

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

[DOI 10.35381/noesisin.v7i1.401](https://doi.org/10.35381/noesisin.v7i1.401)

## **Los subsidios a los combustibles en la economía de las gasolineras del Ecuador**

### **Fuel subsidies in the economy of Ecuador's gas stations**

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo

[andreaan04@uniandes.edu.ec](mailto:andreaan04@uniandes.edu.ec)

Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ambato, Tungurahua  
Ecuador

<https://orcid.org/0009-0006-5982-0945>

Jeannette Amparito Urrutia-Guevara

[ua.jeannetteurrutia@uniandes.edu.ec](mailto:ua.jeannetteurrutia@uniandes.edu.ec)

Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ambato, Tungurahua  
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0003-2280-7756>

Wladimir Lach-Tenecota

[pg.docentewlt@uniandes.edu.ec](mailto:pg.docentewlt@uniandes.edu.ec)

Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ambato, Tungurahua  
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0001-9371-6793>

Recibido: 15 de abril 2025  
Revisado: 15 de mayo 2025  
Aprobado: 15 de julio 2025  
Publicado: 01 de agosto 2025

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

## RESUMEN

Los subsidios a nivel mundial se utilizan para fortalecer la cohesión social y el desarrollo económico. En Ecuador, abarcan diversos montos y tipos, destacándose los de combustibles. Aunque buscaban aliviar costos, se convirtieron en instrumentos regresivos y políticos. El objetivo es evaluar cómo estos subsidios influyen en la rentabilidad del sector. El estudio analiza el impacto de estos subsidios en la economía de las gasolineras, destacando la vulnerabilidad de las estaciones de menor tamaño que dependen de márgenes estrechos e inviables si sus ventas mensuales son bajas. Emplea un enfoque cuali-cuantitativo que explora e interpreta estudios previos, combinando la revisión de investigaciones con datos numéricos y promedios financieros. Los resultados indican que la reducción de subsidios afectó negativamente al sector, duplicando sus necesidades de recursos. Como conclusión, las gasolineras tuvieron que recurrir a financiamiento externo para enfrentar problemas de liquidez y mantener su obligación de servicio público.

**Descriptores:** Combustibles; economía; gasolineras; sector estratégico; subsidios. (Tesauro UNESCO).

## ABSTRACT

Subsidies worldwide are used to strengthen social cohesion and economic development. In Ecuador, they cover various amounts and types, with fuel subsidies being particularly noteworthy. Although they were intended to alleviate costs, they became regressive and political instruments. The objective is to assess how these subsidies influence the sector's profitability. The study analyzes the impact of these subsidies on the economy of gas stations, highlighting the vulnerability of smaller stations that depend on narrow margins that are unviable if their monthly sales are low. It uses a qualitative-quantitative approach that explores and interprets previous studies, combining a review of research with numerical data and financial averages. The results indicate that the reduction in subsidies negatively affected the sector, doubling its resource needs. In conclusion, gas stations had to resort to external financing to address liquidity problems and maintain their public service obligation.

**Descriptors:** Fuel; Economy; Gas stations; Strategic sector; Subsidies. (UNESCO Thesaurus).

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

## INTRODUCCIÓN

Los subsidios en el mundo han evolucionado como instrumento para el desarrollo social, económico y ambiental. Sin embargo, según el Ministerio del Ambiente y Agua del Ecuador (2021) cada año se destinan 423 000 millones de dólares solo a combustibles, cifra cuatro veces superior a lo necesario para que los países en desarrollo enfrenten crisis climáticas y de salud o erradiquen la pobreza extrema. Organismos internacionales han señalado que redirigir estos fondos fortalecería energías limpias y mitigaría el cambio climático.

En América Latina y el Caribe, los subsidios a combustibles suman al menos 48 000 millones de dólares anuales (Sánchez, 2020). Varios países que intentaron eliminarlos enfrentaron conmoción social, política y económica en un contexto de guerra, crisis sanitaria y alto costo de vida, lo que redujo la confianza en sus líderes (Limonés et al., 2023).

En Ecuador, los subsidios ascendieron a 819 millones de dólares en el primer trimestre de 2023, concentrados en el diésel. Tras casi diez meses de diálogo entre el gobierno y el movimiento indígena, las importaciones de combustibles superaron las exportaciones en 14 millones USD, y para todo el año se requieren 2 667 millones USD, de los cuales ya se ha ejecutado el 30,71% (Angulo, 2023).

El amplio debate fiscal se intensificó después de la controvertida eliminación temporal del subsidio a la gasolina en 2019, rechazada por la población, y de la promesa de una focalización que aún no avanza (Ramírez y Campuzano, 2023). Ecuador encabeza en América Latina el gasto en subsidios a derivados de petróleo como proporción del PIB, alcanzando un 6.31% equivalente a aproximadamente 4,539 millones de dólares. A la par, enfrenta pérdidas cercanas a 520 millones de dólares debido al contrabando, lo que representa un desafío significativo para la sostenibilidad fiscal del país (Peña Murillo et al., 2025).

Desde los años setenta, estas ayudas han mantenido los precios por debajo del mercado, pero favorecen sobre todo a las clases altas (Peláez Campoverde, 2021).

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

Aunque el Gobierno busca mantener la estabilidad de precios, cualquier ajuste ha sido impopular (Ministerio de Economía y Finanzas, 2022).

En junio de 2023, la deuda pública alcanzó el 48,68% del PIB, reducida desde 55,66% en 2022; sin embargo, gran parte de los ingresos petroleros previstos (USD 13 687 millones) se destinan a obligaciones operativas (Ministerio de Economía y Finanzas, 2023). La prolongada crisis económica y política ha elevado las demandas de cambios profundos en la gestión estatal, incluida la eliminación de subsidios por más de USD 3 000 millones que poco benefician a los más pobres (Peña Murillo et al., 2025).

Los subsidios forman parte del contrato social en países petroleros, buscando redistribuir riqueza, pero terminan beneficiando más a quienes consumen mayor volumen de combustible (Limonés et al., 2023). Dado que la economía ecuatoriana depende en gran medida de los ingresos petroleros (Puago Currillo, 2024). cualquier decisión futura sobre eliminación o focalización de subsidios será clave para equilibrar la sostenibilidad fiscal y la equidad social.

Al respecto, Zambrano y Pionce (2022) señala que es importante determinar los recursos económicos que requiere el sector gasolineras para dar cumplimiento a disposiciones adoptadas por los gobiernos de turno en torno a los subsidios gubernamentales, ajustar, liberar precios, o introducir nuevos productos requieren de recursos que en muchas ocasiones no existen, y con el fin de garantizar el ejercicio de los derechos reconocidos por el estado hacia la población, las estaciones se ven en la necesidad de recurrir a financiamientos que a largo plazo se reflejan en costos, con el fin de estabilizar o cubrir la escasez económica ocasionada por estas medidas.

Finalmente, es necesario destacar que los subsidios gubernamentales desde siglos pasados persistentemente fueron el componente más representativo en la economía de un país, y administraciones de turno dada la situación financiera se ven en la necesidad de tomar medidas en torno al tema, materia que ha experimentado el Ecuador tras la eliminación de subsidios y establecimiento de techos a los precios de las gasolinas, medida que fue tomada sin considerar un trabajo mancomunado con los sectores que

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

intervienen en la trazabilidad de estos productos, ocasionado inconformidades, que generan no solo una caída de imagen gubernamental, sino que desestabilizan las economías de los mismos.

Por esta razón, el objetivo de la investigación es determinar cómo influyo estas medidas económicas adoptadas por el gobierno en la economía de las gasolineras, y proporcionar información que ayude a tomar decisiones acertadas en torno al sector.

## **MÉTODO**

Para garantizar la confiabilidad de los hallazgos, se definieron procedimientos metodológicos basados en un enfoque mixto cuali-cuantitativo, con predominio del análisis cualitativo mediante la revisión e interpretación de estudios previos, reportes estadísticos y documentos de entes reguladores, controladores y actores del comercio de combustibles. Este estudio descriptivo buscó puntualizar las percepciones y representaciones subjetivas de las 1 190 estaciones de servicio afiliadas a redes de comercialización nacionales e internacionales, aplicando la técnica de revisión de registros públicos y privados extraídos de fuentes oficiales abiertas. Se incluyeron investigaciones publicadas desde 2018 —artículos científicos, tesis de posgrado e informes oficiales—que aportaran datos cualitativos y cuantitativos sobre subsidios y economía del sector, mientras que se excluyeron trabajos anteriores a 2018, de nivel educativo inferior al posgrado y contenidos sobre subsidios ajenos al ámbito financiero.

## **RESULTADOS**

Al disponer de información estadística de hidrocarburos, crudos y derivados publicados por PETROECUADOR EP, entidades reguladoras como la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales no Renovables e instituciones catalogadas estratégicas y mediante la aplicación de herramientas se procedió a realizar un análisis que ayuden a determinar la necesidad de recursos económicos por parte de las estaciones de servicios, tras la medida adoptada por el gobierno de turno.

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

Es necesario puntualizar que la eliminación del subsidio a los combustibles se aplicó mediante Decreto Ejecutivo N° 0883 de octubre 2019, suscrito por el Lic. Lenin Moreno Presidente de la República de ese entonces, el mismo que tras las manifestaciones desatadas por el descontento del pueblo fue derogado para realizar una reducción o focalización paulatina, es así que la presente investigación se realizó con base al periodo 2018 considerando que este permitirá determinar la variación que produjo la eliminación de subsidios contrarrestados con un periodo en el que los precios son determinados conforme metodología de bandas establecida en Decreto Ejecutivo.

**Tabla 1.**

Análisis de variación de precios periodo 2018 – 2022 segmento automotriz.

Productos	Galones	P.T.	Total 2018	Galones	P.T.	Total 2022
Extra	1.093.631.646,00	\$1,309	\$1.431.747.554,73	1.090.418.653,00	\$2,220	\$2.421.220.098,05
Diesel Premium	949.233.381,00	\$0,901	\$854.978.303,20	1.021.705.126,00	\$1,606	\$1.641.012.709,83
Super	178.331.330,00	\$1,680	\$299.596.634,40	104.535.445,00	\$3,700	\$386.802.053,59
TOTAL			\$ 2.586.322.492,33			
						\$4.449.034.861,47

**Nota:** PT: precio en terminal.

**Elaboración:** los autores.

El análisis se efectuó a los carburantes de destino automotriz, dado que las gasolineras están autorizadas únicamente a expender combustibles al por menor para vehículos automotores y motocicletas, durante el periodo económico 2018, año en el que se venían manteniendo los subsidios, se evidencia que los catastrados para prestar este servicio invirtieron la cantidad aproximada de USD 2.586 millones, gasolina extra tuvo una participación del 55,36%, seguido por Diésel Premium con un 33,06%, y Súper participó con el 11,58% respecto a la inversión total.

Por otro lado, en el periodo económico 2022 pese a que el consumo de galones por parte del consumidor final no marcó diferencias significativas en los productos esta inversión se duplicó como se evidencia en los resultados totales de la Tabla 1, cifras que solamente reflejan el dinero requerido para facturar en terminal, adicional se debe resaltar que la necesidad de capitales es mayor debido a que se registran pagos por

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

transporte, avales bancarios y otros costos que indirectamente se generan.

## **Tabla 2.**

Análisis de inversión en subsidios.

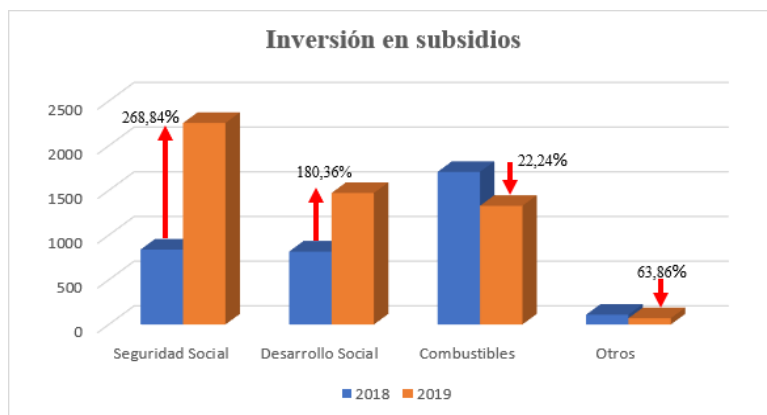
<b>DESTINO</b>	<b>2018</b>	<b>2022</b>
Seguridad Social	\$ 838,43	\$ 2.254,06
Desarrollo Social	\$ 815,59	\$ 1.470,99
Combustibles	\$ 1.707,04	\$ 1.327,44
Otros	\$ 109,12	\$ 69,68
<b>TOTALES</b>	<b>5488,18</b>	<b>7144,17</b>

**Elaboración:** Los autores.

Aunado a esto se puede mencionar que la medida adoptada por el gobierno de turno obtuvo como resultado una reducción del gasto destinado a subsidios de combustibles en USD 379,6 millones en el año 2018, período en el que no se decretaban medidas aún, en el presupuesto para este periodo el estado presentó destinar USD 1,707,04 millones y tras decretar la disminución de subsidios a las gasolineras su presupuesto reveló cifras en USD 1.327, 44 millones, finalmente se logró disminuir el importe a este rubro , sin embargo la inversión total creció en un 30%.

La reducción de las cifras representadas en la Figura 1, revela que si bien es cierto las arcas fiscales obtuvieron ingresos en un 22,24% del rubro subsidios a los combustibles tras las medidas adoptadas, para que los productos sean comercializados de forma oportuna con calidad y cantidad establecida, fueron los dueños de las gasolineras quienes afrontaron económicamente todo el proceso de trazabilidad comercial y de esta manera garantizar la prestación de un servicio catalogado público, el cumplimiento de obligaciones con el ente abastecedor se efectuó rigurosamente, pese al escaso flujo de dinero con el que contaban los empresarios.

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota



**Figura 1.** Resultados de inversión en subsidios sector automotriz.

**Elaboración:** Los autores.

Para brindar este tipo de servicio una gasolinera diariamente en promedio invierte USD 15.000, a esto se debe adicionar los costos por fletes, garantías bancarias, costos financieros, sueldos y salarios y un sinnúmero de pagos a organismos reguladores. Si bien es cierto el directamente afectado por así decir tras la medida adoptada es el consumidor final, pero en tanto se hace efectivo el consumo quien amortiza un capital a costos elevados es el sector gasolineras.

La mediana general de ventas efectuadas en las estaciones de servicio con forma de pago efectivo es del 82%, en tanto que un 17% son efectuadas mediante tarjetas de crédito o débito y el 1% corresponde a créditos otorgados a instituciones públicas y privadas, las ventas efectuadas mediante la forma de pago tarjetas de crédito o débito, regularmente, tardan 48 horas en ser acreditadas al prestador, en tanto una venta efectuada al sector público tarda en ser acreditada un tiempo estimado de quince días a partir de la emisión del comprobante respectivo, lo que evidencia que un empresario gasolinero pierde liquidez para adquirir un próximo abastecimiento de producto, requiriendo así solventar esa brecha mediante financiamiento o crédito directo con su comercializadora.

Los resultados obtenidos apuntan a un análisis de margen de comercialización, y la



Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

inclusión del sector en las mesas de diálogo para establecer el plan de focalización de combustibles que tiene como ofrecimiento el gobierno, de esta manera se crea un mecanismo que contribuiría a la economía del sector.

## DISCUSIÓN

El estudio presentado en esta investigación proporciona evidencias sobre asuntos relacionados a la necesidad de requerimiento de recursos económicos por parte de las gasolineras del Ecuador para adquirir combustibles en los terminales de PETROECUADOR EP, tras la decisión adoptada mediante Decreto Ejecutivo por parte del gobierno, este sector requirió el doble de recursos para cumplir con su obligación de abastecimiento al consumidor, factor económico que es carente en la mayoría de estaciones. Este resultado concuerda con la investigación presentada por Espinoza y Viteri (2019) que indica que el gobierno de Moreno durante la pandemia COVID 19 aprovechó que los precios internacionales de petróleo bajaron y por ende de los combustibles de los cuales el país es deficitario, y propuso una política errónea de gestión de subsidios sin considerar la delicada situación financiera de las gasolineras la misma que se agrava cada mes con el sistema de bandas.

La ausencia de comunicación e inclusión de los sectores estratégicos en las mesas de diálogo para establecer un plan que garantice la continuidad de la prestación del servicio ha sido uno de los trascendentales hallazgos de la investigación. A esto la Montes Solís (2025) destaca que el desinterés por parte del gobierno en atender los pedidos específicos de los sectores especializados en temas energéticos del país, poco a poco el abastecerse de manera oportuna empieza a generar interrogantes.

Dentro de las cláusulas del acta suscrita entre el Gobierno y los movimientos indígenas, se decidió la derogatoria del Decreto Ejecutivo N° 95 en materia de hidrocarburos. Además, se acordó reducir el precio del combustible Diésel, Extra y Ecopais en un total de 15 centavos de dólar por galón, es decir, 5 centavos adicionales a lo dispuesto en el Decreto N° 462. También se gestionarán políticas de focalización de subsidios para

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

mejorar la distribución y uso de los recursos (Presidencia de la República del Ecuador, 2022). Ofrecimiento que hasta la presente fecha no ha sido plasmado, pues se evidencia una necesidad de financiamiento de hasta el doble de recursos por parte de los empresarios gasolineros, y la insuficiencia de recursos aumenta dado que la recaudación de sus ventas no es totalmente en efectivo.

A decir de, la Cámara Nacional de Distribuidores de Derivados del Petróleo del Ecuador (CAMDDEPE) al gobierno se presentó la oportunidad histórica de desarrollar una política de subsidios a los combustibles, sin embargo, lastimosamente las discusiones se centraron únicamente en cómo focalizar, cuando desde el punto de vista de esta entidad era determinar los beneficiarios, en qué productos, en qué volumen, a qué precios y sobre todo durante qué tiempo, al que igual que buscar alternativas que contribuyan a los sectores involucrados (Montenegro-Casa y Ramírez-Álvarez, 2025). Opciones que han sido presentadas por parte del sector, entre ellas la revisión al margen de comercialización o asumir el pago de transporte de combustible, sin embargo, las puertas al diálogo se encuentran cerradas, y la insostenibilidad de las estaciones cada vez es más evidente, cumplir con el despacho oportuno de combustibles requiere de suficiente fluidez económica.

Reducir, los subsidios sin disponer de una técnica adecuada y dejando de lado el análisis de liquidez que tienen los negocios involucrados solo ha resultado en afectaciones económica que han conllevado a recurrir a financiamientos de elevados costos. En este contexto León López y Campuzano Sotomayor (2020) señala que la eliminación de los subsidios o la implantación de bandas sea la solución al problema económico del país, Ecuador está pasando por una crisis económica que se vio agravada por la pandemia COVID, lo que significa que la sociedad en general no está en condiciones de sobrevivir a la inflación. De la misma manera, Terán Vallejo (2022) argumentan que el sistema de bandas de precios en los combustibles ha incrementado la carestía de vida, dado que el incremento de costos en el combustible conlleva a subir los precios de otros productos o servicios.

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

Asimismo, Sisalima (2024) indica que alterar los costos básicos de ciertos bienes significa perturbar la línea de intercambios, produciendo alteraciones en la estructura de la economía en la sociedad. Es decir, la eliminación de subsidios desarrolla un efecto dominó sobre otros precios, eleva el costo de transporte, costo en los procesos de producción y finalmente actúa en el precio final del producto que se destina a las familias. En efecto, una mínima variación a los precios de combustible cambia la estructura económica de los sectores tal como se reflejó en uno de los componentes importantes de la trazabilidad comercial de los combustibles, llamados estaciones de servicio, los que experimentaron una necesidad de recursos inmediata y por encima de sus posibilidades, para cumplir con su rol de expendedor.

No obstante, se observa que en Ecuador las estaciones de servicio han aumentado considerablemente, especialmente en la región de la Sierra Centro, donde en lo que va del año cuatro nuevas gasolineras se inauguraron a lo largo de la carretera E35. Al concluir el 2021, se registró un aumento de 32 estaciones a nivel nacional, lo que evidencia que este rubro resulta siendo rentable o que los inversionistas tienen la capacidad financiera suficiente para sostener esta expansión en el sector (Astudillo Tigre, 2023).

## CONCLUSIONES

La disminución progresiva que se implantó en el tema de subsidios a los combustibles, sin contar con un estudio previo y un método de operación para mitigar los efectos que estas medidas pueden ocasionar en la economía de los sectores involucrados, solo han logrado desatar desequilibrios sociales, ambientales y económicos, tal y como se evidencia en el sector gasolineras la necesidad de mayor capital para cumplir con la prestación de un servicio público ha generado inconformidad y un sin número de pedidos enfocados en atender la insostenibilidad de su actividad económica.

Ser catalogado como uno de los sectores estratégicos en la economía de un país y garantizar el abastecimiento oportuno de un bien, demanda de recursos humanos,

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

tecnológicos, y sobre todo económicos, recursos que en ocasiones y por la naturaleza de la actividad económica son mínimos, sectores como los centros de venta al por menor de combustibles que no tienen la suficiente liquidez, deben recurrir a financiamientos externos a costos elevados, generando únicamente una carga de erogaciones que vuelven inestable la actividad.

Adentrándose al objetivo de estudio se puede concluir que la implementación de medidas sin previo análisis, plan de acción o diálogos con los sectores involucrados, terminan influyendo en la economía de los integrantes, por muy pequeño e imperceptible que sea el cambio siempre habrá un elemento que se vea aquejado, ya sea este el consumidor final o quien haga de factor involucrado en el proceso de comercialización.

## FINANCIAMIENTO

No monetario.

## AGRADECIMIENTOS

A todos los actores sociales involucrados en el desarrollo de la investigación.

## REFERENCIAS CONSULTADAS

- Angulo, S. (2023, April 24). *Los subsidios a los combustibles, una carga pesada sin resolver*. Diario Expreso. <https://n9.cl/qacq6>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2025). *Constitución de la República del Ecuador*. <https://n9.cl/ddge>
- Espinoza, D. J., y Viteri, C. J. (2019) Análisis económico de la eliminación del subsidio de la gasolina súper en el Ecuador. *Revista ESPACIOS*, 40(24), 8. <https://n9.cl/qysw7>
- León López, A. (2020). *Estrategias Fiscales para la recuperación de la economía ecuatoriana, durante el COVID-19*. [Tesis de Grado. Escuela Superior Politécnica del Litoral]. Repositorio de ESPOL. <https://n9.cl/4pqun>

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

Limones, A. J., Gino, M., García, J. O., y Medina, D. (2023). Subsidio de combustible en la estructura de costos del sector de transportación pública masiva en Ecuador. *Revista de Ciencias Sociales*, 29(Extra 7), 405-419. <https://n9.cl/s17cz>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2020, 1 de agosto). *Diseño y formulación de focalización de subsidios e instrumentos de política pública de compensación. Proyecto de focalización de subsidios*. (CUP: 81300000.0000.384373). <https://n9.cl/73pgu>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2022, octubre). *Subsidios*. <https://n9.cl/e4yft>

Ministerio del Ambiente y Agua del Ecuador (2021). *Plan de Implementación de la Primera Contribución Determinada a Nivel Nacional del Ecuador 2020-2025* (PINDC). <https://n9.cl/oe8rd>

Montenegro-Casa, C., y Ramírez-Álvarez, J. (2025). Fuel Subsidies in Ecuador: A Computable General Equilibrium Model for Targeting Evaluation. *Latin American Research Review*, 60(2), 337-365. <https://doi.org/10.1017/lar.2024.38>

Montes Solís, L. A. (2025). *La comunicación de crisis del gobierno ecuatoriano en el sector energético: Análisis comparativo*. [Tesis de pregrado, Universidad Técnica de Babahoyo]. DSpace de la Universidad Técnica de Babahoyo. <https://n9.cl/nll86>

Peláez Campoverde, E. A. (2021). *Factores que inciden en el cambio de las cocinas de gas licuado de petróleo (GLP) a las cocinas de inducción, en el Cantón Cuenca*. [Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca]. Repositorio Institucional UCUENCA. <https://n9.cl/b0t62>

Peña Murillo, S. E., Ochoa Celi, J. A., Torres Córdova, F. J., y Zambrano Nevárez, E. M. (2025). Subsidios de combustibles en Ecuador: Análisis bibliográfico de su costo y sostenibilidad. *Revista Iberoamericana de la Educación*, 9(1). 55-72. <https://n9.cl/iq265>

Presidencia de la República del Ecuador. (2022, 30 de junio). *Acta por la paz suscrita entre el Gobierno Nacional y los movimientos indígenas*. Gobierno Nacional. <https://n9.cl/b7itn>

Puago Currillo, A. I. (2024). *Eficiencia del gasto público y la sostenibilidad fiscal en Ecuador*. [Tesis de pregrado, Universidad Técnica de Ambato]. Repositorio

Andrea Estefanía Aimara-Naranjo; Jeannette Amparito Urrutia-Guevara; Wladimir Lach-Tenecota

institucional UTA. <https://n9.cl/ibqx6>

Ramírez-Asanza, A. D., y Campuzano-Vásquez, J. A. (2023). Subsidio a los combustibles e incidencia sobre el IPC: Caso Ecuador, período 2000–2020. *Portal De La Ciencia*, 4(3), 286-303. <https://doi.org/10.51247/pdlc.v4i3.392>

Sánchez, L. (2020). *La reforma de los subsidios a los combustibles fósiles en el contexto del Covid-19*. <https://n9.cl/bmeql>

Sisalima Shiña, S. (2024). Análisis económico del impacto de la eliminación de subsidios en Ecuador caso: gasolina, diésel y glp. *Revista Decisión Gerencial*, 3(8), 51-76. <https://doi.org/10.26871/rdg.v3i8.59>

Suárez Novillo, J. F. (2024). *Análisis de la liquidez y solvencia de la gasolinera Borgas S.A.* [Tesis de grado, Universidad Politécnica Salesiana]. Repositorio institucional. <https://n9.cl/kudxc>

Terán Vallejo, A. D. (2022). *Análisis del sistema de bandas en el precio de los combustibles y su impacto en el presupuesto general del estado período 2018-2021*. [Tesis de maestría, Universidad Politécnica Salesiana]. Repositorio institucional. <https://n9.cl/i80i3>

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