

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

PIFO - Y DE BAEZA

Descripción General

El corredor vial Pifo - "Y" de Baeza, parte del eje estatal E20, es fundamental para el desarrollo nacional, conectando fluidamente las provincias de Pichincha y Napo. Este segmento de la Red Vial Estatal maneja un flujo constante de tráfico, incluyendo un volumen significativo de transporte pesado que transporta productos esenciales. Con una longitud de 76.4 kilómetros, esta ruta es clave en la infraestructura vial del país, demandando una capacidad y durabilidad que pueda afrontar tanto el volumen actual de tráfico como las condiciones climáticas adversas.

Es imperativo que este corredor esté equipado para garantizar un tránsito vehicular seguro y eficiente sin interrupciones. Por ello, se prioriza la optimización del diseño vial existente para mejorar el flujo de vehículos y reducir los costos operativos para los usuarios. Este enfoque no solo facilita una mejor conectividad entre regiones estratégicas, sino que también fomenta el desarrollo económico y social de las áreas involucradas.

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 usuario

Demanda Potencial - Estudio 2021

Basada en la información disponible del MTOP de un estudio del año 2021

Año	2021	2023	2030	2035	2040	2045	2051
Tramo: Pifo - Papallacta	12.148	12.875	15.781	18.267	21.159	24.505	29.227

* Tasa de Crecimiento: 2,98%

Componentes

Alternativas 1.-
- Rehabilitación del tramo de 4 carriles Pifo-Papallacta y Ampliación a pavimento flexible, de 2 a 4 carriles tramo Papallacta-Baeza.

Alternativas 2.-
- Rehabilitación del tramo de 4 carriles Pifo-Papallacta y Ampliación a pavimento rígido de 2 a 4 carriles tramo Papallacta-Baeza.

*(km 0+000 inicio de la E20 y culmina en el km 76+400).

INICIO: Abscisa: 0+000, Este (longitud): 797.130,10, Norte (latitud): 9.973.423,60.
FIN: Abscisa: 76+400, Este (longitud): 176.682,90, Norte (latitud): 9.948.892,80

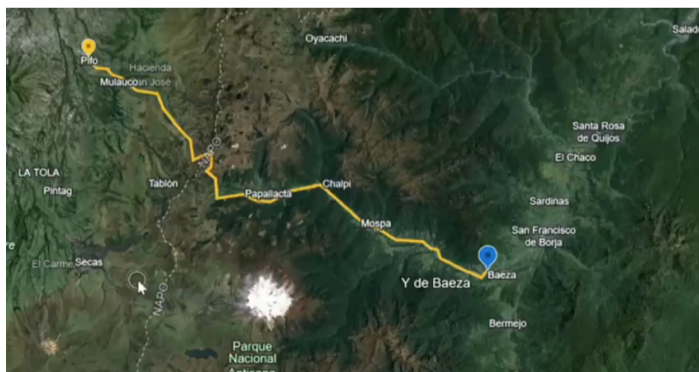
Modelo de Delegación

Asociación Público-Privada (APP)

Ubicación

Provincias:
Pichincha y Napo

Cantones:
Quito y Quijos



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: 2'686.194 habitantes.
- * Beneficiarios Indirectos: 3'221.148 habitantes.
- * Beneficiarios Inducidos: 7.561 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: Menores costos de inversión, menor tiempo de construcción, mayor capacidad y disminución de tiempos de viaje y mayor seguridad vial.

Desventajas: Mayor costo de operación.

Justificación de decisión Preliminar: La Alternativa 1 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 es la que contemplaría, en caso de ser necesario, una menor participación de recursos por parte del estado.

Alternativa 2

Ventajas: Menor costo de operación, menor impacto ambiental, mayor capacidad y disminución de tiempos de viaje y mayor seguridad vial.

Desventajas: Mayor costo de inversión y mayor tiempo de construcción.

Justificación de decisión Preliminar: En esta alternativa la participación de los aportes del estado es superior a la prevista en la alternativa 1.

Tiempo de implementación en años (referencial)

Alternativa 1
CAPEX: 6 años
OPEX: 24 años

Alternativa 2
CAPEX: 4 años
OPEX: 26 años

Estado Actual del Proyecto

Planificación y Elegibilidad

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

Potencial de Empleos Generados

3.766 aprox.

Tipo de Infraestructura

Vial

Información Financiera

CAPEX (Referencial)	\$ 81,11 millones
OPEX (Referencial)	\$ 107,17 millones
Valor total del proyecto	\$ 188,28 millones



EL NUEVO
ECUADOR

Secretaría de Inversiones
Público - Privadas