

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 (perfil del proyecto)

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.

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.

Información del proyecto

Perfil del proyecto: 04/04/24
Actualización Ficha: 20/05/25

Empleos generados directos

2.234 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 (perfil del proyecto)

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.

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)	\$ 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.

Tiempo de implementación en años (perfil del proyecto)

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

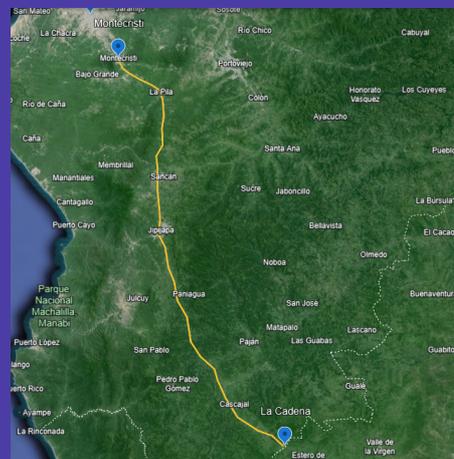
Ubicación

Provincias:

Manabí y Guayas

Cantones:

Montecristi, Jipijapa y Paján.



EL NUEVO
ECUADOR

Secretaría de Inversiones
Público - Privadas