

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

LOJA - CATAMAYO

Descripción General

Este corredor vial desempeña un papel crucial en el desarrollo nacional, ya que forma parte de la Red Vial Estatal E35, que constituye una vía de gran fluidez. Esto se fundamenta en el alto número de usuarios que transitan por este corredor vial, procedentes de varias de las provincias del Ecuador. Además, es un eje vial que conecta las provincias de Loja, Zamora Chinchipe y El Oro, con un flujo de tráfico permanente y en constante crecimiento, especialmente de transporte pesado que moviliza productos agropecuarios y materiales destinados a la actividad minera. Esta vía cuenta con una longitud de 36,50 kilómetros, y se encuentra alineado con el "Plan Estratégico de Movilidad PEM 2013-2037".

La capa de rodadura se encuentra actualmente en estado regular, lo que provoca que la circulación vehicular sea lenta y peligrosa. Este problema puede empeorar debido a que la carpeta asfáltica actual del corredor vial tiene un espesor promedio de 20 cm y se han observado fisuras. Las características geométricas actuales de la vía plantean desafíos no solo en cuanto a su capacidad y nivel de servicio, sino también en términos de seguridad. Esta carretera cuenta únicamente con dos carriles (uno por sentido), presentando un trazado sinuoso lo que genera una alta congestión vehicular y retrasos en los desplazamientos de los usuarios.

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 Retribución y Modelo de Delegación

*Asociación Público-Privada (APP).

*Pago por usuarios.

Beneficiarios (perfil del proyecto)

Ubicados en la zona de afluencia:

*Beneficiarios Directos: 285.268 habitantes.

*Beneficiarios Indirectos: 485.421 habitantes.

*Beneficiarios Inducidos: 13.836 habitantes.

Beneficios Ambientales

* Reducción de Emisiones.

* Reducción de uso de recursos no renovables.

* Minimización de Impactos en Ecosistemas Sensibles.

Componentes

Alternativa 1.-

- Ampliación de la vía a 4 carriles y construcción de un túnel.

Alternativa 2.-

- Ampliación total de la vía a 4 carriles.

INICIO: Abscisa: 0+000, Este (longitud): 699.308,789, Norte (latitud): 9.560.208,529.

FIN: Abscisa: 36+500, Este (longitud): 681.384,187, Norte (latitud): 9.558.177,277.

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: 04/04/24
Actualización Ficha: 20/05/25

Empleos generados directos

3.884 aprox.

Demanda Potencial

AÑO	TPDA PROYECTADO A 30 AÑOS
2013	5.886
2023	11.331
2033	18.078
2042	27.951

Análisis Comparativo de Alternativas (perfil del proyecto)

Detalle	Alternativa 1	Alternativa 2
Ventajas	Menor tiempo de viaje al reducir en 7 km su longitud y menor costo de mantenimiento. Seguridad vial al contar con 2 carriles por sentido que permite el rebasamiento de manera correcta.	Menor costo y tiempo de construcción al tener mejor complejidad, menor aporte estatal y afectación ambiental, seguridad vial al contar con 2 carriles por sentido.
Desventajas	Mayor aporte estatal y afectación ambiental.	Mayor tiempo de viaje y costos de mantenimiento.
Justificación de Decisión Preliminar	Mayores recursos por parte del Estado. Se plantea en el caso de que se priorice la reducción de los tiempos de desplazamiento.	Se plantea como resultado de los estudios de prefactibilidad según la Norma de Diseño Geométrico de Carreteras 2003. Esta alternativa con base en el TPDA, el costo del CAPEX optimiza los costos del proyecto y el OPEX a fin de determinar una tarifa de peaje socialmente aceptable.

La Entidad Delegante, a nivel del perfil del proyecto, dentro de la fase de planificación y elegibilidad del Ciclo APP, sugiere como alternativa la Nro 2. Es importante indicar que la información que se refleja en las distintas alternativas es referencial, debido a que proviene de un perfil inicial del proyecto, incluso, los montos se podrán actualizar a medida que avancen las fases del Ciclo APP. Esto es, prefactibilidad y factibilidad respectivamente.

Información Financiera (a nivel de prefactibilidad)

	Alternativa 1		Alternativa 2
CAPEX (Referencial)	\$ 252.382.300,92 millones.	CAPEX (Referencial)	\$ 169.156.261,04 millones.
OPEX (Referencial)	\$ 85.577.184,29 millones.	OPEX (Referencial)	\$ 162.186.743,02 millones.
Valor total del proyecto	\$ 337.959.485,21 millones.	Valor total del proyecto	\$ 331.343.004,06 millones.

Tiempo de implementación en años (perfil del proyecto)

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

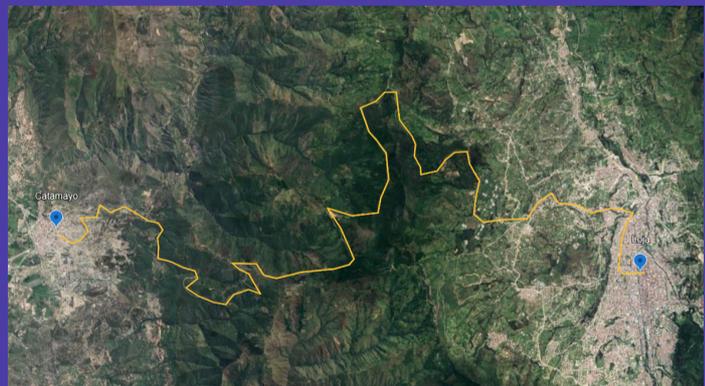
Ubicación

Provincia:

Loja

Cantones:

Loja y Catamayo



EL NUEVO
ECUADOR

Secretaría de Inversiones
Público - Privadas