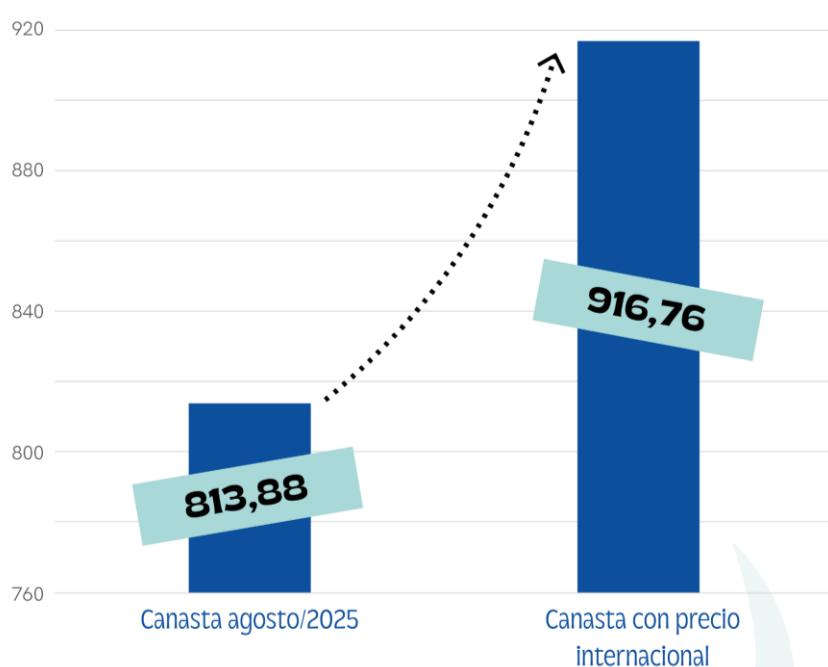


Las familias ecuatorianas necesitarán 103 dólares adicionales en sus ingresos mensuales para compensar lo perdido por el incremento del precio del diésel.

Esta cifra se obtuvo al analizar el impacto del diésel en la estructura de precios de la Canasta Familiar Básica (CFB) [Véase la Nota metodológica 03]. El presidente Daniel Noboa eliminó el subsidio al diésel el 13 de septiembre del 2025, acatando una exigencia del Fondo Monetario Internacional (FMI). Entre septiembre y diciembre del 2025 el diésel tendrá un costo fijo de 2.80 dólares por galón. Sin embargo, desde enero del 2026 el precio del diésel se incrementará progresivamente hasta alinearse con el precio internacional. Como referencia, el precio internacional del galón de diésel en América Latina en los últimos 36 meses ha sido, en promedio, 4.10 dólares por galón.

¿Cómo impacta la eliminación del subsidio al diésel en la Canasta Familiar Básica?
Comparación antes y después.
 (en dólares)



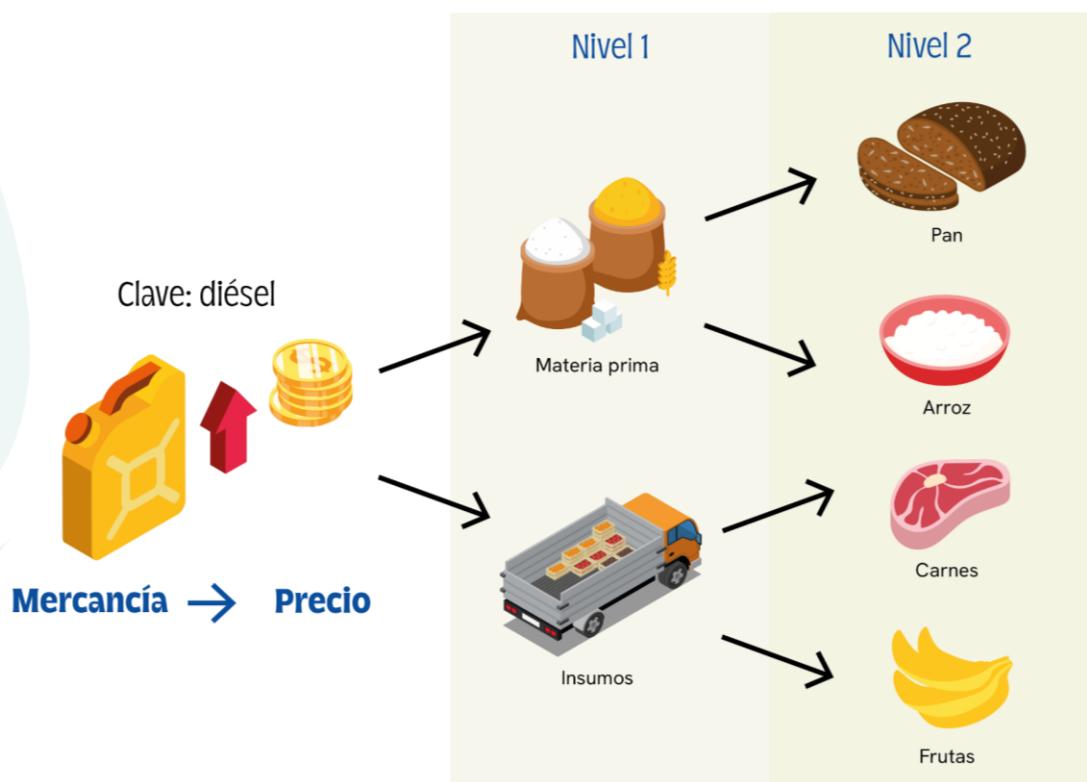
Crecimiento de la Canasta Familiar Básica con precio internacional del galón de diésel. Referencia del costo de la CBF: agosto 2025.

Fuente: INEC - Serie histórica mensual Canasta básica 1982-2025.
 Elaborado por el Observatorio del Trabajo y el Pensamiento Crítico, (2025).
 Ver nota metodológica 01.

¿Por qué si sube el diésel sube todo?

El diésel es una “mercancía clave” porque ocupa un papel fundamental en la estructura de costos de toda la cadena productiva. Es el combustible más usado para transportar materias primas, insumos, bienes de consumo final o personas. Cualquier incremento en el costo del transporte se traslada al consumidor final. Si el precio del diésel sube, afecta la estructura de costos del primer eslabón de la cadena productiva (materias primas e insumos), y si los costos de este primer eslabón suben, se incrementarán los costos del segundo eslabón de la cadena, el de los productos de consumo final, afectando el precio de la Canasta Familiar Básica. Este traslado hacia adelante del incremento del precio del diésel hasta el consumidor final es lo que se denomina “efecto cascada”.

Estructura de costos

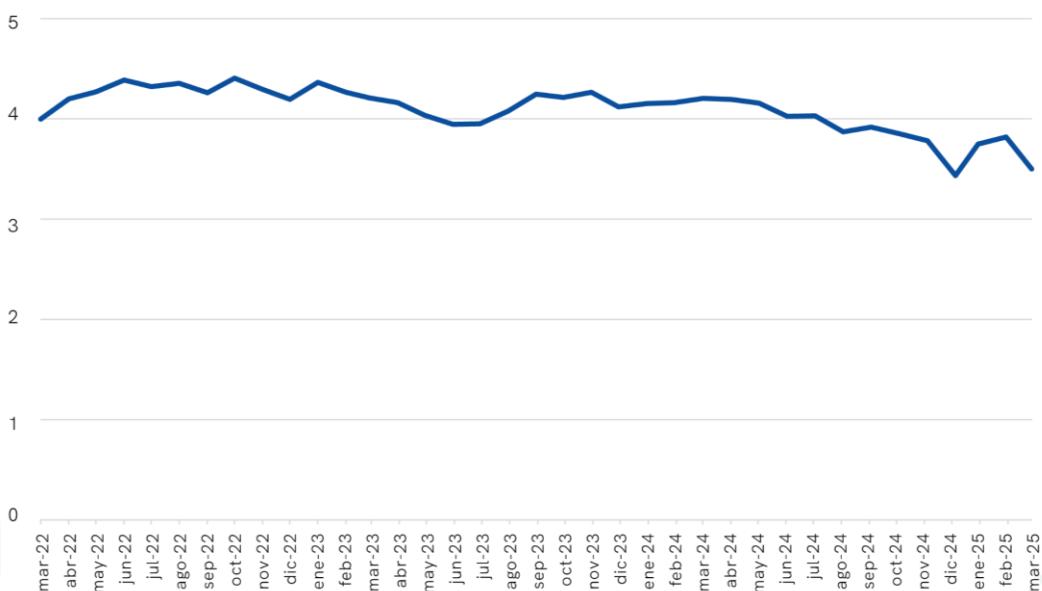


Encadenamientos productivos y efecto cascada de mercancía clave.

Elaborado por el Observatorio del Trabajo y el Pensamiento Crítico, (2025).

¿Cuál es el precio internacional del galón de diésel en la región?

La eliminación del subsidio al diésel y el “mecanismos de estabilización de precios” diseñado por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional tienen por objetivo alinear los precios domésticos con los precios internacionales (International Monetary Fund 2025, p. 69). Por lo tanto, desde enero del 2026 el precio del galón de diésel subirá progresivamente hasta alcanzar el precio internacional. El precio internacional del galón de diésel en América Latina en los últimos 36 meses ha sido, en promedio, **4.10 dólares por galón**.

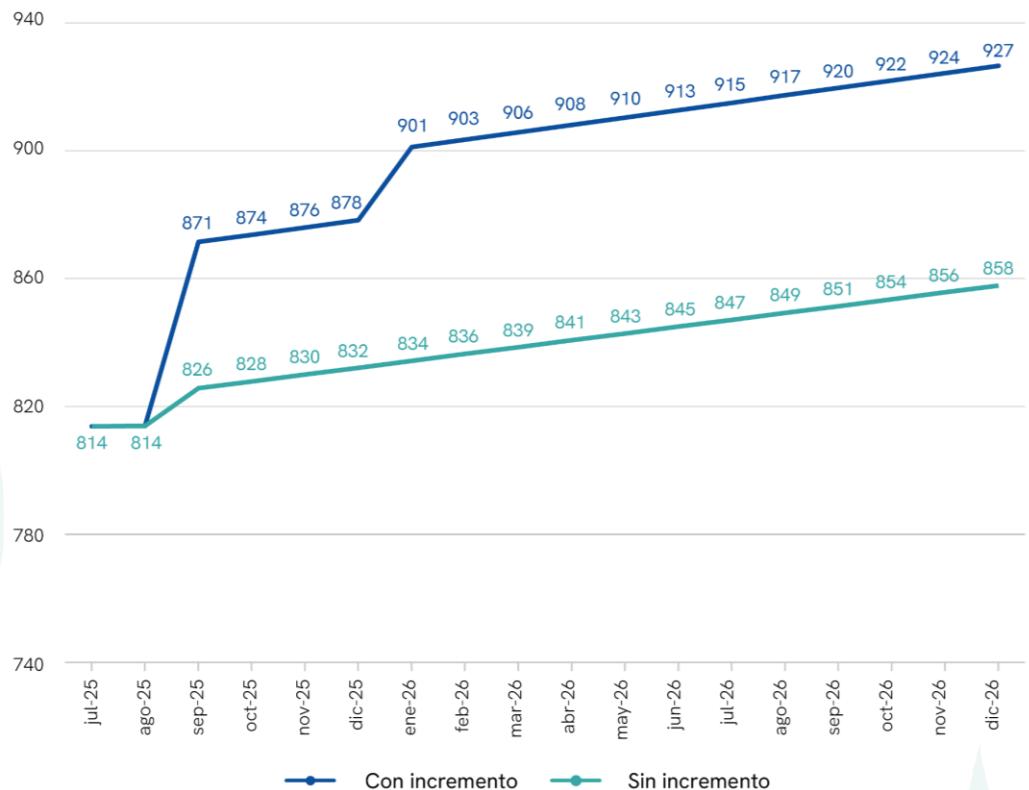


Precio internacional del galón diésel. Promedio Latinoamericano.
Fuente: World Bank Group: Global Prices Database, abril 2025.

Elaborado por el Observatorio del Trabajo y el Pensamiento Crítico, (2025).
Ver nota metodológica 02.

¿Cómo impacta la eliminación del subsidio al diésel en la Canasta Familiar Básica? Análisis de serie histórica.

En este gráfico se observa cómo evolucionaría el costo de la Canasta Familiar Básica sin el incremento del precio del diésel (color turquesa) y cómo cambia con el incremento (color azul), en dos momentos: el primero, en septiembre del 2025 por el aumento de 1,8 a 2,8 dólares por galón; el segundo, en enero del 2026, cuando entrará en vigor el "mecanismo de estabilización de precios" hasta alcanzar el precio internacional.

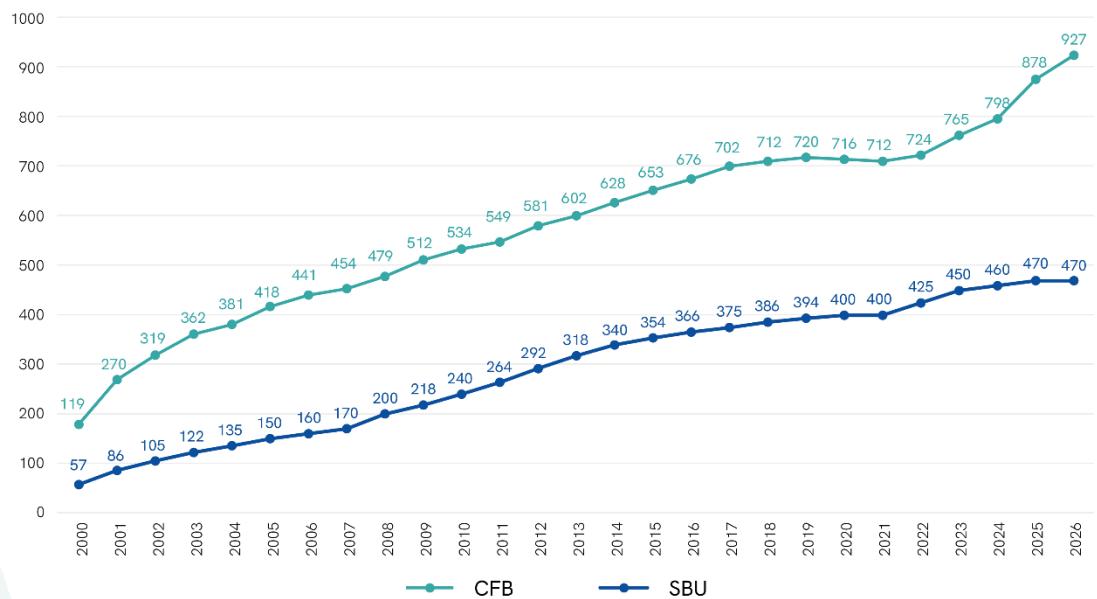


Canasta Familiar Básica (CFB) con y sin aumento en el precio del Diésel.
Fuente: INEC - Serie histórica mensual de Canasta básica 1982 - 2025.

Elaborado por el Observatorio del Trabajo y el Pensamiento Crítico, (2025).
Ver nota metodológica 03.

¿Cómo ha evolucionado el Salario Básico Unificado (SBU) y el costo de la Canasta Familiar Básica (CFB)?

Período 2000-2025, con proyección a 2026.



Salario Básico Unificado (SBU) y Canasta Familiar Básica (CFB) con proyección a 2026.
 Fuente: INEC - Canastas analíticas, Serie histórica mensual de Canasta básica 1982 - 2025.

Elaborado por el Observatorio del Trabajo y el Pensamiento Crítico, (2025).
 Ver nota metodológica 04.

NOTAS METODOLÓGICAS

Nota 01.

Sobre el crecimiento de la CFB con el precio internacional del galón del diésel (en dólares).

La proyección del impacto de la eliminación del subsidio al diésel en la Canasta Familiar Básica (CFB) parte del valor oficial reportado por el INEC para agosto de 2025, equivalente a 813,88 dólares. Este monto corresponde al costo mensual de los bienes y servicios que un hogar tipo de cuatro miembros requiere para cubrir sus necesidades básicas, de acuerdo con la metodología establecida por este organismo.

Para estimar el nuevo valor de la CFB se utilizaron dos metodologías. La primera consistió en construir una serie histórica. Aquí la imputación de incremento de costo del combustible se hace con arreglo al peso relativo del costo año a año [ver Gráfico de la página 4 y su Nota metodológica 3]. La segunda es mediante una comparación del antes y el después, sin serie histórica proyectada con mínimos cuadrados, y es la que se observa en este gráfico: una fotografía del antes (la CFB de agosto del 2025) con el después (la CFB cuando el diésel alcance el precio internacional de 4.10 dólares por galón).

Se procedió de esta manera para validar los datos. Como se observa en el Gráfico de la página 4, al proyectar la serie histórica hasta diciembre de 2026 el precio máximo del diésel alcanzado es de 3.7 dólares por galón; es decir, por el ritmo de evolución de la canasta familiar todavía no se alcanzaría el precio internacional el próximo año (esto porque se tomaron supuestos conservadores para ser cautos con el análisis). Entonces hacia falta una fotografía respecto al precio internacional, ver Gráfico de la página 1. Lo relevante es que al hacer el cálculo con la metodología antes y después el incremento en el precio de la CFB tiene un ritmo parecido al obtenido a través de la metodología de serie histórica.

Este resultado se enmarca en lo señalado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en el segundo Informe de revisión en el “Marco del Acuerdo Ampliado del Servicio Ampliado de Fondo de Ecuador” ([Second Review Under The Extended Arrangement Under The Extended Fund Facility - IMF Country Report No. 25/199](#)) del 21 de julio de 2025. El informe aborda, entre otros aspectos, los procesos y compromisos relacionados con la gradual eliminación de subsidios a combustibles, así como las implicaciones económicas de tales medidas.

El informe señala (en la página 69) que en junio de 2024, con apoyo técnico del Banco Mundial, se diseñaron mecanismos para eliminar subsidios a combustibles de bajo octanaje. Desde entonces, el Gobierno del Ecuador ha implementado dichas medidas de manera progresiva: eliminando primero el subsidio a la gasolina extra, luego el subsidio al diésel para el sector atunero y, finalmente, avanzando hacia la eliminación generalizada del subsidio al diésel.

En el mismo documento, el FMI define los subsidios a los productos derivados del petróleo como la diferencia entre el precio de venta al distribuidor y su costo real. Este costo se calcula como un promedio ponderado entre los derivados del petróleo importados y producidos nacionalmente, incluyendo los costos de transporte, almacenamiento y comercialización. Para los productos de producción nacional se considera el precio de exportación del crudo Eastern (costo de oportunidad) más la refinación; para los importados, el precio FOB (Free On Board) más flete y seguro (véase la página 97).

Nota 02.

Sobre el precio internacional del galón de diésel.

La evolución del precio internacional del diésel se obtuvo de la [Global Fuel Prices Database](#) (base de datos de precios mundiales de combustibles) del World Bank Group, que registra precios mensuales de combustibles en más de 170 países. Estos valores se construyen a partir de información oficial publicada por gobiernos, organismos reguladores y compañías energéticas, complementada con estimaciones propias del Banco Mundial en los casos en que los países no actualizan regularmente sus tarifas. La metodología integra precios minoristas al consumidor final, expresados en dólares estadounidenses por galón y convertidos mediante los tipos de cambio oficiales de cada país.

El mercado internacional del diésel presenta una alta heterogeneidad, con valores que van desde niveles mínimos en países con subsidios plenos (ej. Venezuela) hasta más de 20 USD/galón en naciones asiáticas altamente dependientes de importaciones y con fuertes cargas fiscales. Por ello, para el análisis se construyó una serie mensual específica para América Latina (marzo de 2022 – marzo de 2025), que permite capturar la tendencia regional bajo condiciones más comparables en términos de estructura productiva y políticas de subsidios energéticos. El promedio calculado sobre este conjunto ofrece un valor de referencia adecuado para el contexto latinoamericano, excluyendo a Venezuela por su carácter atípico frente a la situación regional.

Nota 03.

Sobre el impacto del subsidio al diésel en la Canasta Familiar Básica (CFB).

La [Canasta Familiar Básica](#) (CFB) es un conjunto de bienes y servicios indispensables para cubrir las necesidades de un hogar compuesto por cuatro miembros. El cálculo de su valor permite analizar la relación entre ingresos, inflación y poder adquisitivo de los hogares.

Para medir el impacto del incremento del precio del diésel en la CFB, se identificó en fuentes bibliográficas y técnicas el peso del combustible en los costos de producción y transporte de los distintos componentes de la canasta, que incluyen alimentos, bienes de primera necesidad, servicios básicos y transporte. Con esta información se calculó qué proporción del costo de cada rubro dependía del consumo de diésel

y sobre esa fracción se aplicó el aumento del 56% ocurrido en septiembre de 2025, cuando el precio del galón pasó de 1,8 a 2,8 dólares. Este procedimiento permitió imputar el incremento de forma diferenciada según la estructura de costos de cada componente, en lugar de aplicar un ajuste uniforme.

A partir de enero de 2026, con la entrada en vigor de la banda de precios establecida en el [Decreto Ejecutivo Nro. 126](#), se consideró un solo incremento del 5% en el diésel y un ajuste en los márgenes de ganancia de las comercializadoras (de 0,12 a 0,20 centavos por galón), lo que constituye la segunda ruptura en la serie de costos de la canasta.

El comportamiento mensual de la CFB entre septiembre de 2025 y diciembre de 2026 se proyectó mediante el método de “**mínimos cuadrados ordinarios (MCO)**”, utilizando como base la [serie histórica mensual](#) publicada por el INEC. De este modo, los incrementos de septiembre de 2025 y enero de 2026 se explican directamente por el alza en el precio del diésel imputado a la producción y transporte de los componentes de la canasta, mientras que las variaciones en los meses intermedios corresponden al crecimiento histórico proyectado estadísticamente.

El cálculo se realizó bajo supuestos conservadores: 1) no se incluyó el efecto de la especulación en precios, 2) se asumió un único ajuste en los márgenes de comercialización y 3) se consideró sólo una fluctuación hacia el techo de la banda. Por ello, los resultados deben entenderse como una estimación prudente del impacto que el alza del diésel tiene sobre el costo de los bienes y servicios básicos y, en consecuencia, sobre la capacidad adquisitiva de los hogares.

Nota 04.

Sobre la evolución del Salario Básico Unificado (SBU) y el costo de la Canasta Familiar Básica (CFB)

La serie histórica presentada correspondiente al período 2000-2025 con proyección a 2026, se construyó a partir de la información oficial del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), específicamente de las Canastas Analíticas, Serie Histórica. Esta fuente reporta el valor nominal anual del Salario Básico Unificado (SBU) y el costo mensual de la Canasta Familiar Básica (CFB), calculados bajo una metodología homogénea que permite la comparación temporal.

El SBU corresponde al valor nominal anual establecido en cada ejercicio económico, mientras que el costo de la CFB se calcula considerando los precios de mercado de un conjunto ponderado de bienes y servicios esenciales para un hogar tipo compuesto por cuatro miembros.

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., & Sawago, 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

International Monetary Fund. (2025, Julio 21). 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. Washington, DC. <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2025/07/21/EcuadorSecond-Review-under-theExtended-Arrangement-under-the-Extended-FundFacility-568812>

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.msaem.org/wp-content/uploads/journal/published_paper/volume-1/issue-1/mguBQblz.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/48/14/4814916/STATISTICS_WP042011%20Energy%20Efficiency%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>

PARA CITAR ESTE DOCUMENTO

Llamas: Observatorio Ecuatoriano de Conflictos. *Las familias ecuatorianas necesitarán 103 dólares adicionales en sus ingresos para compensar lo perdido por el incremento del precio del diésel.* Llamas Alerta, En Cifras #10. Quito, Ecuador: Universidad Central del Ecuador, 24 de septiembre de 2025. Disponible en: <https://www.llamasuce.com/en-cifras>



Este documento se distribuye bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional.

SOBRE EL PROYECTO

LLAMAS ALERTA es un sistema de información para el análisis prospectivo de la conflictividad en Ecuador.

Para la elaboración de este boletín se contó con el apoyo del Observatorio de Trabajo y Pensamiento Crítico de la Universidad Central del Ecuador (<https://trabajoypensamientocritico.com/>).