

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

MANTA - QUEVEDO



Descripción General

El corredor vial Manta-Quevedo desempeña un papel crucial en el desarrollo nacional al integrar las provincias de Manabí, Guayas y Los Ríos. Su relevancia se basa en el alto número de usuarios que la transitan, procedentes de diversas provincias del Ecuador, por motivos comerciales, productivos, turísticos, entre otros. Además, se caracteriza por ser un eje vial con un flujo constante y creciente de tráfico, en particular de transporte pesado que moviliza productos agropecuarios. La vía cuenta con una longitud de 194,04 km.

Conforme lo antes mencionado, se ha identificado las siguientes problemáticas:

- La capa de rodadura se encuentra en estado regular lo que genera impacto negativo en los tiempos de viaje y costos de operación elevados.

- Falta de capacidad para abastecer la demanda vehicular sobre todo en los tramos comprendidos entre la Intersección E15 y Av. de La Cultura hasta la parroquia Rocafuerte y desde el Empalme hasta Quevedo.

- Y falta de mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico, al no mantener en buen estado la señalización horizontal y vertical, se generan altos índices de accidentes de tránsito. Cabe mencionar que este proyecto está alineado con el "Plan Estratégico de Movilidad PEM 2013-2037".

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 peaje.

Beneficiarios (perfil del proyecto)

Ubicados en la zona de afluencia:

*Beneficiarios Directos: 1'040.176 habitantes.

*Beneficiarios Indirectos: 6'883.415 habitantes.

*Beneficiarios Inducidos: 13.989 habitantes.

Beneficios Ambientales

* Reducción de Emisiones.

* Reducción de uso de recursos no renovables.

* Minimización de Impactos en Ecosistemas Sensibles.

Componentes

Alternativa 1.-

*Reconstrucción, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento de la vía actual.

Alternativa 2.-

*Ampliación de la vía a 4 carriles, Reconstrucción y Rehabilitación de la vía actual, Operación y Mantenimiento de todo el corredor.

INICIO: Abscisa: 0+000, Este (longitud): 529444,00, Norte (latitud): 9893446,00.

FIN: Abscisa: 194+040, Este (longitud): 667880,00, Norte (latitud): 9882446,00.

Estado Actual del Proyecto

Fase: Estructuración.

Publicación en Registro Nacional APP, integrado a SOURCE: 03 - 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.

* Menor desgaste vehicular.

Información del proyecto

Perfil del proyecto: 08/04/24
Caso de negocio inicial
(prefactibilidad): 21/02/25

Empleos generados directos

5.795 aprox.

Demanda Potencial - Estudios 2018

Detalle	2018	2023
Tramo: Rocafuerte - Manta	6.853	9.136
Tramo: San Plácido, Calderón - Portoviejo	10.390	14.063
Tramo: Desvío a Calceta - San Plácido	1.159	1.549
Tramo: Pichincha - Desvío a Calceta	1.705	2.284
Tramo El Empalme - Pichincha	2.897	3.833

Análisis Comparativo de Alternativas (perfil del proyecto)

Detalle	Alternativa 1	Alternativa 2
Ventajas	Construcción rápida, servicio inmediato, mínima inversión estatal, bajo costo de mantenimiento, reducción de tiempo de viaje, disminución de congestión.	Mayor capacidad, disminución de tiempos de viaje, mayor seguridad vial, vías de 2 carriles por sentido, rebasamiento seguro, plazo de delegación.
Desventajas	Mayores costos de reparación, mayor tiempo de viaje, menor seguridad vial, vías de 1 carril por sentido, rebasamiento inseguro, necesidad de ampliación a 4 carriles a corto o mediano plazo.	Mayor aporte estatal, aumento inversión CAPEX, capacidad vial innecesaria, mayor tiempo de construcción, retraso del servicio, mayores costos de mantenimiento.
Justificación de Decisión Preliminar	Propone reducir la participación estatal al priorizar el mantenimiento de las condiciones actuales del corredor, debido a la limitada disponibilidad de recursos. Esta opción busca satisfacer la demanda actual del corredor mediante la ampliación necesaria de tramos, conforme a la Norma de Diseño Geométrico de Carreteras 2003.	Esta alternativa se plantea como la opción técnica y económicamente más costosa dado que representaría un mayor aporte estatal.

* Sugerencia: La Entidad Delegante concluye que la alternativa Nro.3 es la alternativa que mejor cumple con los objetivos del proyecto y los criterios de selección.

Información Financiera (a nivel de prefactibilidad)

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
CAPEX (Referencial)	\$ 16'735.752 millones.	\$ 349'723.159 millones.	\$ 160'456.270,80 millones.
OPEX (Referencial)	\$ 262'791.997 millones.	\$ 355'418.372 millones.	\$ 333'895.425,86 millones.
Valor total del proyecto	\$ 279'527.749 millones.	\$ 705'141.531 millones.	\$ 494'351.696,86 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 (perfil del proyecto)

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

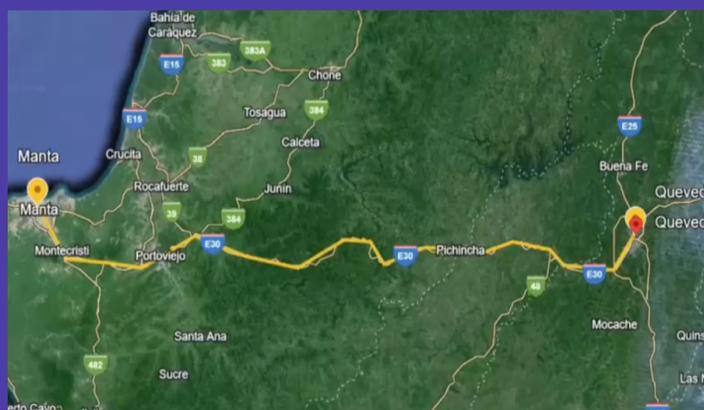
Ubicación

Provincias:

Manabí, Guayas y Los Ríos.

Cantones:

Manta, Jaramijó, Rocafuerte, Portoviejo, Bolívar, Pichincha, El Empalme y Quevedo.



EL NUEVO
ECUADOR

Secretaría de Inversiones
Público - Privadas