

Ecuador: Desmontemos las mentiras sobre el subsidio al diésel

PABLO OSPINA PERALTA :: 25/10/2025

Es ambientalmente sano subsidiar el transporte público, es socialmente justo subsidiar el transporte que usa el 75% de la población más pobre

No es verdad que el subsidio al diésel sea enteramente dañino para el medio ambiente, que beneficie solo a contrabandistas, narcotraficantes y minería ilegal. Dos efectos son particularmente importantes para los sectores populares: es un subsidio que reduce los costos del transporte público y reduce el costo del transporte de los bienes de consumo masivo, entre ellos, especialmente, los alimentos.

Es *ambientalmente sano* subsidiar el transporte público sobre el transporte privado, es *socialmente justo* subsidiar el transporte que usa el 75% de la población más pobre; es *económicamente racional*, en un país que no puede devaluar, reducir el costo de la energía para volver más competitivo al sector productivo nacional y combatir la inflación.

El subsidio al diésel no es malo. Lo malo es quién paga ese subsidio: todos los ecuatorianos y ecuatorianas. Ahora que el gobierno está pagando temporalmente, por seis meses, directamente al transporte pesado y al transporte de pasajeros, tenemos tiempo para *implementar un subsidio cruzado* mucho más justo, que reduce casi todos los efectos dañinos y potencia los efectos positivos del subsidio al diésel.

¿Cómo implementar un subsidio cruzado similar al que existe en la electricidad? Los mayores consumidores pagan más y subsidian la tarifa de la gran mayoría de los pequeños consumidores de electricidad. El 25% de la población ecuatoriana utiliza transporte privado, automóviles personales, que usa fundamentalmente gasolina extra, gasolina súper y eco-país.

Por cada dólar adicional del costo por galón de esas gasolinas, se recaudan 600 millones de dólares al año. Es decir que, con dos dólares adicionales de costo a las gasolinas, se cubriría todo el subsidio al diésel, usado por el transporte de carga, el transporte de pasajeros, el sector eléctrico y el sector productivo.

Con 0,50 adicionales tendríamos un superávit de 300 millones de dólares para usarlo en un programa de modernización del transporte, de sustitución por transporte eléctrico, para ahorro energético y para mejora del transporte público. Desalentamos el uso del transporte privado y hacemos que ese medio, ambientalmente dañino, pague el costo del abaratamiento necesario del transporte público.

Medidas complementarias podrían ser un subsidio directo a los taxis de cooperativas, de prohibición de importación de automóviles privados a diésel, de aumento del pago de la matrícula a los automóviles privados a diésel que ya están en circulación en el país y de mejora de los controles en las fronteras.

Es verdad que el contrabando no se solucionará con medidas administrativas. Se puede llegar a acuerdos como los que existen en la provincia del Carchi con los comerciantes que traen productos desde Colombia, para compartir beneficios entre el Estado y los pequeños comerciantes. Si suponemos que TODO el exceso de ventas de combustibles en las provincias fronterizas se dedica al contrabando, la pérdida anual puede calcularse en 100 millones de dólares al año. Es una pérdida manejable y aceptable frente a las ventajas de un subsidio socialmente justo y ambientalmente sano.

La lucha de pueblos y nacionalidades nos representa. No hemos sido capaces de acompañarla con la fuerza y la decisión que su organización y poder merecen. Esta propuesta busca ser una forma de acompañar esa lucha social valerosa y generosa.

Comisión de Vivencia, Fe y Política

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/ecuador-desmontemos-las-mentiras-sobre-el-subsidio