

## PROYECTO: DISEÑO, FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL

# VIADUCTO SUR DE GUAYAQUIL

### Descripción General

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, consciente de la necesidad de mejorar las condiciones y niveles de servicio de la Red Vial Estatal y de proveer de un nuevo acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil, priorizó el proyecto Viaducto Sur de Guayaquil, a fin de que el mismo sea desarrollado bajo un modelo de gestión por delegación a través de la modalidad de Asociación Público-Privada; el referido proyecto, estará ubicado en la provincia del Guayas y básicamente consiste en un nuevo cruce sobre el Río Guayas y sus vías de acceso, cuya estructura debe cumplir con algunos requisitos que deberá definir la Dirección General de la Marina Mercante del Litoral, que refieren al libre paso de las embarcaciones cumpliendo con calados normados, gálibos libres y ancho de canal de navegación.

El proyecto prevé que un buen porcentaje del tráfico de carga pesada que transita por la Av. Perimetral, rumbo a la zona portuaria del sur de Guayaquil, utilice el nuevo enlace vial. Como resultado, esto descongestionará muchos tramos de vías de la red vial urbana y estatal (Av. Perimetral, vía Daule, puente Rafael Mendoza Avilés, etc.), entre otros beneficios. En pocas palabras, la alternativa conceptual consiste en implementar una nueva infraestructura vial que permita conectar el Puerto Marítimo y la zona sur de la ciudad de Guayaquil con el tráfico proveniente de las regiones Costa, Sierra, y Oriente del país, con el fin de beneficiar al sector productivo y exportador, disminuyendo los tiempos de traslado, descongestionando el tránsito de vehículos pesados en Guayaquil e impulsando el comercio internacional.

Proyecto que está alineado al Plan Estratégico de Movilidad PEM 2013-2037.

### Tipo de Proyecto

Greenfield.

### Criterios Fundamentales

Proyecto prioritario y debidamente alineado con el objetivo, política y meta del Plan Nacional de 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; dado que es un proyecto Greenfield, implica la creación de nueva infraestructura desde cero, por lo que no se ha generado costos operativos relacionados con el servicio a los usuarios.

### Beneficiarios

\*Ubicados en la zona de afluencia:

\*Beneficiarios Directos 3' 429.149.

\*Beneficiarios Indirectos 4' 391.923.

### Beneficios Ambientales

\*Reducción de Emisiones Contaminantes.

\*Mejora en la calidad de aire.

\*Reducción de uso de recursos no renovables.

\*Minimización de impactos en ecosistemas sensibles.

\*Adaptación al cambio climático.

\*Promoción de prácticas sostenibles.

### Componentes

El proyecto contempla los siguientes tramos, conforme se indica a continuación:

\*Tramo I: Desde la avenida 15 de septiembre y avenida Cacique Tomalá hasta inicio de viaducto sobre el Río Guayas, de 7,60 km de longitud.

\*Tramo II: Viaducto sobre Río Guayas, de 3,33 km de longitud.

\*Tramo III: Desde el fin del viaducto sobre el Río Guayas hasta el sector de Taura, intersección bifurcación hacia vía Durán-Bolicho-Naranjal, de 9,22 km de longitud.

\*Tramo IV: Enlace a la vía naranjal E25, de 12,10 km de longitud.

\*Tramo V: Enlace a la vía Durán-Bolicho, de 11,70 km de longitud.

### Estado Actual del Proyecto

Fase: Estructuración.

Registro en Source: 13 - 08 - 2024.

### Tipo de Infraestructura

Vial.

### Información Socioeconómica

\*Mejora la eficiencia del Transporte.

\*Fomenta el desarrollo económico.

\*Acceso a servicios esenciales.

\*Desarrollo de la infraestructura local.

\*Aumenta el valor de la propiedad.

\*Mejora del acceso a servicios de emergencia.

\*Reducción de la congestión.

\*Ahorro en mantenimiento vehicular.

\*Inclusión Social y Accesibilidad.

\*Desarrollo Urbano Sostenible.

### Información del proyecto

#### Potencial de Empleos Generados

28.720 aprox.

#### Demanda Potencial - Estudios 2009

Basada en la información disponible del MTOP de un estudio del año 2009.

Tramo	Vehículos						TPDA TOTAL
	Liviano	Mediano	Bus		Camión Pesado		
2 ejes			3 ejes	4 ejes	5 ejes	6 ejes	
Av. Cacique Tomalá	8.861	2.522	0	361	689	0	12.433
Puente Sur	3.506	2.150	349	302	599	0	6.906
Fin Puente Sur - Y Taura	2.286	2.122	317	209	619	0	5.553
Y Taura - Intersección E25	1.190	499	0	23	73	0	1.735
Y Taura - Intersección E40	2.315	853	0	42	33	0	3.043

#### Análisis Comparativo de Alternativas

Detalle	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Ventajas	Menor tiempo de construcción, menor posible aporte estatal, menor costo de mantenimiento vial.	Mayor capacidad y disminución en tiempos de viaje, mayor seguridad vial al contar con vías de 2 carriles.	Mayor capacidad y seguridad vial al tener 3 carriles de circulación, Capacidad vial cumple niveles de servicio por el posible tráfico inducido por el desarrollo del proyecto.
Desventajas	Se podría requerir a corto o mediano plazo la ampliación a 4 carriles.	Posible mayor aporte estatal debido al incremento en inversión CAPEX, Posible incremento del tiempo de construcción del Proyecto y Mayores costos de mantenimiento vial.	Posible mayor aporte estatal debido a la mayor inversión CAPEX, mayor tiempo de construcción del proyecto y mayores costos de mantenimiento vial debido al incremento de áreas.
Justificación de Decisión Preliminar	Se plantea en el caso de que como resultado de los estudios de prefactibilidad se determine que el tráfico es inferior o similar a lo requerido en la Norma de Diseño Geométrico de Carreteras 2003	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.	Se plantea como el escenario con mayor satisfacción al usuario al contar con altos niveles de servicios y seguridad vial.

Sugerencia: La Entidad Delegante concluye que 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	Alternativa 3
CAPEX (Referencial)	\$ 923'898.324,21 millones.	CAPEX (Referencial) \$ 960'815.687,23 millones.	CAPEX (Referencial) \$ 1.424'946.794,81 millones.
OPEX (Referencial)	\$ 283'368.243,75 millones.	OPEX (Referencial) \$ 474'632.675,47 millones.	OPEX (Referencial) \$ 542'222.197,20 millones.
Valor total del proyecto	\$1.217'067.567,96 millones.	Valor total del proyecto \$1.435'448.372,70 millones.	Valor total del proyecto \$1.967'168.991,81 millones.

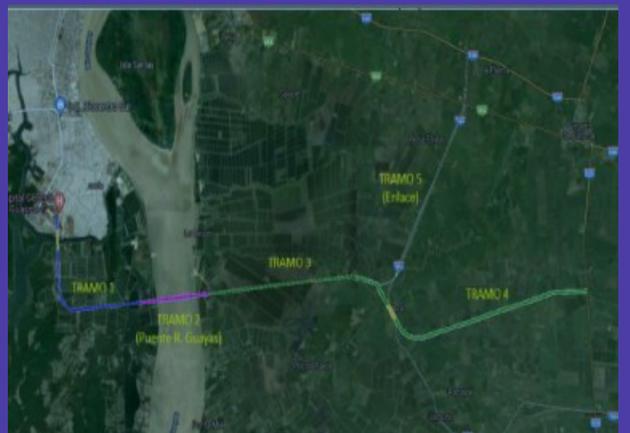
NOTA: Es importante indicar que los montos de inversión que se reflejan en las distintas alternativas son referenciales, debido a que provienen de un perfil inicial del proyecto. Estos montos se actualizarán a medida que avancen las fases del ciclo APP; esto es, prefactibilidad y factibilidad, respectivamente.

#### Tiempo de implementación en años (referencial)

Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
CAPEX: 4 años	CAPEX: 5 años	CAPEX: 6 años
OPEX: 26 años	OPEX: 25 años	OPEX: 24 años

#### Ubicación

<b>Provincia:</b>
Guayas
<b>Cantones:</b>
Guayaquil, Durán y Naranjal.



EL NUEVO  
**ECUADOR**

Secretaría de Inversiones  
Públicas - Privadas