

PROYECTO: DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, FINANCIAMIENTO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CORREDOR VIAL

MONTECRISTI - LA CADENA

Descripción General

Este corredor vial desempeña un papel crucial en el desarrollo nacional, ya que forma parte del eje E482, que constituye una vía de gran fluidez en la Red Vial Estatal. Esta importancia se fundamenta en el alto número de usuarios que la utilizan, procedentes de las provincias costeras del Ecuador. Además, es un eje vial que conecta los cantones de Montecristi, Jipijapa, Paján y el sector La Cadena (límite provincial entre Manabí y Guayas), con un flujo de tráfico permanente y en constante crecimiento al estar alineado con el Plan Estratégico de Movilidad "PEM 2013-2037". La vía cuenta con longitud de 96.20 km.

Este corredor vial tiene tramos diferenciados, tramos a dos y a cuatro carriles. En las zonas donde la vía pasa de cuatro a dos carriles, especialmente en los centros poblados, la velocidad de circulación disminuye considerablemente, lo que conduce a la congestión y aumenta el riesgo de siniestros durante las horas de mayor tráfico. Además, la escasa señalización vertical, la obstrucción de alcantarillas y la siniestralidad en ciertos tramos de la vía aumentan la complejidad de la situación y resaltan la necesidad urgente de abordar estos problemas para mejorar el servicio vial.

Tipo de Proyecto

Brownfield.

Criterios Fundamentales

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

Entidad Delegante: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Modelo de Delegación y Modelo de Retribución

*Asociación Público - Privada (APP).

*Pago por usuarios.

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.

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

Estado Actual del Proyecto

Fase: Estructuración.

Registro en Source: 04 - 06 - 2024.

Tipo de Infraestructura

Vial.

Información Socioeconómica

Impactos Positivos del Proyecto

* 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.

Información del proyecto

Potencial de Empleos Generados

3.811 aprox.

Demanda Potencial - Basado en Estudios 2018

| Año | Livianos | Buses | Pesados | 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 |

Análisis Comparativo de Alternativas

| Detalle | Alternativa 1 | Alternativa 2 |
|--------------------------------------|--|--|
| Ventajas | Menor tiempo de ejecución del proyecto, costos de mantenimiento, aporte estatal y afectación ambiental ya que se rehabilita el corredor existente. | Mayor capacidad y seguridad vial, capacidad y disminución en tiempos de viaje. |
| Desventajas | Mayor tiempo de viaje, incremento de siniestros y niveles de servicio reducidos por congestión. | Mayor aporte estatal, tiempo de construcción, costos de mantenimiento y afectación ambiental. |
| Justificación de Decisión Preliminar | Existe una menor participación por parte del Estado. Además, se plantea que de los resultados de los estudios de prefactibilidad se determina que no es necesario la ampliación. | Se plantea, esta alternativa, 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. El CAPEX propuesto evita encarecer el proyecto y el OPEX determinar una tarifa de peaje socialmente aceptable. La participación de los aportes del estado posiblemente sea superior a la alternativa 1. |

Sugerencia: La Entidad Delegante concluye que es la alternativa Nro.2 es la alternativa que mejor cumple con los objetivos del proyecto y los criterios de selección.

Información Financiera

| | Alternativa 1 | | Alternativa 2 |
|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| CAPEX (Referencial) | \$ 54'699.684,67 millones. | CAPEX (Referencial) | \$ 127'684.036,75 millones. |
| OPEX (Referencial) | \$ 95'990.888,45 millones. | OPEX (Referencial) | \$ 62'867.397,50 millones. |
| Valor total del proyecto | \$ 150'690.573,12 millones. | Valor total del proyecto | \$ 190'551.434,25 millones. |

NOTA: Es importante indicar que los montos de inversión que se reflejan en las distintas alternativas son referenciales, debido a que provienen de un perfil inicial del proyecto. Estos montos se actualizarán a medida que avancen las fases del ciclo APP; esto es, prefactibilidad y factibilidad, respectivamente.

Tiempo de implementación en años (referencial)

| Alternativa 1 | Alternativa 2 |
|---------------|---------------|
| CAPEX: 2 años | CAPEX: 4 años |
| OPEX: 28 años | OPEX: 26 años |

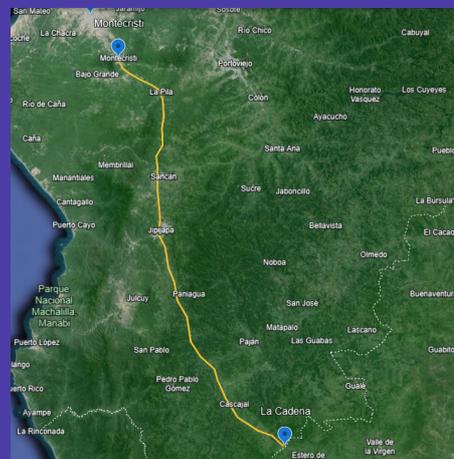
Ubicación

Provincias:

Manabí y Guayas

Cantones:

Montecristi, Jipijapa y Paján.



EL NUEVO
ECUADOR

Secretaría de Inversiones
Público - Privadas