

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

MONTECRISTI - LA CADENA

Descripción General

El corredor vial Montecristi - La Cadena, que se extiende por aproximadamente 96.20 kilómetros, constituye una arteria vital del eje E482 en la Red Vial Estatal. Esta ruta destaca por su elevada fluidez y el continuo crecimiento en el volumen de tráfico, atrayendo a numerosos usuarios de las provincias costeras de Ecuador. Con secciones que varían entre dos y cuatro carriles, este corredor es esencial para la conexión con las redes viales estatales E30 y E483.

La planificación de esta infraestructura vial tiene como objetivos principales diseñar una vía capaz de manejar el volumen actual y futuro de tráfico, y garantizar su sostenibilidad a largo plazo. Este enfoque es clave para mejorar la conectividad y el desarrollo económico regional, asegurando un tránsito eficiente y seguro para todos los usuarios.

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 - Basado en Estudios 2018

				Total
Año 2018	9.022 livianos	705 buses	2.210 pesados	12.027
Año 2023	10.705 livianos	903 buses	2.553 pesados	14.161
Año 2038	17.883 livianos	1.323 buses	3.938 pesados	23.144

Componentes

Alternativa 1.-
- Rehabilitación de la vía existente (tramos de 2 y 4 carriles).

Alternativa 2.-
- Ampliación de todo el corredor a 4 carriles.

INICIO: Abscisa: 0+000, Este (longitud): 538.516,00, Norte (latitud): 9.883.936,00.
FIN: Abscisa: 96+200, Este (longitud): 570.806,00, Norte (latitud): 9.807.772,00

Tiempo de implementación en años (referencial)

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

Estado Actual del Proyecto

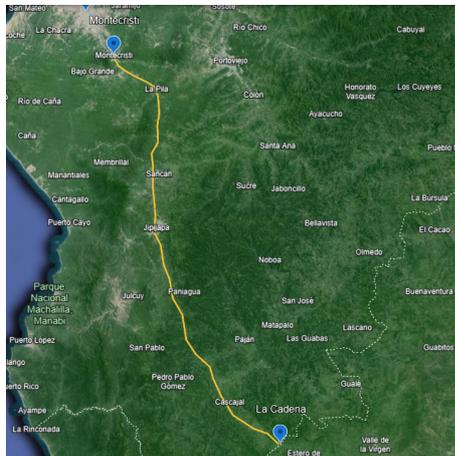
Planificación y Elegibilidad
Inscrito en el Registro Nacional de Asociaciones Público Privadas - Registro Source

Modelo de Delegación

Asociación Público-Privada (APP)

Ubicación

Provincias: Manabí y Guayas
Cantones: Montecristi, Jipijapa y Paján



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: 219.933 habitantes.
 - * Beneficiarios Indirectos: 5'984.763 habitantes.
 - * Beneficiarios Inducidos: 8.947 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 ejecución del proyecto y puesta en servicio a los usuarios dado que no se amplía la vía, menor costo de mantenimiento vial debido a que la vía mantiene su sección transversal, menor posible aporte estatal para ejecutar el proyecto, posible menor afectación ambiental debido a que se consideran únicamente actividades de rehabilitación en el corredor existente.

Desventajas: Mayores tiempos de viaje dado que se mantiene la sección a dos carriles (uno por sentido), posible incremento de siniestros de tránsito dada las zonas de estrangulamiento por cambio de sección de ancho de calzada, niveles de servicio reducidos por incremento de congestión.

Justificación de decisión Preliminar: Esta alternativa es la que contemplaría, en caso de ser necesario, una menor participación de recursos por parte del estado. La Alternativa 1, se plantea en el caso de que como resultado de los estudios de prefactibilidad se determine que no es necesario la ampliación.

Alternativa 2

Ventajas: Mayor capacidad y seguridad vial al contar con vías de 2 carriles por sentido que permitirá el rebasamiento de forma segura, mayor capacidad y disminución en tiempos de viaje, la alternativa prevé la demanda de tráfico por el plazo de delegación.

Desventajas: Posible mayor aporte estatal debido a la mayor inversión CAPEX, mayor tiempo de construcción del proyecto y puesta en servicio a los usuarios, mayores costos de mantenimiento vial debido al incremento de áreas, posible mayor afectación ambiental debido a que se consideran actividades de ampliación vial.

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.

En esta alternativa la participación de los aportes del estado posiblemente sea superior a la prevista en la alternativa 1.

Potencial de Empleos Generados

3.412 aprox.

Tipo de Infraestructura

Vial

Información Financiera

CAPEX (Referencial)	\$ 91,19 millones
OPEX (Referencial)	\$ 79,43 millones
Valor total del proyecto	\$ 170,62 millones



EL NUEVO
ECUADOR

Secretaría de Inversiones
Público - Privadas