecuador, por cuanto por un lado le ha generado la mayor riqueza económica cuantificables desde el año 1972 que ha sido muy beneficioso para el desarrollo de infraestructura y crecimiento empresarial privado, pero por otro lado también ha limitado la obtención de los insumos como la nafta requeridos para la obtención de derivados así como elaboración de combustibles líquidos y gaseosos, limitando nuestra cadena productiva de tal manera que el estado ecuatoriano invierte o mejor dicho gasta ingentes cantidades de recursos económicos en subsidios ante una ineficiencia operativa para residueñar el proceso productivo integralmente.

Definitivamente Ecuador fracasó durante la llamada “época ganada” comprendida desde el año 2007 al 2017 donde a través del Plan Nacional del Buen Vivir, se planteaba el cambio de la matriz productiva justamente con la finalidad de generar nuevas tecnologías y aumentar la oferta exportable al mundo, dejando en claro que la actividad extractivista se ha impuesto a pesar de todos los esfuerzos e inversiones generadas para el efecto.

Según A. Acosta (2011), en la actualidad la cuestión de los recursos naturales “renovables” debe ser enfocada a la luz de las recientes evoluciones y tendencias. Dado el enorme nivel de extracción, muchos recursos “renovables”, como por ejemplo el forestal o la fertilidad del suelo, pasan a ser no renovables, ya que el recurso se pierde porque la tasa de extracción es mucho más alta que la tasa ecológica de renovación del recurso. Entonces, a los ritmos actuales de extracción los problemas de los recursos naturales no renovables podrían afectar por igual a todos los recursos, renovables o no.

Política de subsidios

Partiendo de la publicación de redacción económica de diario el telégrafo de Ecuador, fechado el 6 de Mayo del 2017, se hace una transcripción completa del mismo a fin de cotejar una realidad regional respecto a los precios de los combustibles que se mantiene hasta la presente.

En Venezuela se ha fijado el precio más bajo del mundo: \$ 0,01 el litro, según Global Petrol Prices.

En Ecuador el precio de gasolinas, diésel y gas licuado de petróleo en la cadena de comercialización se mantiene congelado desde el año 2000.

En el país hay 1'965.538 carros livianos y 301.806 vehículos comerciales que se dedican al transporte urbano y de carga. Estos tienen subsidios en los combustibles por parte del Estado.

El portal estadístico GPP señala que el subsidio anual de combustibles en el mundo es de \$ 800.000 millones y se da principalmente en países productores de petróleo.

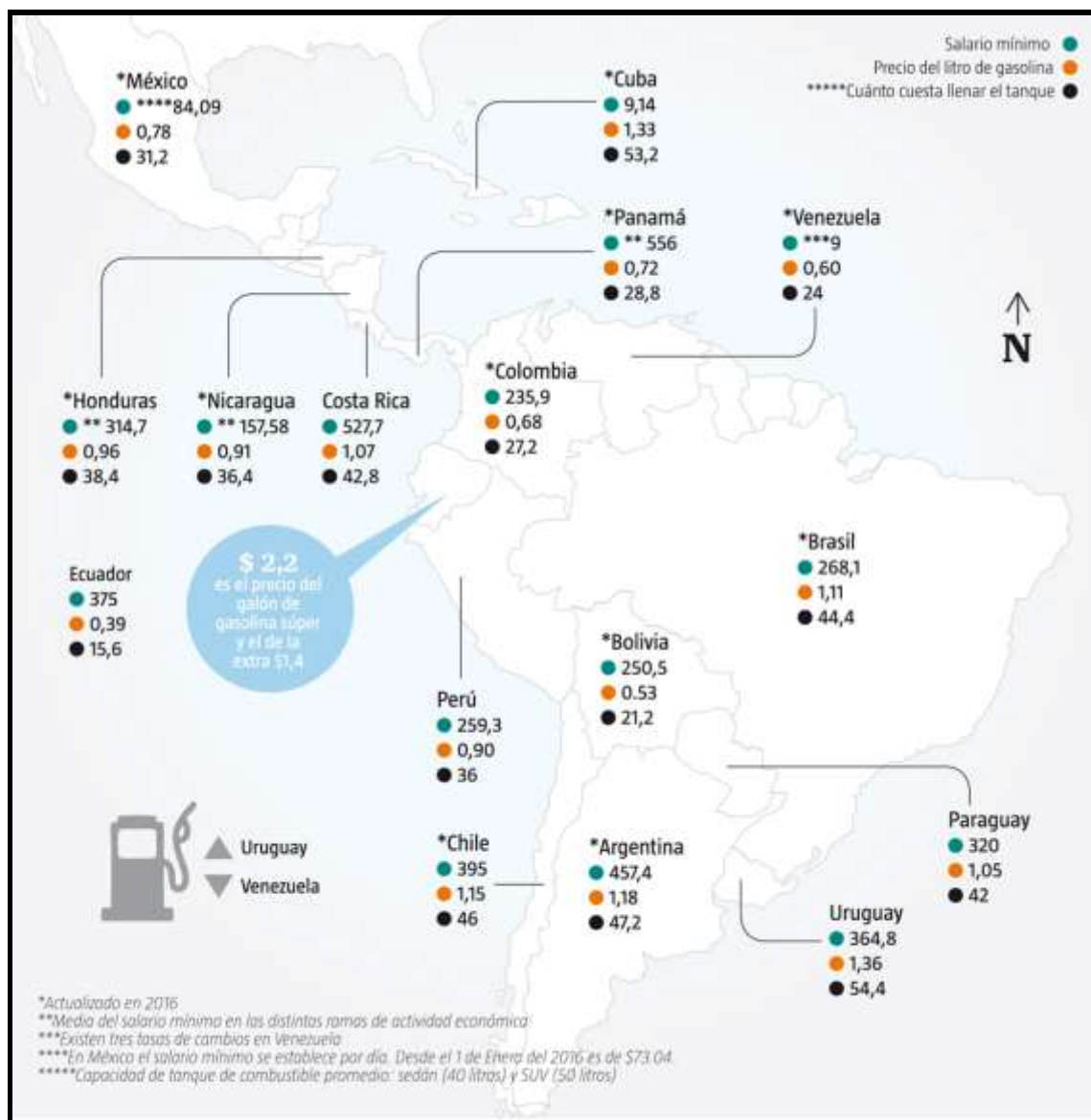
Según el Banco Mundial, este es el momento justo para revisar los subsidios y con ello atenuar el déficit fiscal, liberar los recursos para programas sociales y disminuir el desperdicio de combustibles.

En Ecuador por la construcción de hidroeléctricas, por parte del Gobierno, se han logrado importantes ahorros en consumo de combustibles fósiles y reducido en forma sustancial la importación de los mismos que se usaban en las plantas termoeléctricas.

Hasta 2006, Ecuador tenía una generación termoeléctrica que consumía importantes volúmenes de diésel y búnker. Con el cambio de la matriz energética el país produce energía renovable y limpia, evita el envío de CO₂ a la atmósfera, previene el calentamiento global y cuida el ambiente.⁴

Ecuador y precio de la gasolina en la región

⁴ <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/el-precio-de-los-combustibles-en-ecuador-es-el-mas-bajo-de-la-region>



Fuente: redacción económica de diario el telégrafo

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fátima Castro Torres

Subsidio de combustibles en Ecuador año 2018

Nuevamente se mantiene en vigencia el tema de los subsidios a los combustibles en Ecuador como un asunto neurálgico para la economía nacional, los estudios actuariales van y vienen cada año, y pesa más una tendencia de aceptación y popularidad política antes que afrontar una realidad económica con transparencia y responsabilidad en la administración de la gestión gubernamental.

En virtud de aquello, metroecuador presenta un informe donde se expresan opiniones y proyecciones económicas respecto a lo monto destinados por concepto de subsidios, y a como beneficia a unos sectores de la producción, el cual se presenta a continuación:

A inicios de marzo, Carlos Pérez García reveló que los subsidios de combustibles representarán hasta el 2021 un monto de USD 4.000 millones, en entrevista con Ecuador inmediato.

Por este motivo, el jueves 1 de marzo Pérez envió un informe al presidente Lenín Moreno en el que le muestra "cifras frías" sobre el costo que para el Presupuesto General del Estado el subsidio a los combustibles representa.

El tema ha sido retomado por Teleamazonas en un reportaje en el que un experto aseguró que los subsidios pueden beneficiar a ciertos grupos.

"Se cree que es todo o nada", con respecto al tema de los combustibles, dijo el experto económico Alberto Acosta.

No obstante, Acosta asegura que hay grupos de la población que requieren de los subsidios y que para estos se puede mantener.

"Si logramos racionalizar los subsidios, la presión sobre los ciudadanos va a ser menor. La presión para los aranceles, la presión para subir los impuestos", aseguró.

Este año el Gobierno destinó USD 3407 millones de dólares para mantener los subsidios. De ese total, la mayor parte se la lleva la importación de combustibles con USD 1707 millones.

Del monto, solo de combustibles, el más significativo es el del diesel, con aproximadamente USD 1000 millones.

Se explica que los grupos que se van más beneficiados por los subsidios de combustibles con los de la pesca artesanal y el de transporte público y de carga.

Sin embargo, los distribuidores también se han sumado a una revisión de la situación del sector; esto debido a que dicen que el margen de comercialización ha sido el mismo, mientras la inflación y costos de operación han aumentado.

Sobre el tema, los distribuidores reconocen que no pueden parar el servicio, pero reconocen que se analiza tomar acciones.⁵

Situación regional de la gasolina extra

La gasolina extra es el combustible líquido de mayor consumo en la región de mayor influencia comercial del Ecuador, conformada esta por Colombia y Perú respectivamente, de igual manera las características de estos países comercial y empresarialmente es muy parecida a la ecuatoriana, siendo principalmente exportadores de materias primas y con participación en los mismos mercados internacionales.

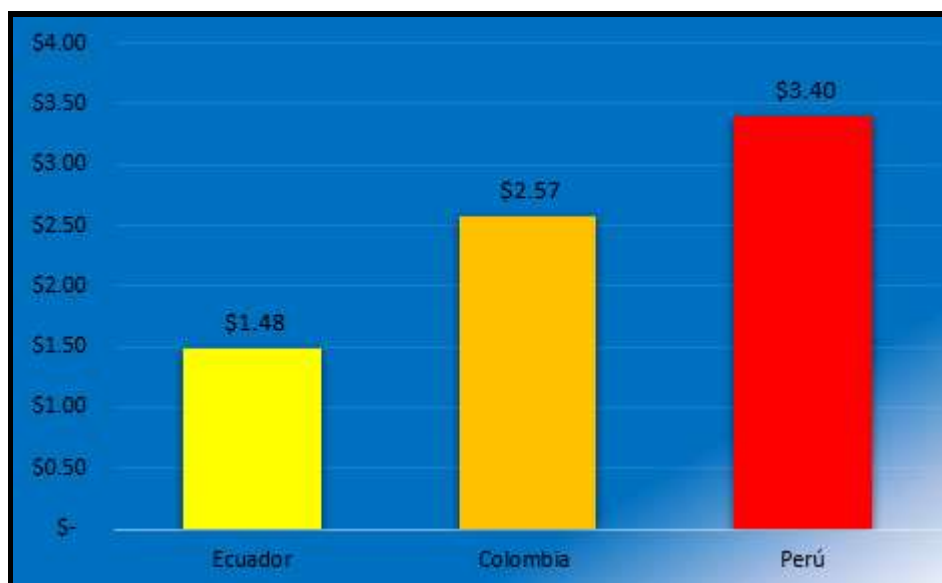
Este combustible, después del diesel representa un pilar estratégico en el quehacer nacional de la transportación por la cantidad de recursos económicos destinados como subsidio por parte del estado.

Esta situación, ante la bajada de los precios del barril de petróleo, las ventas anticipadas de crudo, y el excesivo endeudamiento internacional y la colocación de bonos ha puesto al Ecuador en la cuerda floja, pues su economía tiene la obligación de sincerar el precio de los combustibles como una medida paliativa ante la adversidad financiera vigente.

El Ecuador tiene el precio de gasolina extra más bajo de la región, esto debido principalmente a los subsidios que el estado inyecta para el efecto, sin embargo esta realidad ya es insostenible por lo que se ha venido empujando, y, a pesar de sus competidores más cercanos presentan precios más elevados la transportación interna en la prestación de servicios por concepto de movilización terrestre son superiores, demostrando un comportamiento dicotómico costo/beneficio.

⁵ <https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2018/03/13/subsidio-combustibles-para-2018-costara-usd-1707-millones.html>

Precio de la gasolina extra entre Ecuador, Colombia y Perú



Fuente: elaboración propia

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fátima Castro Torres

Subsidio a combustibles en el 2018 en Ecuador

En el presupuesto general del estado, este rubro sigue en aumento, mucho se ha dicho el impacto directo en la economía ecuatoriana y sin embargo se sigue imponiendo una condición política económica cada vez más insostenible en relación con el bienestar interno así como con los acreedores internacionales, y ante la falta de liquidez parecería que la focalización de subsidios sería una alternativa para evitar al menos de manera parcial una crisis al interior, pues esto se lo puede también considerar una decisión inconstitucional por cuanto al estar vigente una constitución y demás leyes convexas se tiene que actuar con equidad y ecuanimidad, al respecto la sección económica de diario el Universo el 30 de julio del 2018 hace la siguiente exposición:

En un año, el subsidio a los combustibles (nafta, diésel y gas licuado de petróleo) subió el 72%. Mientras a mayo del año pasado se habían pagado en subsidios unos \$ 429,4 millones, en el mismo periodo de 2018 ya se han cancelado \$ 738,9 millones, según cifras del Banco Central del Ecuador.

Además, el **Gobierno calculó pagar unos \$ 1.700 millones en subsidios en el 2018**, mientras que en 2017 solo el de estos tres combustibles llegó a \$ 1.200 millones. El de naftas se incrementó en 98%.

Una de las consecuencias de la recuperación del precio de crudo, que le permite al Gobierno recibir más recursos, es un incremento del precio de los derivados importados.

Tal vez por ello, y por la falta de liquidez, el ministro de Finanzas, Richard Martínez, ha puesto sobre la palestra el debate de la focalización de subsidios. A título personal, aseguró que él considera una 'aberración' que cada vez que tanquea su carro el Estado le regale dinero por el combustible.

El analista Alberto Acosta Burneo coincide con el ministro en que los subsidios a los combustibles pueden resultar muy ineficientes: "¿Quién es el que más subsidio recibe? En los autos, los que tienen los carros más grandes y de mayor gama, son los que más reciben, no son los más vulnerables".

Todos los ciudadanos que tanquean su carro pueden verificar el subsidio recibido en su factura. Como ejemplo, una persona que paga \$ 15 de gasolina, recibe \$ 4,35 de subsidio.

La posibilidad de focalizar subsidios recibió respaldos. Por ejemplo, Oswaldo Jurado, dirigente de la Cámara de Distribuidores de Derivados de Petróleo del Ecuador (Camddepe), opinó que es necesario.

La Cámara tiene una fórmula que ha tratado de hacer llegar a las autoridades: eliminar la gasolina extra, dejar la súper con el precio actual y crear una superior a la súper para quienes quieran usar una más amigable con el ambiente y el motor. En este proceso se podría subir la utilidad a los gasolineros.

Mesías Tatamuez, presidente de la Cedocut, se mostró de acuerdo con la focalización de los subsidios, mas no con su eliminación total. “Demandamos del Gobierno un estudio serio y la aplicación de un principio de justicia social para focalizar estos subsidios, en donde las clases pudientes, las grandes fábricas y las grandes empresas del país paguen el justo precio del gas, diésel y demás combustibles”, declaró.

Señaló que una eliminación generalizada sería parte de una directriz del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Acosta Burneo comenta que la racionalización de subsidios debe hacerse de manera progresiva; por ejemplo, aumentando 5 centavos al precio del galón por mes durante dos años. En el caso del diésel, dice que se debería poner a niveles internacionales, pero garantizando que el pasaje no suba.

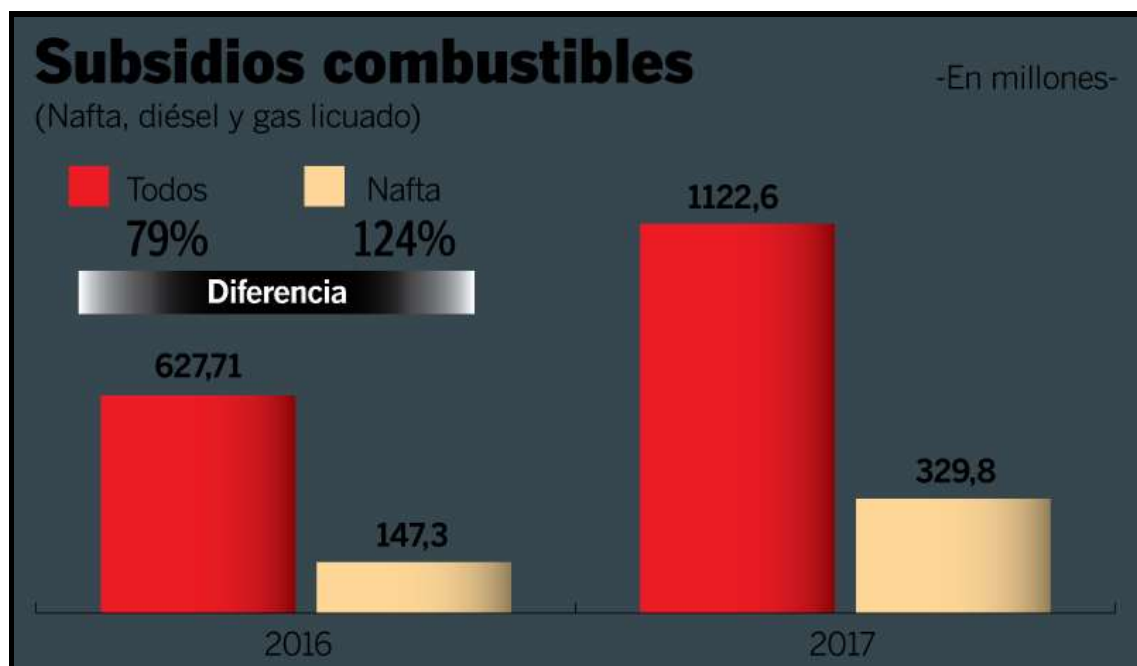
Fernando Santos Alvite, exministro de Energía, opina que Ecuador busca la ayuda del FMI, el cual siempre recomienda eliminar los subsidios. Y advierte que es posible que acepte hacerlo por la compleja situación económica.

Sin embargo, reconoce que el riesgo político es alto. “El Gobierno corre un riesgo porque el pueblo está acostumbrado a estos subsidios”, dice. (I)

Derivados

La importación de nafta, en volumen, creció de 6,49 millones de barriles de enero a mayo del 2017 a 7,2 millones en el mismo periodo del 2018. El diésel pasó de 7,5 millones a 7,7 millones; y el gas, de 4,07 millones a 4,4 millones, según cifras del Banco Central del Ecuador.⁶

Incremento al subsidio de combustibles en Ecuador



Fuente: Diario El Universo

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fátima Castro Torres

⁶ <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/07/30/nota/6882167/subsidios-combustible-subieron-72-2018>

Focalización de subsidios en Ecuador

De conformidad con lo comentado en el acápite anterior respecto a la focalización de subsidios, las declaraciones del Ministro de Economía del Ecuador ante la comisión ocasional, declara justamente esta posibilidad como una medida paleativa al impacto social que tendría si se eliminase de manera general e integral los subsidios a los combustibles en todos los niveles socio económicos, al efecto se toma textualmente la siguiente publicación:

La focalización de los subsidios a los combustibles está dentro del abanico de posibilidades que analiza el Gobierno, como parte de la optimización del gasto del Estado, reveló ayer el ministro de Economía, Richard Martínez, en una entrevista televisiva en la que además indicó que no se ha pensado en un incremento del impuesto al valor agregado (IVA), porque sería una medida recesiva.

Sobre los subsidios dijo que “hay muchas opciones de focalización, siempre viendo que no se afecten los más vulnerables”. Más tarde, en un evento en la Asamblea al cual asistió para explicar las opciones de pago de los incentivos a miles de jubilados que están impagos, reiteró el problema que existe en el tema de los subsidios.

Algunos jubilados reclamaron que podría hacerse un pago de los excedentes de los ingresos del petróleo. A ello, el ministro respondió que el problema es que también se incrementan los derivados importados y que además son comercializados en lo interno del país, pero con subsidio.

Ese subsidio representaría al menos unos \$ 3.000 millones al año. “Es un problema que se debe corregir porque si no seguimos retrasando la posibilidad de pagarles a ustedes lo que se les debe”, aseguró.

El ministro dijo que personalmente, como Richard Martínez, considera que “no está bien que el Estado regale plata cada vez que se tanquea el carro”. Para él, hay que “desmitificar” estos temas, pero dijo que otros subsidios que benefician a los sectores más vulnerables sí deben mantenerse.

Las declaraciones de Martínez coincidieron con el análisis que hiciera horas antes el presidente de la Cámara de Industrias, Pablo Zambrano.

Según el representante gremial, el Gobierno, a más de la Ley de Fomento Productivo, debe presentar un programa económico. Este debe contener medidas que garanticen la sostenibilidad económica, y así generar la confianza en el sector productivo. Al ser consultado si le parecería viable un retiro del subsidio a la gasolina, comentó que en la región, solamente Ecuador y Venezuela mantienen subsidios generalizados.

La posición del sector empresarial es que sin afectar a los más necesitados se apliquen correctivos, explicó.

Martínez explicó que entre otras medidas ya se ha recortado el presupuesto en \$ 600 millones, y se continúa haciendo un trabajo con cada ministerio para la optimización. También destacó la decisión de no continuar con contratos ocasionales para no incrementar la masa salarial.

Comentó que hay mucho por hacer en las empresas públicas, y que de los \$ 5.800 millones que hay en compras públicas se buscará bajar al menos \$ 400 millones.⁷

⁷ <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/07/21/nota/6868769/focalizacion-subsidios-se-considera-correctivos>

Subsidio de combustibles al primer quimestre del 2018

| | TODOS | NAFTAS | DIFERENCIA TODOS (%) | DIFERENCIA NAFTAS (%) |
|------|--------|--------|----------------------|-----------------------|
| 2016 | 153,7 | 34,9 | | |
| 2017 | 429,42 | 125,34 | 179 | 259 |
| 2018 | 738,9 | 248,3 | 72 | 98 |

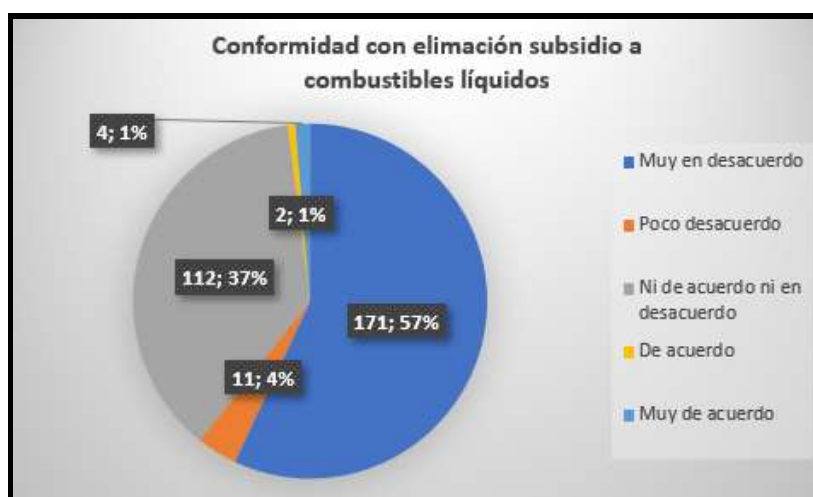
Fuente: Banco Central del Ecuador

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fátima Castro Torres

Levantamiento de información

Para llevar a cabo un levantamiento más sensible de la reacción social ante la subida de precios de los combustibles líquidos y el gas de uso doméstico por la eliminación de los subsidios se realizó una investigación exploratoria de campo, para lo cual se encuestó a 300 conductores de vehículos livianos en diferentes gasolineras de la ciudad de Guayaquil, obteniendo así los siguientes resultados:

1. Está Ud. conforme con la eliminación del subsidio a los combustibles líquidos



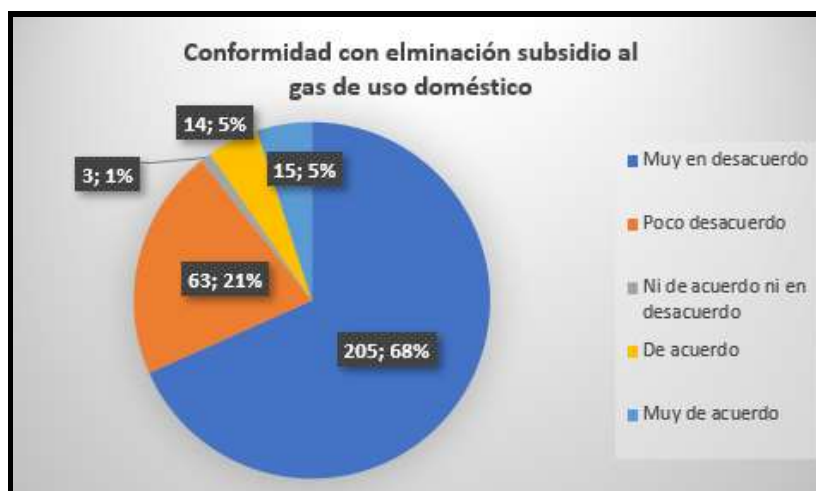
Fuente: Encuesta de campo en Guayaquil

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fernando Carrillo Pérez

Definitivamente los propietarios de vehículos livianos de uso particular se manifiestan muy en desacuerdo con la eliminación de los subsidios a los combustibles líquidos, sea este gasolina super, extra o diesel, siendo un total del 57% de la muestra de encuestados los que así se manifiestan, indicando que de darse esa decisión económica política el costo de la vida se incrementaría a la par.

Igualmente una minoría de apenas el 1% se manifiesta muy de acuerdo con esa medida, manifestando en sus argumentos que se debe de actuar de manera responsable con los recursos del estado y que no puede seguirse gastando subsidios en un insumo que debe estar de acuerdo con la realidad nacional y regional.

2. Está Ud. conforme con la eliminación del subsidio al gas de uso doméstico



Fuente: Encuesta de campo en Guayaquil

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fernando Carrillo Pérez

El tema del gas doméstico en el Ecuador ha constituido uno de los puntos más sensibles de la economía nacional en cuanto al impacto social directo a cada una de las economías domésticas, pues a pesar del uso de las cocinas eléctricas o de inducción como se catalogan ahora, casi el 100% de los hogares en el país dispone de este tipo de combustible para cocinar o incluso darle mal uso en el empleo del mismo para calefones de agua y otros usos más.

Es tan representativo y sensible el impacto social que representa el precio de venta del mismo que a pesar de no ser elevado justamente por estar subsidiado que cada vez que el gobierno nacional ha anunciado un incremento en el mismo, este ha sido motivo de protestas sociales y ciudadanas que incluso le costó el puesto a un presidente de la república a su debida oportunidad. Todo esto se puede evidenciar claramente en las encuestas realizadas por cuanto el 68% se manifiesta muy en desacuerdo con la eliminación del subsidio al gas.

3. Está de acuerdo en que eliminación de subsidios a combustibles líquidos y el gas de uso doméstico permitirán mejorar la economía del Ecuador



Fuente: Encuesta de campo en Guayaquil

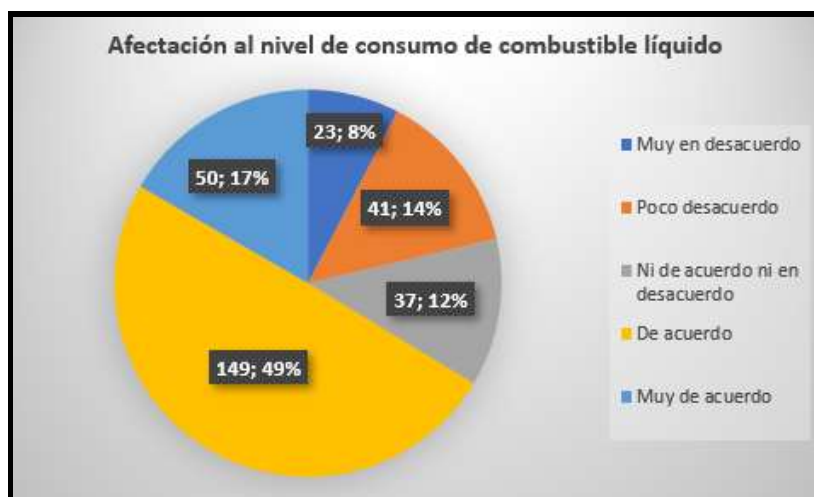
Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fernando Carrillo Pérez

Partiendo de un mal llamado posicionamiento mental ciudadano que el gobierno “está en la obligación” de subsidiar los combustibles líquidos y el gas de uso doméstico es realmente

contundente observar que el 53% de los encuestados se manifiesta muy en desacuerdo con que se de esa decisión política económica.

Ante lo mencionado respecto al resultado de las encuestas, son los mismos encuestados que mencionan que el país se encuentra mal económicamente hablando y que reconocen que los subsidios son elevados para el gasto público pero que estos se deben mantener porque “la gente no tiene plata”, pero los que se manifiestan muy de acuerdo cuya representatividad de la encuesta es del 7% señalan que de darse la eliminación de subsidios a los combustibles líquidos y el gas de uso doméstico sería lo más justo porque el mismo afecta a todas economías domésticas y no sólo a la clase menos favorecida por cuanto cada quien debe también sincerar su propia economía y gastar por decirlo de alguna manera hasta donde realmente puede y concientizar así la eficiencia de recursos que son cada vez más escasos ante la constante demanda de bienes y servicios basados en nuestras necesidades, y así velar también por una conciencia social por el bien común.

4. Su nivel de consumo de combustible líquido se vería afectado por la eliminación de subsidios al mismo



Fuente: Encuesta de campo en Guayaquil

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fernando Carrillo Pérez

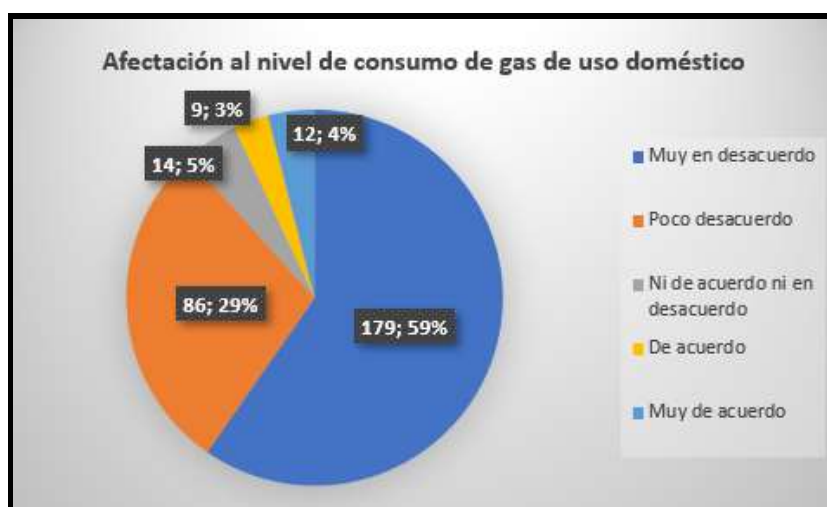
Un total del 49% de los encuestados manifiesta estar de acuerdo y un 17% muy de acuerdo con que la eliminación de los subsidios a los combustibles líquidos afectaría su nivel de consumo, principalmente por dos razones:

La primera porque la relación directa entre precio de venta de combustibles y economía doméstica los obligaría a priorizar su gasto intrafamiliar y redistribución de recursos económicos para suplir sus necesidades que mandatoriamente se verán incrementadas por el impacto social que representaría esa decisión política económica.

Y segundo, porque un gran número de conductores de vehículos privados se dedican a la prestación de servicio privado de transporte “taxistas formales e informales”, lo que los obligaría a subir el precio de sus servicios, o atender únicamente a clientes frecuentes o bajo el sistema de llamadas telefónicas o bajo la modalidad de contrato obligándolos a regularizar sus operaciones y pagar impuestos al estado.

En resumen y basados en el resultado de las encuestas y aclaraciones a los resultados obtenidos es evidente que el impacto social sería para todos los segmentos económicos en el Ecuador, encareciendo el costo de la vida y limitando aún más su ya vulnerable poder adquisitivo ante una realidad económica cada vez más limitada en la satisfacción de sus necesidades.

5. Su nivel de consumo de gas de uso doméstico se vería afectado por la eliminación de subsidios al mismo



Fuente: Encuesta de campo en Guayaquil

Presentado por: Guido Poveda Burgos, Fernando Carrillo Pérez

El consumo de gas doméstico en el Ecuador está tan consolidado en el país que, a pesar de la promoción de productos y servicios, así como también tratamiento preferencial en temas eléctricos para el empleo de cocinas de inducción, este continúa creciendo aproximadamente 7% anual según cifras del sector.

En virtud de aquello, y de acuerdo con la información obtenida en la investigación de campo, el 59% manifiesta estar muy en desacuerdo en que su nivel de consumo de gas doméstico se vería afectado, por cuanto sin importar el estrato social a que el consumidor pertenezca, este no va a dejar de utilizar el mismo especialmente para la preparación de sus alimentos según expresiones vertidas como complemento a los datos obtenidos.

Relación medioambiental y subsidio a los combustibles

Definitivamente es el medio ambiente quien recibe el impacto frontal a la emisión de gases y otros agentes contaminantes producto de la explotación de crudo y utilización de derivados de petróleo, y más aún porque estos han ido en aumento en el Ecuador al promover subsidios a los combustibles líquidos y gas licuado de petróleo para uso doméstico que contribuyen a mantener este tipo de comportamiento, así como lo manifiesta L.A. Fierro, año 2012, pág. 2 según se expone a continuación:

Un subsidio de los combustibles fósiles (gasolina, diésel, carbón, gas natural, etc.) es, esencialmente, lo contrario a un impuesto a las emisiones de carbono. Es decir, en lugar de desincentivar las emisiones mediante un impuesto, se están incentivando dichas emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), agravando el calentamiento global.

La gran mayoría de los economistas propone que se establezca un precio al carbono (sea a través de un impuesto o de un mercado en el cual se puedan intercambiar derechos de emisiones). El Banco Mundial ha coordinado el anuncio de 73 países y más de un millar de grandes empresas que están de acuerdo en imponer un precio a las emisiones de CO₂ para poder reducirlas (<http://goo.gl/opFOcS>). Estos países representan 54% de las emisiones de GEI y 52% del PIB mundial.

Con respecto al subsidio directo (reducción del precio de venta, preimpuesto), dos tercios se concentran en los países exportadores de petróleo; en tanto que el subsidio posimpuesto (es decir, la diferencia entre el impuesto cobrado y el monto que debería tener un impuesto eficiente que capture todas las externalidades) se concentra más en los países industrializados (40% del total).

Varios países de América Latina (Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, México, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay, entre otros) no tienen ningún subsidio directo. Algunos, incluso, capturan las externalidades negativas con impuestos, por lo cual el subsidio “posimpuesto” es muy bajo o inexistente (Colombia, Costa Rica, Perú, República Dominicana y Uruguay, entre otros).

Llaman la atención, especialmente, los casos de los países vecinos, Colombia y Perú, que han logrado poner impuestos que prácticamente capturan todas las externalidades negativas; esto, pese a que los dos son países productores de combustibles fósiles (especialmente petróleo y carbón en Colombia, y petróleo y gas natural en Perú).

Los Gobiernos generalmente suelen introducir subsidios a los combustibles fósiles como una medida populista para ganar votos. No obstante, el efecto distributivo es muy regresivo: la mayor parte del beneficio de los subsidios va a los quintiles superiores en la distribución del ingreso. En promedio, en los países en desarrollo, el quintil de ingresos más altos captura 43% del subsidio, mientras el quintil de menores ingresos captura apenas 7% del subsidio. Sería preferible dar un subsidio directo a los sectores de menores ingresos, como una transferencia condicionada en efectivo.

De hecho, el bono de desarrollo humano en el Ecuador fue creado inicialmente para compensar una reducción del subsidio al gas licuado de petróleo. En muchos países exportadores de petróleo, el subsidio a los combustibles excede el gasto social (educación, salud, protección social).

El estudio del FMI extrae lecciones aprendidas de casos exitosos de reducción y eliminación de los subsidios a los combustibles, que se sintetiza en seis puntos: a) un plan integral de reforma del sector energético, con consulta a los afectados; b) una campaña informativa extensa, indicando el efecto de los subsidios y mejoras en la transparencia presupuestaria; c) aumentos de precio graduales que pueden, además, distribuirse entre los diversos productos; d) mejora en la eficiencia de las empresas estatales para reducir los subsidios a los productores; e) medidas de compensación específicamente dirigidas hacia los sectores de menores ingresos; f) reformas políticas que despoliticen los precios de la energía, como mecanismos automáticos de ajuste de precios en función del precio internacional del crudo.

Reducir o eliminar los subsidios directos y posimpuesto a los combustibles tendría efectos positivos sobre el medioambiente, la economía, el equilibrio fiscal e, incluso, la salud. La contaminación del aire —principalmente por el uso del carbón para la generación eléctrica, el tráfico y la industria— mata a cuatro millones de personas al año, lo cual a su vez tiene un gran costo económico (especialmente en países como China y EEUU).⁸

Razones para eliminación de subsidios a los combustibles líquidos/ sólidos

Los recursos económicos invertidos a nivel mundial para subsidiar combustibles líquido/ sólidos representan ingentes sumas de dinero que podrían ser invertidos en otros rubros tan importantes como la salud, educación, infraestructura para desarrollo sustentable, etc. Tal como lo afirman varios actores internacionales tal como se menciona en la información proveniente del portal sostenibilidad para todos que se expone a continuación:

La suma total de los subsidios a los combustibles fósiles en todo el mundo es de 5,3 billones de dólares, este dato representa el 6,5% del PIB mundial en 2015 (How large are global energy subsidies) FMI.

Tres cuartas partes de estos subsidios están relacionadas con daños al medio ambiente locales y aproximadamente una cuarta parte afectan al calentamiento global con emisiones de CO₂ (FMI).

La eliminación de los mismos podría reducir las muertes prematuras por contaminación atmosférica en un 50%, 1,6 millones de vidas al año. En 22 de 48 países de Europa, las muertes por contaminación tienen un coste promedio por encima del 20% del PIB (OMS).

⁸ http://www.revistagestion.ec/sites/default/files/import/legacy_pdfs/245_003.pdf

Cada dólar público invertido en subsidios a los combustibles fósiles genera 1,3. Por el contrario, cada dólar público utilizado para subsidiar energías renovables atrae 2,5 dólares en otras inversiones. (ODI).

Los combustibles fósiles reciben seis veces más subsidios que las energías renovables. Por ejemplo, en Oriente Medio y norte de África, se estima que el coste de los objetivos de energías renovables hasta 2020 es inferior al coste de los subsidios a los combustibles fósiles en un solo año (IISD).

En palabras de Faith Birol, economista de la AIE, “los gobiernos dicen que es para proteger a los pobres, pero solo un 8% de estos subsidios va a gente con pocos recursos, el resto va a personas con ingresos medios o altos”.

Actualmente, el 80% del consumo energético mundial se basa en combustibles fósiles. Son los principales causantes del cambio climático y por otra parte, estas subvenciones tienen un efecto perverso que retardan el acceso a la energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos (Objetivo de desarrollo sostenible 7). La transición a una economía baja en carbono implica necesariamente una profunda reforma de los subsidios a los combustibles fósiles.⁹

Costo y poder político del subsidio a los combustibles en Ecuador y América Latina

Siempre se ha dicho que el petróleo genera dependencia y poder político para los países petroleros, pero esta afirmación se produce con mayor impacto en América Latina y ciertos países de África donde sus economías son netamente extractivistas como la de Ecuador, manejando el supuesto bien común que se pretende alcanzar asignando subsidios a los combustibles con la intención de que estos estén al alcance todos, tal como menciona Miguel Ángel Mendoza en su libro “Panorama preliminar de los subsidios y los impuestos a las gasolinas y diesel en los países de América Latina, del año 2014, págs. 7 y 8; según se evidencia a continuación

En general se establece que muchos gobiernos de países petroleros tienden a controlar o influir en la industria y se vuelven más propensos a utilizar los subsidios, la reducción o deducción de impuestos u otro esquema que favorezca no solamente al consumo de gasolina o diésel sino a la producción del petróleo y sus derivados (Davis, 2013). En tal marco, la justificación más utilizada por los gobiernos es de hacer partícipe a la sociedad del beneficio por ser “dueños” de un recurso abundante (petróleo), que se refleje por el aumento de los subsidios o la reducción de los impuestos de las gasolinas y el diésel. Para Coady, et al., (2010) esta justificación llevó a que los subsidios a los productos petroleros de los países del G-20 tuviera un máximo en 2008, se redujera por la crisis de 2009 y retomaran su tendencia con el nuevo boom de los precios internacionales. Así, en 2003, el subsidio al consumo global de productos petroleros fue cercano a los 60 mil millones de dólares y, de acuerdo a sus estimaciones, muy cercano a los 250 mil millones de dólares en 2010.

En la actualidad en Ecuador existe un subsidio a los derivados del petróleo “explicito” y medido con un mecanismo definido, pero por mucho tiempo no existió un acuerdo respecto a la naturaleza del subsidio a los derivados de petróleo. Anteriormente se sostenía que se trataba de un “subsidio implícito” que no figuraba en las cuentas públicas y que no debía registrarse en la contabilidad nacional (Banco Central de Ecuador, 2010). Pero la razón principal de la existencia de un subsidio en Ecuador es que aunque es un país petrolero requiere cubrir la demanda interna de gasolina y diésel con importaciones (Banco Central de Ecuador, 2009, 2010). Los combustibles que se comercializan para el consumo interno son la gasolina extra, que es una mezcla de la nafta nacional e importada¹, y la Gasolina Súper diferenciada por octanajes, como el diésel 2 y premium (Banco Central del Ecuador, 2009). PETROECUADOR es la empresa estatal encargada de la extracción, refinación, exportación e importación del petróleo y sus derivados. (Banco Central del Ecuador, 2009), pero la comercialización de la gasolina se concentra en tres empresas principalmente (entre 80 y 90% del mercado): DURAGAS S.A, AGIP ECUADOR y COMPAÑÍA NACIONAL DE GAS CONGAS S.A. (Castillo, 2007). Aunque la Ley de Hidrocarburos fue creada en 1978 sigue vigente, ha tenido

⁹ <https://www.sostenibilidad.com/opinion/por-que-eliminar-los-subsidios-a-los-combustibles-fosiles/>

diversas reformas en referencia a algunos temas energéticos, pero en el caso de los subsidios se ha mantenido congelada (Castillo, 2007; Ley de Hidrocarburos, 1987). En Ecuador no existen impuestos específicos a los combustibles, el único que se cobra es el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa es de 12% (Campodónico, 2009; Altomonte y Rogat, 2004).¹⁰

Referencias bibliográficas

Abascal, M. (2015). Introducción del subsidio al gas licuado de petróleo en el Ecuador para uso doméstico.

Acosta, A. (2011). Extractivismo y neoextractivismo: dos caras de la misma maldición. Más allá del desarrollo, 1, 83-118.

Andrade Herrera, S. I. (2011). *El precio social de gas licuado de petróleo en el Ecuador: crisis de gobernanza* (Master's thesis, Quito: FLACSO Sede Ecuador).

Estratégico, B. D. A. I. El subsidio a los combustibles debe eliminarse de forma gradual, según informe ministerial. *Documento publicado el*, 4.

Fierro, L. A. (2012). El Ecuador tiene el mayor nivel de subsidios a los combustibles. *Gestión*.

Medinaceli Monrroy, M. (2012). Políticas de Subsidio a los Combustibles en América Latina: El precio del GLP. *Informe de OLADE*.

Mendoza, M. Á. (2014). Panorama preliminar de los subsidios y los impuestos a las gasolinas y diésel en los países de América Latina.

Noguera, G. A. (2015). La focalización del subsidio a los combustibles y su incidencia en las finanzas públicas.

Pacheco, P., & Alexander, E. (2015). *Valoración del impacto socioeconómico por la eliminación del subsidio del gas licuado de petróleo en la zona Quitumbe en el sur de Quito* (Bachelor's thesis).

Roca, Á. R., Garrón, M., & Cisneros, P. (2007). Focalización de los subsidios a los combustibles en América Latina y el Caribe.

<https://www.sostenibilidad.com/opinion/por-que-eliminar-los-subsidios-a-los-combustibles-fosiles/>

<https://www.eluniverso.com/noticias/2018/07/30/nota/6882167/subsidios-combustible-subieron-72-2018>

<https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2018/03/13/subsidiar-combustibles-para-2018-costara-usd-1707-millones.html>

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/el-precio-de-los-combustibles-en-ecuador-es-el-mas-bajo-de-la-region>

¹⁰ <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/37431>