

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

PIFO - "Y" DE BAEZA

Descripción General

Este corredor vial desempeña un papel crucial en el desarrollo nacional, ya que forma parte del eje E20, que constituye una vía de gran fluidez en la Red Vial Estatal. Además, es un eje vial que conecta las provincias de Pichincha y Napo, con un flujo de tráfico permanente y en constante crecimiento, especialmente de transporte pesado que moviliza productos de primera necesidad. El corredor vial Pifo - "Y" de Baeza tiene una longitud aproximada de 76.4 kilómetros.

A lo largo de la vía se pueden observar deterioros como: fisuramientos longitudinales, baches, deslizamientos constantes, deformaciones y agrietamiento de la calzada. Los deterioros señalados pueden haber ocurrido por el movimiento de masas de los taludes y la filtración de agua producto de las precipitaciones. Se ha evidenciado lluvias intensas a lo largo del corredor vial, dicha condición climática influye en la infiltración de agua en el suelo y la erosión debilita las capas superiores de suelo y estructura de la vía, causando deterioro en la misma, lo que se manifiesta en constantes deslizamientos de tierra que afecta principalmente a los taludes o laderas adyacentes y a la pérdida de la estructura del pavimento.

Así mismo, en el límite provincial entre Pichincha y Napo se ha evidenciado caída de nieve influyendo en la seguridad de los usuarios de la vía, condiciones que se ven agravadas debido a la deficiente presencia de señalización vertical y horizontal adecuada. Esto ha causado incremento en los tiempos de viaje.

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 (perfil del proyecto)

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.

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

Estado Actual del Proyecto

Fase: Estructuración.

Publicación en Registro Nacional APP, integrado a 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.

* Menor desgaste vehicular.

Información del proyecto

Perfil del proyecto: 08/04/24
Caso de negocio Inicial
(prefactibilidad): 17/12/24

Empleos generados directos

3.300 aprox.

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%

Análisis Comparativo de Alternativas (perfil del proyecto)

Detalle	Alternativa 1	Alternativa 2
Ventajas	Menor costos de inversión, tiempo de construcción, viaje, mayor capacidad y seguridad vial.	Menor costo de operación, impacto ambiental, disminución de tiempo de viaje, mayor capacidad y seguridad vial.
Desventajas	Mayor costo de operación.	Mayor costo de inversión y de tiempo de construcción.
Justificación de Decisión Preliminar	La Alternativa 1 propone ampliar la vía si los estudios muestran que el tráfico cumple con la Norma de Diseño Geométrico de Carreteras 2003, con más de 8000 vehículos. Esto garantizaría seguridad vial y tiempos de viaje óptimos. La alternativa de CAPEX propuesta optimiza los costos del proyecto, lo cual permitirá optimizar los costos del OPEX a fin de determinar una tarifa de peaje socialmente aceptable.	En esta alternativa la participación de los aportes del estado es superior a la prevista en la alternativa 1.

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)	\$ 73'032.713 millones.	\$ 89'191.212 millones.	\$ 100'068.548,35 millones.
OPEX (Referencial)	\$ 115'985.210,40 millones.	\$ 98'352.212,40 millones.	\$ 181'487.327,90 millones.
Valor total del proyecto	\$ 189'017.923 millones.	\$ 187'543.424,40 millones.	\$ 281'555.876,25 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 (perfil del proyecto)

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

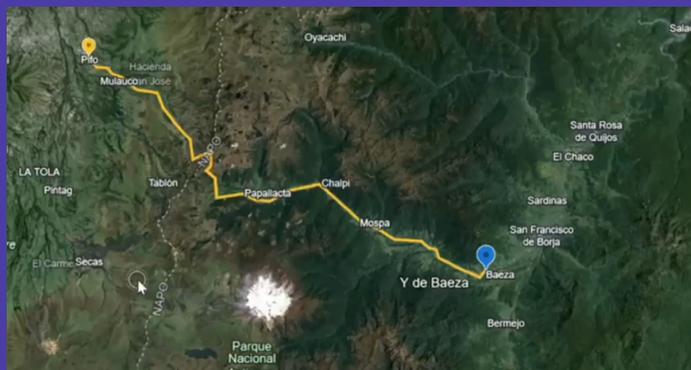
Ubicación

Provincias:

Pichincha y Napo.

Cantones:

Quito y Quijos.



EL NUEVO
ECUADOR

Secretaría de Inversiones
Público - Privadas