



Departures	
07:35	Madrid
07:40	Barcelona
07:45	London
07:50	New York
07:55	Paris
08:00	Miami
08:05	Los Angeles
08:10	Tokyo
08:15	Shanghai
08:20	Dubai

# MARATÓN DE LAS APP EN EL ECUADOR

Abril 2026

Por Roberto Salas Guzmán

Una publicación de **InfraMonitor**

## Introducción

En América Latina, las Asociaciones Público-Privadas (APP) en infraestructura no son una promesa. Son una realidad que lleva décadas probándose con alto impacto en países como: Perú, Colombia, Chile y Brasil, contribuyendo a cerrar brechas de Infraestructura con participación privada a gran escala. Otros países, como Uruguay, Panamá, Costa Rica y República Dominicana, avanzan con distintos ritmos en esa misma dirección.

Ecuador no es ajeno a este modelo. Desde 1996 ha tenido varias olas de proyectos bajo esquemas de colaboración público privada, tanto desde el gobierno central como desde gobiernos locales, principalmente en sectores como vialidad, puertos y aeropuertos. Sin embargo, desde 2017, el país no ha logrado concretar nuevos proyectos bajo el esquema de Asociación Público Privada, y si bien desde el 2022 han existido esfuerzos relevantes, y avances importantes en los proyectos priorizados, existe la expectativa de comenzar a ver resultados.

## ¿Una Maratón cuándo se exige velocidad?

Hablar de una “maratón” no es casual. Las APP no son una carrera de velocidad. En este tipo de proyectos, los atajos, ya sea en regulación, priorización, estructuración, licitación, suelen terminar en errores costosos, litigios o procesos que simplemente no llegan a ejecutarse. En infraestructura, avanzar demasiado rápido por diversas presiones, muchas veces es la forma más lenta y cara de llegar.

Hoy Ecuador no está detenido, pero está intentando de tomar ritmo en una maratón que se ha manifestado compleja y con inconvenientes importantes, sobre todo por la inestabilidad y falta de institucionalidad.

## Los Proyectos

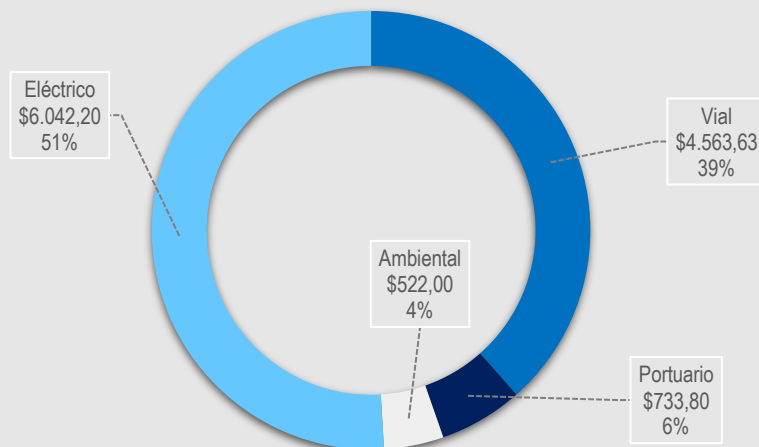
Se han priorizado a la fecha 15 proyectos APP, debidamente registrados en el Registro Nacional de Proyectos APP, contando con una plataforma de acceso de información que desde su concepción en el 2023 prometía mejorar la transparencia y acceso a la información por los interesados locales e internacionales.

*Roberto Salas G.*

Proyecto	Inversión Aproximada (MM USD) <sup>1</sup>	Kms aproximados	MW aproximados
Manta - Quevedo	\$429,87	194	
Ruta Viva	\$621,57	53	
Montecristi - La Cadena	\$321,08	96	
Gestión integral de residuos sólidos de Quito	\$522,00		
Pifo - Y de Baeza	\$244,83	76	
Viaducto Sur Guayaquil	\$1.436,00	44	
Bahía - Pedernales - Cojimíes	\$206,05	143	
Ambato - Baños - Puyo	\$620,90	90	
Loja - Catamayo	\$331,33	37	
Puerto Comercial de Esmeraldas	\$191,53		
Buena Fe - Babahoyo - Jujan	\$352,00	120	
Terminal Granelero APG	\$227,98		
Hidroeléctrica Cardenillo	\$1.680,10		596
Sistema Logístico de abastecimiento de Galápagos	\$314,29		
Hidroeléctrica Santiago	\$4.362,10		2400
	<b>\$11.861,63</b>	<b>853</b>	<b>2996</b>

<sup>1</sup>: *Inversión*, contempla CAPEX & OPEX

### Incidencia Sectorial - Portafolio APP Abril 2026



#### Proyectos Priorizados

Fuente: Secretaría Inversiones Público Privados

#### Avances

Desde finales de 2021 cuando fue creada la Secretaría a cargo del programa APP del país, se han dado pasos importantes. Se ha ordenado la institucionalidad, se han financiado estudios iniciales con apoyo de organismos multilaterales, se ha apoyado la ejecución de Delegaciones en sectores estratégicos, y se han realizado mejoras regulatorias muy importantes. Por esta razón, el país ha mejorado su posición en rankings internacionales como el Infrascopio, un índice construido y promovido por el Banco Interamericano de Desarrollo - BID, pasando del puesto 15 al 9 en el 2024.

Proyecto	Estado Actual <sup>1</sup>	Orden de prelación <sup>2</sup>
Manta - Quevedo	Análisis del MEF para informe preliminar de sostenibilidad fiscal	1
Ruta Viva	En desarrollo de prefactibilidad por proponente privado	1
Montecristi - La Cadena	Análisis del MEF para informe preliminar de sostenibilidad fiscal	2
Gestión integral de residuos sólidos de Quito	En desarrollo de prefactibilidad	2
Pifo - Y de Baeza	Informe preliminar de sostenibilidad fiscal favorable	3
Viaducto Sur Guayaquil	Actualizados estudios Prefactibilidad	4

*Roberto Salas G.*

Proyecto	Estado Actual <sup>1</sup>	Orden de prelación <sup>2</sup>
Bahía - Pedernales - Cojimíes	Registro	5
Ambato - Baños - Puyo	Registro	6
Loja - Catamayo	En desarrollo de estudios de prefactibilidad	7
Puerto Comercial de Esmeraldas	Registro	8
Buena Fe - Babahoyo - Jujan	Registro	9
Terminal Granelero APG	En proceso contratación prefactibilidad	10
Hidroeléctrica Cardenillo	Actualización estudios Prefactibilidad	11
Sistema Logístico de abastecimiento de Galápagos	Registro	12
Hidroeléctrica Santiago	Actualización estudios Prefactibilidad	13

<sup>1</sup>: **Estado Actual**, responde a las fases del ciclo APP: Planificación, elegibilidad y registro, Estructuración: Prefactibilidad Factibilidad y Estructuración Transaccional, Concurso Público y Ejecución y Gestión del Contrato

<sup>2</sup>: **Orden de Praelación**, es el resultado de la calificación obtenida en el taller de elegibilidad, utilizado como criterio objetivo para priorizar los proyectos y orientar la asignación de recursos necesarios para iniciar su estructuración.

## Análisis

Al revisar el estado actual de los proyectos, se evidencia un patrón bastante claro: la mayoría aún se encuentra en etapas tempranas, principalmente en prefactibilidad, dentro de la fase de estructuración. Si bien las dos hidroeléctricas y el Viaducto Sur cuentan con estudios técnicos más avanzados, su estructuración transaccional todavía presenta aspectos pendientes. Entre ellos se identifican temas clave como la sostenibilidad fiscal, la propuesta de pliegos para el concurso público, el modelo de contrato APP a licitar y, en algunos casos, la necesidad de actualizar estudios técnicos, como ocurre con Cardenillo y Santiago.

En consecuencia, los proyectos aún deben completar el ciclo necesario para garantizar su viabilidad integral, para lograr avanzar hacia procesos licitatorios competitivos internacionales en los próximos años.

Detrás hay factores que se repiten. En algunos casos, los estudios de demanda o esquemas tarifarios propuestos en el sector vial no alcanzan el nivel necesario para ser financiados bajo criterios de "Project Finance", donde el contrato y sus flujos es el instrumento esencial de la viabilidad de financiamiento. A esto se suma la debilidad institucional: tanto la unidad APP hoy en el Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) a nivel de la administración central, como las entidades autónomas, presentan restricciones significativas en capacidades técnicas especializadas y disponibilidad de recursos para financiar un programa más robusto, lo que afecta los tiempos y la calidad de la preparación de proyectos.

Adicionalmente, se evidencia la ausencia de una política pública consolidada y un compromiso efectivo con el programa APP en actores críticos del sistema, especialmente en el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Esta situación se refleja en rezagos normativos como la no alineación del marco de sostenibilidad fiscal, aún referenciado en disposiciones ya superadas como el derogado Decreto Ejecutivo 1190, respecto de la Ley APP vigente, así como en vacíos operativos críticos: i) inexistencia de techos fiscales explícitos, ii) falta de un registro institucional consolidado de compromisos contingentes y firmes, y, iii) necesidad de fortalecer la unidad de riesgos fiscales.

En conjunto, estas limitaciones incrementan la percepción de riesgo y pueden erosionar la confianza del sector privado interesado, al no existir certidumbre sobre la capacidad del Estado para estructurar proyectos bancables, y enfrentar sus obligaciones contractuales cuando las contingencias a riesgo del Estado se materializan.

### "Cuellos de botella"

La estructura institucional ecuatoriana liderada por el Comité Interinstitucional APP, en su calidad de ente rector y regulador en materia APP, y la Secretaria de Inversiones Público Privadas, hoy un viceministerio del MIT, ha asumido un desafío complejo con capacidades muy limitadas y expectativas enormes. El resultado no es eficiencia ni eficacia, sino un mecanismo que parece no funcionar. Este aspecto, además, vuelve a evidenciar una limitada comprensión y compromiso por parte del ente rector de las finanzas públicas. En un contexto de restricción fiscal, precisamente las APP

*Roberto Salas G.*

son un instrumento válido que debería apoyarse estratégicamente, dado su efecto catalizador sobre la inversión y el empleo.

A esto se suma la incertidumbre jurídica. Coexisten distintas vías y modelos contractuales de delegación, con formatos asociativos que aspiran erróneamente a convertirse en soluciones rápidas, en un marco constitucional que reserva la gestión de los sectores estratégicos y servicios públicos al Estado y genera un entorno poco amigable comparado con países vecinos. Además, reorganizaciones motivadas por restricciones fiscales que generan alta rotación de autoridades. Por último, inseguridad en condiciones fiscales, tributarias y económicas de los contratos de inversión, falta previsibilidad de política y regulación tarifaria, limitaciones en torno a mecanismos de arbitraje internacional en tratados internacionales. Y en este tipo de inversiones a largo plazo, la previsibilidad no es un lujo, es una condición indispensable.

El contexto económico del país refleja esa dualidad. Por un lado, existen limitaciones claras: bajo crecimiento, restricciones fiscales, capacidad técnica aún en desarrollo y una inestabilidad institucional que dificulta la continuidad de las políticas públicas y de los principales funcionarios. Por otro, hay condiciones que podrían jugar a favor: la necesidad evidente de infraestructura, interés real del sector privado, el respaldo de organismos multilaterales y una mejora reciente en el indicador de riesgo país.

El capital y las bases normativas generales están. La necesidad también. Lo que todavía no termina de consolidarse es la confianza, principalmente por la debilidad institucional.

## **Perspectivas**

Mirando hacia adelante, algunos proyectos muestran potencial para avanzar en los próximos dos años a licitaciones e inicios de obra: Corredores viales como Manta- Quevedo, Montecristi- La Cadena, Pifo- Y de Baeza; terminales portuarios como el Granelero de Guayaquil, o iniciativas en zonas estratégicas como el sistema de abastecimiento logístico de Galápagos; podrían convertirse en los primeros casos que marquen un nuevo ciclo. El Viaducto Sur de Guayaquil podría estar en esta lista si además de los tramos iniciados bajo contratación pública tradicional, la parte fundamental del proyecto APP puede ser estructurada de manera integral. Entre lo “probable” y lo “real” sigue existiendo una brecha que no es técnica, sino institucional.

Cerrar esa brecha no requiere soluciones extraordinarias, pero sí decisiones consistentes. Fortalecer la capacidad técnica del Estado, dar mayor claridad a las reglas del juego y concentrar esfuerzos en pocos proyectos bien estructurados puede ser más efectivo que intentar avanzar en múltiples frentes sin resultados concretos.

## **Conclusión**

Al final, las APP no son panacea para todas las necesidades de infraestructura, pero pueden ayudar mucho y no son un misterio en el mundo ni en la región. Son, sobre todo: disciplina, método y consistencia en el tiempo.

Ecuador ya ha recorrido la etapa inicial: entender el modelo y prepararse a través de una plataforma normativa moderna. El siguiente paso es más exigente, pero también más decisivo: perseverar en ejecutar y lograr primeros resultados.

En infraestructura, como en la vida, los países no cambian por lo que planifican, sino por lo que son capaces de llevar a la práctica.