

Proyecto: Diseño, Financiamiento, Construcción y Mantenimiento del Corredor Vial

LOJA - CATAMAYO

Descripción General

El corredor vial Loja-Catamayo, que forma parte de la RVE E35 en la Red Vial Estatal, juega un papel esencial en el desarrollo nacional debido a su alta fluidez y el intenso flujo de usuarios que lo transitan. Este corredor de 36.50 kilómetros no solo conecta la ciudad de Loja con el aeropuerto ubicado en el cantón Catamayo, crucial para las actividades logísticas de las provincias de Loja, Zamora Chinchipe y Morona Santiago, sino que también es fundamental para la dinámica productiva regional.

El objetivo general del proyecto es mejorar las condiciones de servicio de esta vía, adoptando un modelo de gestión por delegación. Entre los objetivos específicos se encuentran: diseñar una estructura vial que pueda soportar el volumen actual de tráfico garantizando su durabilidad, optimizar el flujo vehicular mediante mejoras en el trazado existente, y reducir los costos operativos para los usuarios. Este enfoque busca no solo mejorar la infraestructura vial, sino también facilitar un tránsito más seguro y eficiente, fortaleciendo así el soporte logístico y la conectividad regional.

Tipo de Proyecto

Brownfield

Criterios Fundamentales

Proyecto prioritario de la Entidad Delegante y debidamente alineado con el objetivo, política y meta del Plan Nacional del Desarrollo y la planificación estratégica a nivel sectorial.

Modelo de Retribución

Pago por usuarios

Demanda Potencial

AÑO	TPDA PROYECTADO
2013	5.886
2023	11.331
2033	18.078
2042	27.951

Componentes

Alternativa 1.-

- Ampliación de la vía a 4 carriles y construcción de un túnel.

Alternativa 2.-

- Ampliación total de la vía a 4 carriles.

INICIO: Abscisa: 0+000, Este (longitud): 699.308,789, Norte (latitud): 9.560.208,529.

FIN: Abscisa: 36+500, Este (longitud): 681.384,187, Norte (latitud): 9.558.177,277.

Tiempo de implementación en años (referencial)

Alternativa 1	Alternativa 2
CAPEX: 6 años	CAPEX: 4 años
OPEX: 24 años	OPEX: 26 años

Modelo de Delegación

Asociación Público-Privada (APP)

Ubicación

Provincia:

Loja

Cantones:

Loja y Catamayo



Información del proyecto

Información Socioeconómica

- * Mejora de la Seguridad Vial.
- * Reducción de costos de mantenimiento de vehículos.
- * Mejora de la eficiencia del transporte
- * Fomento del desarrollo económico
- * Acceso a servicios esenciales.
- * Desarrollo de infraestructura local
- * Aumento del valor de la propiedad
- * Mejora del acceso a servicios de emergencia.
- * Reducción de la congestión.
- * Menor desgaste vehicular.

Beneficiarios

Ubicados en la zona de afluencia:

- *Beneficiarios Directos: 285.268 habitantes.
- * Beneficiarios Indirectos: 485.421 habitantes.
- * Beneficiarios Inducidos: 13.836 habitantes.

Beneficios Ambientales

- * Reducción de Emisiones.
- * Reducción de uso de recursos no renovables.
- * Minimización de Impactos en Ecosistemas Sensibles.

Análisis Comparativo de Alternativas

Alternativa 1

Ventajas: Menor tiempo de viaje debido a que se reduce la longitud de recorrido en aproximadamente 7 km lo que representa una disminución del 20%. Menor costo de mantenimiento vial debido a que las áreas se reducen en un 20%. Seguridad vial al contar con vías de 2 carriles por sentido que permitirá el rebasamiento de forma segura.

Desventajas: Posible mayor aporte estatal para ejecutar el proyecto por la construcción de una estructura especial como es el túnel de 1.7 km de longitud. Posible mayor afectación ambiental debido a que se consideran actividades especiales para la construcción del túnel.

Justificación de decisión Preliminar: Esta alternativa contemplaría posiblemente una mayor participación de recursos por parte del estado.

La Alternativa 1, se plantea en el caso de que se priorice la reducción en la distancia de recorrido por parte de los usuarios en el corredor y de la posible disponibilidad de los recursos.

Alternativa 2

Ventajas: Menor costo de construcción de la obra debido a que el CAPEX del proyecto no considera la construcción de estructuras especiales como túneles. Menor tiempo de construcción debido a una menor complejidad técnica en su ejecución. Seguridad vial al contar con vías de 2 carriles por sentido que permitirá el rebasamiento de forma segura. Posible menor afectación ambiental debido a que se considera únicamente actividades de ampliación vial. Posible menor aporte estatal debido a que el CAPEX del proyecto considera únicamente ampliación vial.

Desventajas: Mayor tiempo de viaje debido a que se recorre la vía existente de una longitud de 36.50 km con un incremento del 20% respecto a la alternativa 1. Mayores costos de mantenimiento vial por el incremento de las áreas.

Justificación de decisión Preliminar: La Alternativa 2, se plantea en el caso de que como resultado de los estudios de prefactibilidad se determine que el tráfico cumple con los requerimientos para ampliar la vía conforme a lo requerido en la Norma de Diseño Geométrico de Carreteras 2003. Esta alternativa con base en el TPDA mayor a 8000 vehículos, garantizaría la seguridad vial y tiempos de viaje de los usuarios.

La alternativa de CAPEX propuesta optimiza los costos del proyecto evitando el sobredimensionamiento a fin de evitar encarecer el proyecto lo cual permitirá de igual manera optimizar los costos de OPEX a fin de determinar una tarifa de peaje socialmente aceptable.

Esta alternativa se plantea como la opción técnica y económicamente más adecuada dado que posiblemente representaría un menor aporte estatal.

Estado Actual del Proyecto

Planificación y Elegibilidad

Inscrito en el Registro Nacional de Asociaciones Público Privadas - Registro Source

Potencial de Empleos Generados

6.693 aprox.

Tipo de Infraestructura

Vial

Información Financiera

CAPEX (Referencial)	\$ 210,77 millones
OPEX (Referencial)	\$ 123,88 millones
Valor total del proyecto	\$ 334,65 millones



EL NUEVO
ECUADOR

Secretaría de Inversiones
Público - Privadas