 <p>BANCO MUNDIAL BIRF • AIF GRUPO BANCO MUNDIAL</p>	<p align="center">GOBIERNO PROVINCIAL DEL GUAYAS</p> <p align="center">PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. IBRD 9722-EC</p>
<p align="center">INFORME DE NECESIDAD PARA ADQUISICIONES DE BIENES, OBRAS, CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE NO CONSULTORÍAS, CONSULTORÍAS</p>	

<p>1. ANTECEDENTES:</p>						
<p>TIPO DE PRODUCTO: Marcar con una X</p>	<p align="center">BIEN</p>	<p align="center">SERVICIOS DE NO CONSULTORÍA</p>	<p align="center">OBRA</p>	<p align="center">CONSULTORIA</p>	<p align="center">X</p>	
<p>IDENTIFICACION DEL OBJETO: El nombre de la adquisición del bien o servicio/consultoría/obra debe ser exactamente el mismo que se establezca en el POA y de ser el caso, en el Plan de Adquisiciones (PA), emitido en el STEP. No anteponer verbos como "contratar" o "adquirir", simplemente se deberá determinar el objeto de la contratación.</p>	<p align="center">"CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM"</p>					
<p>FECHA: (día/mes/año)</p>	<p align="center">10/04/2025</p>					
<p>AREA REQUERENTE:</p>	<p align="center">UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTOS BM- P504400</p>					
<p>PLAN DE ADQUISICIONES Systematic Tracking of Exchanges in Procurement (STEP). Sistema de Seguimiento en Adquisiciones.</p>	<p align="center">Si</p>	<p align="center">x</p>	<p align="center">No</p>	<p>Justificación:</p>		
<p>RESPONSABLE DEL ÁREA REQUERENTE: Determinar cuál es el área requirente de acuerdo a la estructura organizacional de la entidad contratante.</p>	<p align="center">Nombre del titular del área requirente</p>			<p align="center">Cargo del funcionario (Coordinador/Director)</p>		
<p>RESPONSABLE DEL REQUERIMIENTO: Observar la NCI 200-06 (un técnico afín al objeto de contratación deberá elaborar el presente requerimiento junto con los demás documentos correspondientes a la fase preparatoria).</p>	<p align="center">Nombre del funcionario responsable del requerimiento</p>			<p align="center">Cargo del funcionario (Especialista/Analista, entre otros)</p>		
<p>¿QUIÉN GENERÓ LA NECESIDAD? Se deberá indicar con precisión de donde surgió la necesidad de contratación, pueden ser las mismas áreas de la institución o incluso áreas externas de la institución.</p>	<p align="center">LA UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTOS MEDIANTE EL PROYECTO: "ECUADOR GUAYAS: PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES"</p>					

<p>2. DESARROLLO</p>
<p>2.1. FUNDAMENTOS LEGALES DE LA CONTRATACIÓN: Se deberá realizar breve un análisis de la necesidad imperante de adquirir o contratar, con base a las normas jurídicas que regulan su actividad, es decir, en concordancia con las competencias institucionales. Especificar la pertinencia de la adquisición o contratación con la Constitución, leyes y políticas, según corresponda; incluyendo la concordancia con las atribuciones y responsabilidades establecidas en el Estatuto Orgánico vigente.</p>
<p>ASPECTOS LEGALES El Gobierno Provincial del Guayas tiene competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley, lo cual incluye prestar servicios públicos, construir obra pública provincial y fomentar actividades productivas, así como gestionar la vialidad y el desarrollo agropecuario. Dentro de estas competencias, el mantenimiento y rehabilitación de vías y caminos en los sectores rurales es una responsabilidad clave.</p>

BASE LEGAL

Constitución de la República de Ecuador R.O. N° 449 – octubre 20, 2008

Art. 238.- "(...) Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional (...)"

Art. 263.- Los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley: numeral **2. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.**

Código Orgánico De Organización Territorial, COOTAD

Art. 41.- Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo descentralizado provincial las siguientes: (...)

e) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y, en dicho marco prestar los servicios públicos, construir la obra pública provincial, fomentar las actividades provinciales productivas, así como las de vialidad, gestión ambiental, riego, desarrollo agropecuario y otras que le sean expresamente delegadas o descentralizadas, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad.

Art. 42.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado provincial. - Los gobiernos autónomos descentralizados provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que se determinen: (...)

b) Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas;

Art. 176.- Recursos provenientes de financiamiento. - Constituyen fuentes adicionales de ingresos, los recursos de financiamiento que podrán obtener los gobiernos autónomos descentralizados, a través de la captación del ahorro interno o externo, para financiar prioritariamente proyectos de inversión (...).

Art. 338.- Cada gobierno autónomo regional, provincial, metropolitano y municipal tendrá la estructura administrativa que requiera para el cumplimiento de sus fines y el ejercicio de sus competencias y funcionará de manera desconcentrada. La estructura administrativa será la mínima indispensable para la gestión eficiente, eficaz y económica de las competencias de cada nivel de gobierno.

Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCIP)

Art. 3.- Contratos financiados con préstamos y cooperación internacional. - En las contrataciones que se financien, previo convenio, con fondos provenientes de organismos multilaterales de crédito de los cuales el Ecuador sea miembro, o, en las contrataciones que se financien con fondos reembolsables o no reembolsables provenientes de financiamiento de gobierno a gobierno; u organismos internacionales de cooperación, se observará lo acordado en los respectivos convenios.

Lo no previsto en dichos convenios se regirá por las disposiciones de esta Ley.

Convenio de Préstamo Nro. 9722-EC, suscrito el 03 de diciembre de 2024, entre el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas y el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento – BIRF.

Normativa legal a aplicarse: Regulaciones de Adquisiciones del Banco Mundial, Manual Operativo del Proyecto (MOP), Políticas, y normas establecidas para el efecto.

Resolución Nro. PCG-PG-2024-0025-R, 9 de agosto de 2024, resuelve:

Art. 1.- Crear la Unidad Ejecutora del Proyecto BM-P504400 (UEPBM-P504400), encargada de implementar el Proyecto: "Vías Rurales Resilientes" de la Provincia del Guayas, con base en los informes técnicos y legal correspondientes.

Art. 2.- La UEPBM-P504400 será responsable de la ejecución del "Proyecto de Vías Rurales Resilientes" en la Provincia del Guayas y funcionará durante todo el desarrollo del Proyecto, disponiendo de personal calificado y los recursos necesarios para su correcta implementación, de acuerdo con lo dispuesto en el Contrato de Préstamo del Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento - BIRF, Manual Operativo del Proyecto (MOP), políticas, regulaciones de adquisiciones y normas establecidas para el efecto.

Unidad Ejecutora del Proyecto BM-P504400 (UEPBM-P504400)

La UEP dependerá de la Coordinación General de Infraestructura del GADP-G y articulará su trabajo con la Dirección de Obras Públicas, Dirección de Riego, Drenaje y Dragas, Dirección de Concesiones, Dirección de Estudios y

Fiscalización y contará con el apoyo de la Dirección de Compras Públicas, Dirección de Planificación Institucional, Dirección Financiera y Dirección de Comunicación Social. La UEP será responsable de la articulación general y la supervisión técnica y ejecución de todos los componentes del Proyecto garantizando el cumplimiento de la gestión fiduciaria, los requisitos de información, las actividades de seguimiento, incluida la aplicación de los Estándares Ambientales y Sociales (EAS) del BM.

La UEP se constituye con el único propósito de ejecutar el Proyecto y se mantendrá durante toda su ejecución, con personal calificado y recursos para apoyar la gestión del Proyecto. Dependiendo de las necesidades identificadas durante la fase de implementación, podrá contratarse personal adicional para la UEP, en función de las necesidades operativas.

Atribuciones y responsabilidades UEP-BM:

- Gestionar, coordinar, supervisar y monitorear el Proyecto de Vías Rurales Resilientes
- Coordinar con las distintas Coordinaciones Generales y Direcciones del GADP-G, y demás instituciones o entidades que se relacionen con la ejecución del Proyecto, las actividades que se requiera para su correcta ejecución, en función del campo de acción de cada una de las mismas;
- Supervisar el cumplimiento de la planificación técnica y presupuestaria establecida para el Proyecto.
- Seguir y monitorear la Matriz de Resultados del Proyecto;
- Cumplir con la gestión del Plan de Gestión Ambiental y Social del Proyecto (PGAS) de acuerdo con las normas del BM;
- Requerir a la Máxima Autoridad o su delegado los desembolsos de los recursos provenientes del préstamo con el BM, de acuerdo con el cronograma fijado, observando los procedimientos establecidos en el convenio de préstamo;
- Elaborar los pliegos y términos de referencia de las actividades a contratar;
- Administrar los contratos de consultoría, obras, bienes y servicios que se suscriban en el marco del Proyecto;
- Elaborar informes técnicos y de administración de los contratos, así como de su respectiva fiscalización.
- Supervisar la ejecución de las actividades del Proyecto, vigilando que se realicen conforme a los diseños definitivos, especificaciones y equipo técnico estipulado;
- Gestionar las pruebas finales previas a la aceptación y entregas parciales, provisional y definitiva de las obras objeto de los contratos;
- Recopilar la información necesaria para las expropiaciones y la información técnica requerida para poder ejecutar las obras;
- Coordinar la realización de las evaluaciones de medio término y final del Proyecto.

El GADP-G ejecutará el Proyecto a través de la UEP, la cual coordinará con las áreas correspondientes para garantizar que la implementación del Proyecto cumpla con los términos del Convenio de Préstamo firmado con el BM.

2.2 SITUACION ACTUAL / JUSTIFICACION DE COMPRA:

Se deberá indicar con precisión la problemática actual, es decir las razones por las cuales la entidad contratante debe invertir con recursos públicos la adquisición de un determinado bien, o la contratación de una construcción de obra, prestación de servicios o consultorías. En el caso de bienes se deberá justificar la inexistencia del bien en bodega. En el caso de arrendamiento de bienes se deberá justificar el beneficio institucional frente a la alternativa de adquisición.

Para mantenimientos Viales: Anexar Informe Técnico; para Estudios: Anexar informe de Inspección, para Obras: Hacer referencia acerca del estudio previo y para Bienes: Informe de no existencia en Bodega y/o inventarios.
Considerar además lo dispuesto en la Norma de Control 405-06.

Con fecha 13 de septiembre 2024, se suscribe el acuerdo de crédito otorgado por el Banco Mundial al Gobierno Provincial del Guayas, para financiar el Proyecto "Vías Rurales Resilientes", promoviendo con ello el desarrollo equitativo, sustentable y sostenible y fomentando la inclusión social y la resiliencia, a través del mejoramiento de la conectividad, con la consecuente creación de oportunidades económicas y mejoramiento de la calidad de vida de la ciudadanía guayasense. Este proyecto consta de rehabilitaciones 7 viales y 8 puentes.

Con fecha 3 de diciembre 2024 se suscribe el contrato entre el Gobierno Provincial del Guayas y el Banco Mundial para

cubrir el costo del Proyecto “Vías Rurales Resilientes” (P504400), financiado con recursos del préstamo BIRF No. 9722-EC.

En el Manual Operativo del Proyecto se indica lo siguiente:

(...) "La tasa de mortalidad de 23 por cada 100.000 habitantes sitúa a Ecuador como el tercer país con la tasa de mortalidad vial más alta de la región, después de Haití y República Dominicana, y 10 veces superior a la de los países europeos con mejores resultados. Del total de fallecidos por siniestros viales en el país, Guayas reporta alrededor del 25 por ciento de muertes, con 556 fallecidos en 2022. Asimismo, el informe Perfiles de País del Fondo Mundial para la Seguridad Vial (GRSF) identificó que el costo para la sociedad de las lesiones graves en carreteras en Ecuador equivale al 5% del PIB (7.000 millones de dólares al año), lo que afecta directamente al presupuesto del país. Los principales factores que contribuyen a los problemas de seguridad vial incluyen infraestructuras deficientes, mantenimiento inadecuado de vehículos, exceso de velocidad, conducción bajo efectos de alcohol o drogas, uso del teléfono móvil y conducción temeraria. Las condiciones de conducción se agravan durante la temporada de lluvias, con corrimientos de tierras e inundaciones. Aunque hubo una disminución de accidentes de 2017 a 2020, actualmente están en aumento, así, por ejemplo, en el 2022, los accidentes de tránsito aumentaron, siendo el año con mayor mortalidad según el INEC. De las aproximadamente 2.000 muertes anuales, el grupo más afectado fue el de 20 a 29 años. En Guayas, los choques ocurrieron principalmente en motocicletas (28%) y automóviles (27%) ..."(...)

Para suplir estas necesidades en las redes viales del Ecuador:

La red vial se define en la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial para el Transporte Terrestre, identificando lo siguiente:

- **Red Vial Estatal**, Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras. (Art. 5)
- **Red Vial Regional**, Se define como red vial regional, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, al conjunto de vías que unen al menos dos capitales de provincia dentro de una región y que sean descentralizadas de la red vial estatal. (art. 6)
- **Red Vial Provincial**, Se define como red vial provincial, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, al conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, no formen parte del inventario de la red vial estatal, regional o cantonal urbana. (art. 7)
- **Red vial cantonal urbana**, Se entiende por red vial cantonal urbana, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana. Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso
- **Red Vial Nacional**, conjunto de todas las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano que componen el sistema vial nacional. La red vial nacional, en razón de su jurisdicción y competencia, está integrada por la red vial estatal, regional, provincial y cantonal urbana. (art. 4)

A los gobiernos autónomos descentralizados provinciales les corresponde adherirse a las regulaciones nacionales, bajo el mandato de planificar, construir y administrar la red vial provincial,

El "Proyecto de Vías Rurales Resilientes" de la Provincia del Guayas, contribuirá a promover y sostener el crecimiento económico inclusivo en el contexto de una exposición cada vez mayor al cambio climático y los desastres naturales. El Proyecto tiene como objetivo mejorar la conectividad del transporte resiliente y seguro entre centros de población en áreas rurales prioritarias seleccionadas para fomentar su desarrollo económico y social. Así también, responderá a la necesidad de resistir mejor los desafíos climáticos, de manera inclusiva y colaborativa con las comunidades locales. Además, mejorará la capacidad del GADP-G. para abordar los futuros desafíos climáticos en el sector del transporte y promover un cambio cultural hacia una mejor preparación para responder a ellos.

Este componente comprende la rehabilitación de 7 vías y la construcción de 8 puentes (6 vehiculares y 2 peatonales) para fortalecer la conectividad resiliente en zonas rurales vulnerables. La iniciativa prioriza el acceso a centros poblados, beneficiando a un amplio sector de la población y estimulando el desarrollo de actividades productivas y turísticas, especialmente en áreas recurrentemente afectadas por inundaciones y en límites provinciales históricamente desatendidos.



Figura 1. Mapa de Vías y Puentes

Las Auditorías de Seguridad Vial (ASV) pretende, en el marco de la rehabilitación de las 7 vías y 8 puentes previstos, implementar medidas correctivas orientadas reducir el número de muertes y lesiones graves que ocurren en las vías, por la falta de mitigación de las deficiencias/problemas/peligros de seguridad vial que no fueron atendidos en su debido momento o fueron omitidas, aumentando repentinamente la cantidad de beneficiarios vulnerables de la vía.

A continuación, se presenta una breve descripción de cada una de las intervenciones 7 rehabilitaciones viales y 8 puentes (6 vehiculares y 2 peatonales), que serán parte del análisis de Auditorías de Seguridad Vial (ASV).

PUENTE RIO EVIA Y PUENTE LAS FLORES (CANTÓN EL TRIUNFO)

Los puentes se encuentran ubicados en la provincia de GUAYAS, en el cantón El Triunfo. Se construirá dos puentes

para unir la vía que conectará a los recintos San Luis y San Joaquín denominados puente EVIA y Las Flores, con los cuales se provee mejorar la productividad del sector y la comercialización de sus productos. Están ubicados de la siguiente forma:

PUENTE SOBRE EL RÍO EVIA

Tiene inicio en la coordenada (702.126; 9.752.772) y fin en la coordenada (702.174; 9.752.213). Con 25.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora que une los poblados de Bucay y Naranjito, en una zona que es susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.

Figura 2. Puentes Rio Evia



PUENTE SOBRE EL ESTERO LAS FLORES

Tiene inicio en la coordenada (702,174; 9.752,213) y fin en la coordenada (702.230; 9.751.799). Con 25.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora que une los poblados de Bucay y Naranjito, en una zona que es susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 2. Puentes Rio Las Flores.

PUENTE EL HEDIONDO, PUENTE MILAGRO, PUENTE EL LIMÓN, PUENTE EL TORO (CANTÓ NARANJITO)

Los 4 puentes se encuentran ubicados en la provincia de GUAYAS, en el cantón Naranjito, en los recintos 5 de octubre y Rosario, distribuidos de la siguiente forma:

PUENTE SOBRE EL ESTERO MILAGRO

Tiene inicio en la coordenada (687.573; 9.763.050) y fin en la coordenada (687.257; 9.762.527). Con 20.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora que une los poblados de Bucay y Naranjito, en una zona que es susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 3. Puente Estero Milagro.

PUENTE SOBRE EL ESTERO EL HEDIONDO

El puente unirá los recintos de San Francisco y La Primavera, su construcción ayudará a trasladar productos que se producen en la zona de manera eficiente como cacao, caña de azúcar, plátano, entre otros. Además, incentivará al turismo debido a que existen varios sitios turísticos, como, por ejemplo, La Playita del Bosque que viene funcionando hace varios años. El puente beneficiará a alrededor de 9505 habitantes. Tiene inicio en la coordenada (682.734; 9.762.222) y fin en la coordenada (682.676; 9.761.614). Con 20.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende de la vía principal colectora 6 que une los poblados de Bucay y Naranjito. Se debe resaltar que es una zona susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 4. Puente sobre el Estero Hediondo inundado.

PUENTE SOBRE EL ESTERO LIMÓN

Tiene inicio en la coordenada (681.326; 9.761.683) y fin en la coordenada (681.085; 9.761.103). La construcción del puente Limón unirá los recintos San Enrique y San Antonio. Con 30.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora, que une los poblados de Bucay y Naranjito. Se debe resaltar que es una zona susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 5. Puente sobre el Estero Hediondo, Estructura en malas condiciones.

PUENTE SOBRE EL ESTERO TORO

Tiene inicio en la coordenada (682.964; 9.764.559) y fin en la coordenada (682.900; 9.763.915). El puente unirá los recintos Amarillo y San Francisco. Con 15.00 metros de longitud y 9.00 metros de ancho, se localiza al interior de una vía secundaria que se desprende en el sector de San Francisco de la vía principal colectora que une los poblados de Bucay y Naranjito, en una zona que es susceptible de inundación en la temporada de lluvias. El puente consta de 6 vigas longitudinales presforzadas sobre las que descansa una losa de hormigón armado que cuenta con protecciones vehiculares.



Figura 6. Puente sobre el Estero Toro, Estructura en malas condiciones.

PUENTE PEATONAL CONE (CANTÓN YAGUACHI)

En virtud del actual estado del puente peatonal que une las parroquias Cone (Yaguachi Viejo) del cantón San Jacinto de Yaguachi con Chobo del cantón San Francisco de Milagro, se ha realizado el diseño estructural de la estructura del puente peatonal sobre el río Chimbo en la coordenada (650.516; 9.760.449), de 55.60 m de longitud, con una altura al borde libre o gálibo de 2.00 m. La superestructura del puente está constituida por celosías tipo Warren modificada, de paso inferior, apoyada en cabezales de hormigón armado, con cimentación directa superficial, siguiendo las recomendaciones del estudio geotécnico y de acuerdo con las características resistentes del terreno.

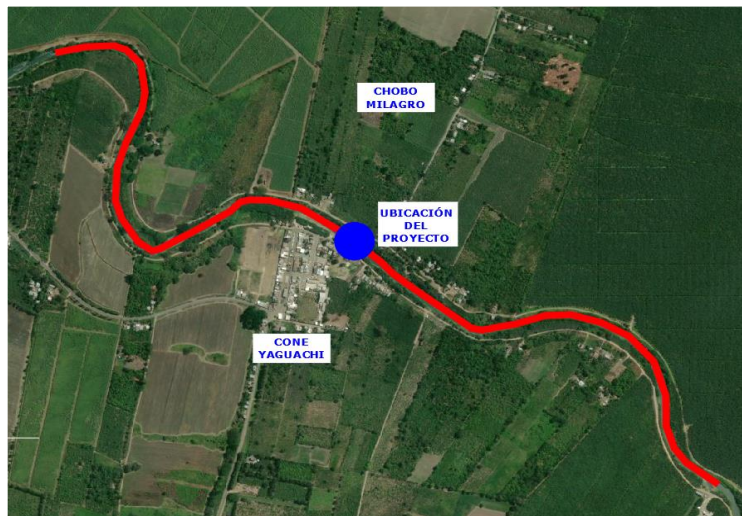


Figura 7. Puente Peatonal sobre el Río chimbo.

PUENTE PEATONAL LA DOLOROSA

El estudio "LA DOLOROSA 2" se localiza en el cantón Simón Bolívar, parroquia Lorenzo de Garaycoa, recinto La Dolorosa 2. Tiene inicio en la coordenada (677.388; 9.768.946) y fin en la coordenada (677.322; 9.768.905). Se ha adoptado una longitud del tablero de 75.00 m, considerando las recomendaciones del informe hidrológico-hidráulico y las condiciones particulares del proyecto, con una altura al borde libre o gálibo de 2.00 m. La superestructura del puente está constituida por celosías tipo Warren modificada, de paso inferior, apoyada en pilas de hormigón armado, con cimentación profunda por medio de pilotes barrenados contruidos in situ, siguiendo las recomendaciones del estudio geotécnico y de acuerdo a las características resistentes del terreno. El tablero de pasarela será conformado por un conjunto compuesto entre placa ondulada de galvalum o steel deck y concreto fundido.

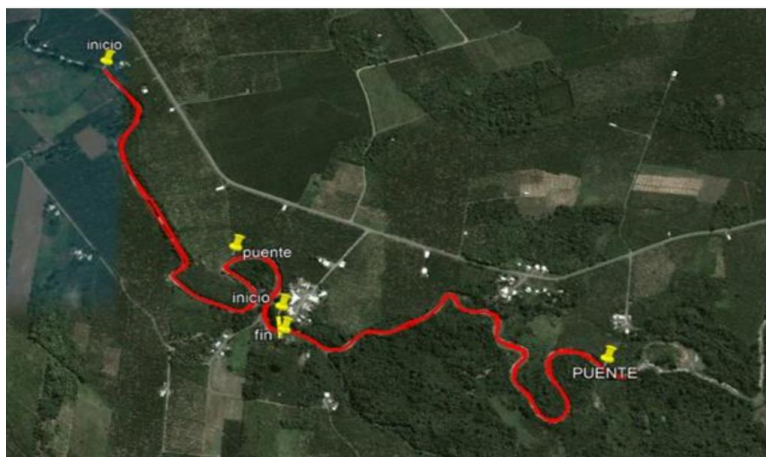


Figura 8. Puente peatonal sobre el Río chimbo.

REHABILITACIÓN DE LA VÍA KM 3,3 (SALITRE- VERNAZA) - BODEGUITA - T DE BABA - LÍMITE PROVINCIAL

La rehabilitación de la vía KM 3,3 (SALITRE- VERNAZA) - BODEGUITA - T DE BABA -LÍMITE PROVINCIAL, tiene la finalidad de proporcionar una carretera de características adecuadas para 7 conectar a las poblaciones aledañas a la vía con el resto de la red vial del país. Al momento de realizar los estudios y diseños, la vía se encontraba a nivel de lastrado, sin embargo, actualmente se encuentra reconformada con un doble riego en un ancho de 7 metros. El proyecto tiene inicio en la coordenada (634.576; 9.800.965) y fin en la coordenada (641.243; 9.795.700). Con 11.40 kilómetros de longitud, se contemplan dos secciones viales: una sección en zona poblada con 2 carriles de 3.35 metros y 2.10 metros que contempla acera y bordillo, y una sección rural con 2 carriles de 3.35 metros y espaldones de 2.50 metros. El presupuesto referencial del proyecto es de USD 5.371.938.



Figura 9. Mapa carretera T de Baba.

REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO

El camino EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, ubicado en el cantón Yaguachi de la Provincia del Guayas, se encuentra actualmente en malas condiciones, conformado por un doble riego de ancho promedio de 6 metros. A lo largo de la vía se presentan numerosos baches y hundimientos, producto de la falta de mantenimiento y un soporte estructural en su pavimento, dificultando el paso de los vehículos, aumentando los tiempos de transporte y costos en mantenimiento vehicular, motivo por el cual es necesario ejecutar su rehabilitación. El proyecto tiene inicio en la coordenada (652.639,32; 9.756.561,48) y fin en la coordenada (656.252,64; 9.755.203.95). Con 5.05 kilómetros de longitud. Se contemplan dos secciones viales: una sección urbana con 2 carriles de 3.35 metros, bordillos cuneta y aceras de 1.40 metros, y una sección rural con 2 carriles de 3.35 metros y espaldones de 1.50 metros.



Figura 10. Mapa carretera Cruce Bueno.

REHABILITACIÓN DE LA VÍA E30-PEDRO VELEZ-CARLOS JULIO AROSEMENA

La Vía E30-PEDRO VELEZ-CARLOS JULIO AROSEMENA, se encuentra ubicada en el Cantón EL EMPALME de la Provincia del Guayas, a nivel de una carpeta asfáltica en malas condiciones vehiculares. El proyecto tiene inicio en la coordenada (638.580,031; 9.884.423,03) y fin en la coordenada (641.805;77; 9.897.044;20). Con 16.79 kilómetros de longitud, se contemplan tres secciones viales: una sección rural con 2 carriles de 3.50 metros y espaldones de 1.5 metros, una sección urbana con 2 carriles de 3.10 metros, bordillos cuneta y aceras de 1.5 metros, y otra sección urbana con 2 carriles de 4.00 metros, bordillos cuneta y aceras de 2.00 metros. Se contempla, además, la construcción de dos puentes nuevos: puente Jermud (45 metros) y puente Pedro Vélez (20 metros).

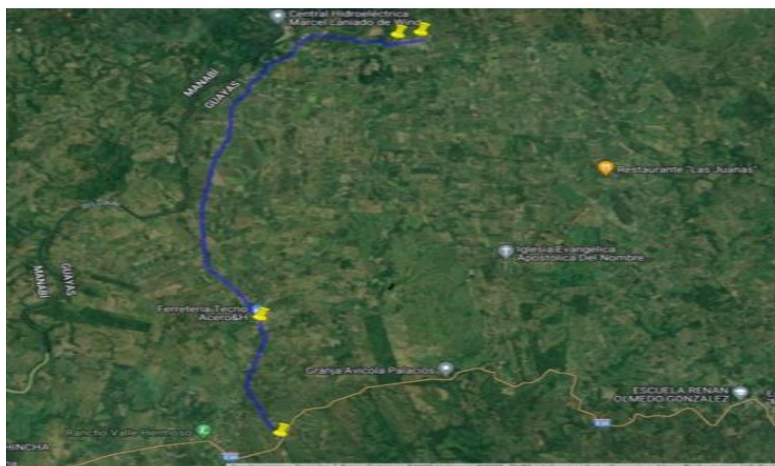


Figura 11. Mapa carretera Pedro Vélez.

REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO – SAN MIGUEL

El proyecto se encuentra ubicado en la Provincia del Guayas, en los Cantones Guayaquil y Playas, tiene su inicio en la Comuna San Antonio, se desarrolla con un rumbo SURESTE, avanzando a lo largo de la vía hasta llegar al sector conocido como San Miguel por una vía existente de condiciones regulares. El proyecto tiene inicio en la coordenada (568.015; 9.719.968) y fin en la coordenada (574.758; 9.718.123). Con 7.5 kilómetros de longitud, se contemplan dos secciones viales: una sección urbana con 2 carriles de 3.35 metros, bordillos, cuneta y aceras existentes, y una sección rural con 2 carriles de 3.35 metros y espaldones de 2.00 metros. Se contempla, además, la construcción de un puente nuevo sobre el estero El Morro (50 metros) ya que el puente actual se encuentra en malas condiciones, especialmente el tablero está seriamente deteriorado, ya que podría colapsar totalmente, poniendo en peligro a la gente del lugar, además de que no cumple con el galíbo establecido por estudio hidrológico hidráulico.

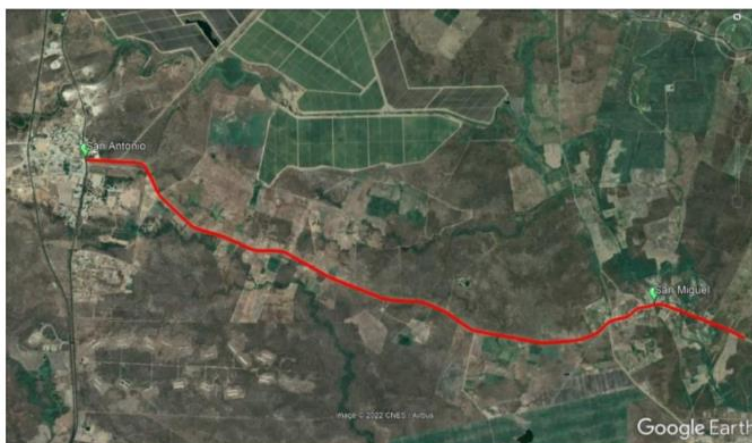


Figura 12. Mapa carretera San Antonio.

REHABILITACIÓN DE LA VÍA COLIMES – OLMEDO

La Vía Colimes – Límite Provincial se encuentra ubicado en el Cantón Colimes, en la de la Provincia del Guayas, nace en las afueras de la cabecera Cantonal de Colimes, recorriendo a lo largo de la vía con una longitud de 29.162 Km. a nivel de una carpeta asfáltica en malas condiciones vehiculares. El proyecto tiene inicio en la coordenada (608.541,43; 9.829.843,37) y fin en la coordenada (592.913,24; 9.844.012,79) y contempla una sección vial con 2 carriles de 3.50 metros y espaldones de 2.00 metros. El perfil longitudinal de vía existente fue diseñado nuevamente en función de las cotas de inundación, que especifica el estudio hidráulico; así mismo, se determinó que los puentes existentes se encuentran en buen estado, por lo que se contempla únicamente el mantenimiento de los mismos, además de la colocación de una alcantarilla superluz.



Figura 13. Mapa carretero Colimes.

REHABILITACIÓN DE LA VÍA 7 CASCADAS y PAUJÍ

Este proyecto contempla la rehabilitación del camino de acceso al centro turístico 7 Cascadas, y el camino Naranjal-Paují, ambos ubicados en el cantón Naranjal de la Provincia del Guayas. El camino ACCESO AL CENTRO TURÍSTICO 7 CASCADAS se encuentra actualmente en malas condiciones, dificultando el paso de los vehículos, aumentando los tiempos de transporte y costos en mantenimiento vehicular, motivo por el cual es necesario ejecutar su rehabilitación. Tiene inicio en la coordenada (649.205; 9.700.554) y fin en la coordenada (651.653; 9.699.529). Con 2.8 kilómetros de longitud, se contempla una sección vial con 2 carriles de 3.00 metros y espaldones de 1.50 metros. Además, se prevé la colocación de una alcantarilla superluz. El camino NARANJAL - PAUJÍ se encuentra actualmente en malas condiciones, dificultando el paso de los vehículos, aumentando los tiempos de transporte y costos en mantenimiento vehicular, motivo por el cual es necesario ejecutar su rehabilitación. Tiene inicio en la coordenada (655.125; 9.704.161) y fin en la coordenada (657.951; 9.703.371). Con 3.5 kilómetros de longitud se contempla una sección vial con 2 carriles de 3.00 metros y espaldones de 1.50 metros.



Figura 14. Mapa carretera 7 Cascadas.

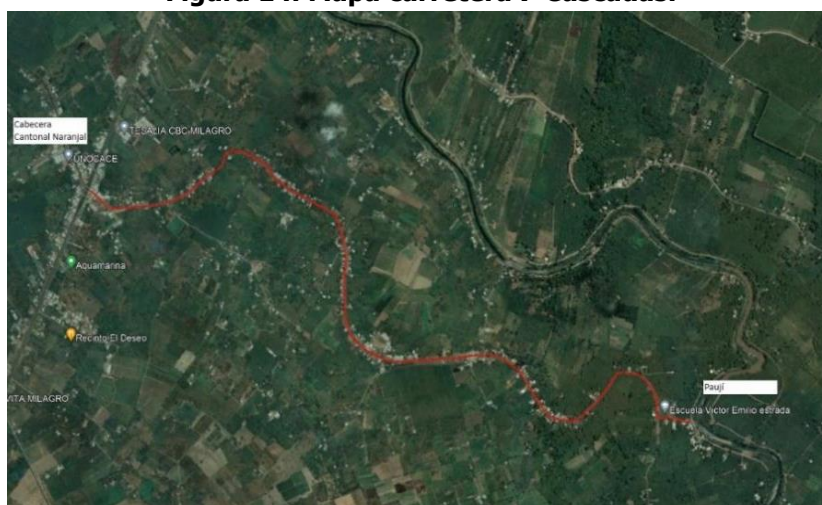


Figura 15. Mapa car-retera Pauji.

REHABILITACIÓN DE LA VÍA TRAMO 1: VALLE DE LA VIRGEN – LÍMITE PROVINCIAL Y TRAMO 2: VÍA LÍMITE PROVINCIAL – LAS MURAS – LÍMITE PROVINCIAL

El proyecto se encuentra en la provincia del Guayas, con una extensión total aproximada de 12.88 km. Se divide en Tramo 1: Valle De La Virgen – Límite Provincial y Tramo 2: Vía Límite Provincial – Las Muras – Límite Provincial, los cuales están ubicados en los cantones Pedro Carbo y Colimes respectivamente. El Tramo 1 inicia en la coordenada (589.160; 9.808.436) y termina en la coordenada (588.031; 9.814.463), teniendo una extensión aproximada de 7.64 km. Tiene una calzada tipo lastre y en la actualidad se encuentra en mal estado. En este tramo se determinó la necesidad de construir el puente Las Naranjas (20 metros). El Tramo 2 tiene una longitud de 5.24 km e inicia en la coordenada (584.913; 9.821.346) y termina en la coordenada (585.296; 9.825.972). Tiene una calzada tipo lastre y en la actualidad se encuentra en mal estado. En este tramo se destaca la presencia de los puentes Sector Dos Bandas (35 metros) y Sector London (11.65 metros), los cuales serán construidos nuevamente.

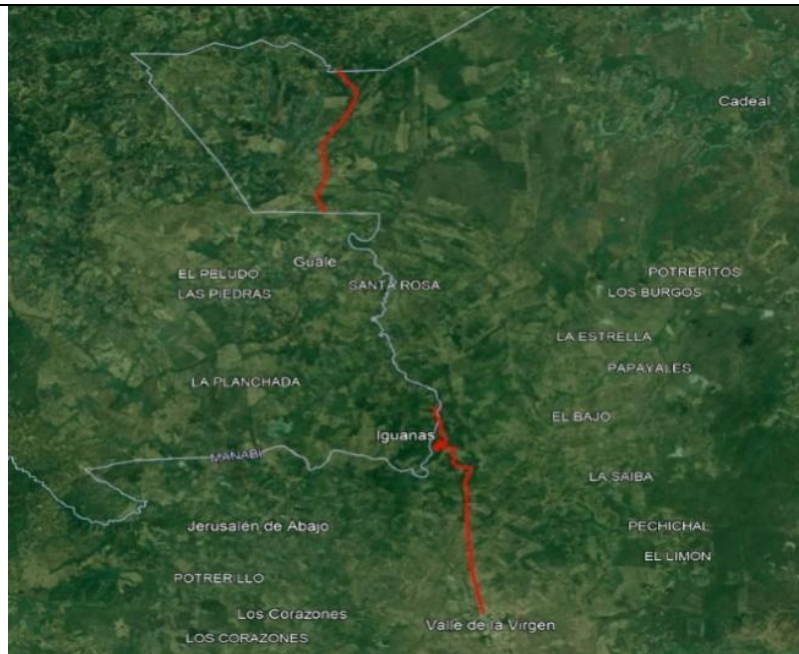


Figura 15. Mapa carretera Valle de la Virgen.

En resumen, esta consultoría garantizará que se cumpla la implementación de medidas correctivas orientadas a reducir el número de muertes y lesiones graves que ocurren en las vías.

Actualmente, esta entidad contratante no cuenta con el personal técnico para ejecutar las actividades relacionadas, esto debido a que los funcionarios se encuentran ejecutando procesos y responsabilidades en apego a los requerimientos de sus áreas, por tal motivo se necesita contratar una empresa consultora con experiencia en Auditorías de Seguridad Vial, para que en forma concurrente, en representación de la entidad, que garanticen la correcta ejecución de los trabajos en sus 3 fases (Fases de Revisión de los Diseños, Fase de Construcción Y Fase Operativa).

Los estudios y diseños de las 7 vías y 8 puentes están finalizados y no cuentan con Auditorías de seguridad Vial, condición que se requiere como parte del Proyecto "Vías Rurales Resilientes" (P504400), financiado con recursos del préstamo BIRF No. 9722-EC, los mismos no se encuentran fuera de los límites provinciales.

PROVINCIA	PROYECTO	ESTADO ACTUAL	ESTADO REQUERIDO
GUAYAS	"CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM"	ESTUDIOS FINALIZADOS	NO EXISTE EXISTEN AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL DE LOS PROYECTOS.

El "Proyecto de Vías Rurales Resilientes" de la Provincia del Guayas, contribuirá a promover y sostener el crecimiento económico inclusivo en el contexto de una exposición cada vez mayor al cambio climático y los desastres naturales. El Proyecto tiene como objetivo mejorar la conectividad del transporte resiliente y seguro entre centros de población en áreas rurales prioritarias seleccionadas para fomentar su desarrollo económico y social. Así también, responderá a la necesidad de resistir mejor los desafíos climáticos, de manera inclusiva y colaborativa con las comunidades locales.

2.3. BENEFICIARIOS:

Se deberá identificar la cantidad y el tipo de beneficiarios directos a ser atendidos.

Beneficiarios Directos:

Mediante el uso de la base de datos de los Estudio Finalizado los beneficiarios de los proyectos dieron como resultado.

REHABILITACION DE VIAS	DIRECTOS (Habitantes)
T DE BABA	67,198
CRUCE BUENO	14,877
PREDO VELEZ	45,471
COLIMENS -OLMEDO	20,339
7 CASCADAS - PAUJI	10,880
VALLE DE LA VIRGEN	11,663
SAN ANTONIO	17,726

PUENTES	DIRECTOS (Habitantes)
EVIA	1,443
LAS FLORES	1,443
HEDIONDO	2,742
MILAGRO	957
LIMON	331
TORO	2,576
CONE (PEATONAL)	12,173
DOLOROSA (PEATONAL)	245

Beneficiarios Indirectos:

Mediante el uso de la base de datos de los Estudio Finalizado los beneficiarios de los proyectos dieron como resultado.

REHABILITACION DE VIAS	INDIRECTOS (Habitantes)
T DE BABA	92,941
CRUCE BUENO	80,205
PREDO VELEZ	26,784

	COLIMENS -OLMEDO	
	7 CASCADAS - PAUJI	
	VALLE DE LA VIRGEN	
	SAN ANTONIO	46,954

PUENTES	INDIRECTOS (Habitantes)
EVIA	13,084
LAS FLORES	13,084
HEDIONDO	6,763
MILAGRO	8,548
LIMON	9,174
TORO	41,593
CONE (PEATONAL)	17,318
DOLOROSA (PEATONAL)	10,898

2.4. DETALLE DEL REQUERIMIENTO:

Detallar con precisión los ítems del objeto de contratación (no se necesita dar especificaciones técnicas).
Se deberá desglosar por ítems cada adquisición.
Para el caso de obras, incluir el listado de cantidades y precios determinado en el estudio correspondiente.
Considerar además lo dispuesto en la Norma de Control 405-06.

Se requiere contratar este servicio de consultoría es contratar a una empresa consultora cualificada y con experiencia para preparar evaluaciones técnicas de seguridad vial, realizar estudios y difundir los resultados para mejorar la seguridad vial en las vías y puentes del proyecto sobre medidas de seguridad que salven vidas. Este enfoque garantiza que la seguridad vial se gestione sistemáticamente en todas las fases como parte del PROYECTO BM-P504400 "VÍAS RURALES RESILIENTES" DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. IBRD 9722-EC.

DESCRIPCIÓN

1. COSTOS DIRECTOS

Remuneraciones

Beneficios o cargas sociales

Viajes y viáticos

Arrendamiento y alquileres de vehículo

Arrendamiento y alquileres de equipos e instalaciones

Suministros y materiales

Reproducciones, ediciones y publicaciones	
Otros	
2. COSTOS INDIRECTOS	
Personal de dirección	
Personal intermedio	
Personal de mantenimiento y limpieza	
Personal subalterno	
Personal de control de calidad	
Personal Informático	
Personal de servicios varios	
3. GASTOS GENERALES (NO APLICABLE A CONSULTORES INDIVIDUALES)	
Sueldos, salarios y beneficios o cargas sociales del personal directivo y administrativo que desarrolle su actividad de manera permanente en la consultora.	
Arrendamiento y alquileres o depreciación y mantenimiento y operación de instalaciones y equipos, utilizados en forma permanente para el desarrollo de sus actividades.	
2.5. Estimación de costos: Numeral 4.4, literal d) de las Regulaciones del Banco Mundial Considerar lo dispuesto en la Norma de Control 405-06.	
Valor:	El valor se encuentra detallado en el anexo 1 de este documento
Justificación:	<p>La elaboración de esta consultoría es de crucial importancia debido a que los estudios que se encuentran actualmente finalizados no cuentan con Auditorías de Seguridad Vial, siendo este el principal argumento para su elaboración y con esto garantizar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destacar las deficiencias técnicas y ofrecer opciones para mejorar los protocolos actuales de las vías y puentes a través de una serie de actividades. • Documentos detallando los problemas de seguridad identificados y las recomendaciones prácticas y factibles para abordar cada problema de seguridad, así como la justificación de las medidas. • Informar sobre los hallazgos y recomendaciones, que pueden incluir bocetos o dibujos para explicar mejor las soluciones propuestas. • revisión de todos los estándares, normas y directrices de diseño, operación, mantenimiento, desvío de tráfico, construcción de las vías y puentes, que podrían tener un impacto en la seguridad vial. • informe detallado de las conclusiones en materia de seguridad vial, incluidas sus recomendaciones y costos operativos.
2.6. ANÁLISIS BENEFICIO, EFICIENCIA O EFECTIVIDAD Considerando capacidad institucional instalada.	
Análisis beneficio: Con la contratación de la "CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM", se evaluará impactos directos en las vidas salvadas, incorporando consideraciones en seguridad vial cuando estas sean necesarias y proponer cambios a los mismos que garanticen la seguridad de los usuarios en la etapa de construcción y operación de las rehabilitaciones viales y puentes ubicados en los diferentes cantones de la Provincia del Guayas.	

Análisis eficiencia:

Las Auditorías de Seguridad Vial pretende minimizar el número de fallecidos y lesionados graves que se puedan presentar en el proyecto con especial énfasis en aquellos que puedan involucrar usuarios vulnerables dentro de un plazo 780 días correspondientes a la fase de Revisiones los diseños Finalizados, Fase de construcción y Fase de operación de cada una de las 7 rehabilitaciones viales y 8 puentes. La eficiencia se logrará mediante la contratación de empresas especializadas que poseen la experiencia y capacidad técnica para ejecutar el proyecto de manera efectiva, minimizando riesgos de desviaciones en costos y plazos.

Análisis efectividad:

Los productos de la "CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM" lograran reducciones sustanciales y sostenibles de las víctimas en un tiempo relativamente corto y a un coste relativamente bajo identificando y tratando los sitios de infraestructura de alto riesgo, creando vías y puentes más seguras y tolerantes. Para la contratación de esta consultoría, el equipo técnico de la Dirección requerirá al Consultor todas las acciones y actividades a observar descritas en la metodología y en los términos de referencia, donde se detallan una serie de actividades tanto administrativas como técnicas, que tienen por finalidad comprobar o medir la eficiencia de los trabajos a realizar, con todo esto se pretende que los proyectos adopten diseños de infraestructura vial más seguros y mejoren las redes viales existentes para dar cabida a todos los usuarios de la vía.

2.7. TIPO DE ADJUDICACIÓN:

Marcar con una X el que corresponda.

Se considerará como adjudicación parcial los procesos de adquisición determinados por lotes.

a) Total	<input checked="" type="checkbox"/>	b) Parcial	<input type="checkbox"/>
-----------------	-------------------------------------	-------------------	--------------------------

2.8. REAJUSTE DE PRECIOS:

Marcar con una X. Aplica para procesos de adquisición cuyo contrato sea basado en el tiempo trabajado.

Aplica:	<input type="checkbox"/>	NO	<input checked="" type="checkbox"/>	Justificación: La consultoría se realizará en el año 2025
----------------	--------------------------	-----------	-------------------------------------	-----------------------------------------------------------

Fórmula:	Detallar "No aplica" en caso que corresponda.
-----------------	-----------------------------------------------

2.9. PLAZO DE EJECUCIÓN:

Marcar con una X una opción.

El plazo será de 780 días contados a partir de:

a. Desde la fecha de suscripción del contrato	<input checked="" type="checkbox"/>
b. Desde la notificación de entrega del anticipo	<input type="checkbox"/>
c. Desde cualquier otra condición de acuerdo a la naturaleza del contrato	<input type="checkbox"/>
d. Otra (especificar):	<input type="checkbox"/>

3. METAS E INDICADORES

Meta: Detallar la magnitud o nivel específico de los productos, efectos o impacto que se prevé alcanzar y precisar la unidad de medida. Esta se debe programar teniendo en cuenta la siguiente estructura en su formulación:

- Proceso: Es el verbo en infinitivo que indica la acción a realizar, tal como: adecuar, capacitar, dotar, suministrar, atender, implantar, mantener, sistematizar. Ejemplo: Adquirir
- Magnitud: Cantidad o número de la acción identificada en el proceso. Puede expresarse de manera absoluta (número) o relativa (porcentaje o percepción). Ejemplo: 3.
- Unidad de Medida: Es una cantidad estandarizada de una determinada magnitud, como equipos, funcionarios, hectáreas, parques. Ejemplo: Tóner.
- Periodo: Corresponde al tiempo en el que se espera cumplir la meta, en relación con el horizonte total del proyecto. Ejemplo: En un año, 15 meses, 6 semanas, 15 días hábiles. Ejemplo: 60 días.

Ejemplo: Adquirir 3 tóner para impresoras en un plazo de 60 días.

- Indicadores de Cumplimiento: Es la fórmula de cálculo que permitirá medir el cumplimiento de la meta establecida. El indicador siempre es cuantificable y será el resultado de la relación entre la variable (aspecto que se quiere medir) y el estándar (situación deseada). Ej: Cantidad de tóner adquiridos/Cantidad de tóner planificados.

Se deberá establecer un indicador por cada meta planteada.

Importante: La meta y el indicador de cumplimiento principal serán los mismos que se detallen en la Matriz del POA.

Metas:

- Realizar las Auditorias de seguridad vial de los proyectos.

Indicador de gestión:

productos entregados
“CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”

Número de productos entregados
“CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”

4. ARTICULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN

- Detallar el/los objetivos y políticas del Plan Nacional de Desarrollo vigente con el que la adquisición de bienes, obras, servicios, incluidos consultorías, esté articulado.
- Detallar el objetivo estratégico del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) vigente, al que el proyecto está alineado.
- Detallar el programa del PDOT vigente al que la adquisición de bienes, obras, servicios, incluidos consultorías, esté articulado.
- Indicar la alineación con el Plan de Trabajo de la Máxima Autoridad Provincial.

Importante: El programa y el objetivo estratégico que se detallen en esta sección serán los mismos que se establezcan en la Matriz del POA.

4. ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

No Aplica

4.2 ALINEACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO VIGENTE

Objetivo 9: Propender la construcción de un Estado eficiente, transparente orientado al bienestar social.

Política 9.8 Fomentar la integridad pública y la lucha contra la corrupción en coordinación interinstitucional efectiva entre todas las funciones del Estado.

Estrategias

- Realizar procesos permanentes de control de recursos.
- Promover la obtención de una planificación financiera exitosa.
- Establecer mecanismos de control de ejecución de recursos.
- Garantizar la eficiencia y eficacia de utilización de recursos para la inversión pública de proyectos financiados por organismos multilaterales.

4.3 ALINEACIÓN CON EL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PDOT) VIGENTE

No Aplica

4.4 ALINEACIÓN CON EL PLAN DE TRABAJO DE LA MÁXIMA AUTORIDAD PROVINCIAL.

No aplica

5. CONCLUSIONES:

En conclusión, la contratación de la “CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”, es de vital importancia debido a que los estudios que se encuentran actualmente finalizados no contaron con Auditorias de seguridad vial. En consecuencia, esta consultoría minimizar el número de fallecidos y lesionados graves que se puedan presentar en el proyecto con especial énfasis en aquellos que puedan involucrar usuarios vulnerables, estos trabajos se realizaran de forma oportuna en cada una de sus fases Revisión de los diseños Finalizados, construcción y operación de cada una de las 7 rehabilitaciones viales y 8 puentes.

6. RECOMENDACIONES:

Por lo antes expuesto, se recomienda la contratación de la consultoría de “CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM”, estudios que se encuentran actualmente finalizados (7 vías y 8 puentes) y que no consideraron auditorias de seguridad vial, esta contratación garantizara que se identifiquen las deficiencias/problemas/peligros de seguridad vial que presenten los diseños existentes, que puedan trascender en inconvenientes y /o se conviertan en un problema de seguridad en etapa

constructiva y operativa, y que son parte del Proyecto "Vías Rurales Resilientes" (P504400), financiado con recursos del préstamo BIRF No. 9722-EC

7. ANEXOS:

(Detallar los documentos anexos que forman parte integrante del presente formulario de requerimiento, indicando la cantidad de hojas)

No.	Tipo de documento (Ej: Planos, ET, TDRs, cálculos, proyectos, proformas y/o cotizaciones, etc.)	No. hojas
1	TDRs	21
2	PERFIL DEL PROYECTO	25
4	ANEXO 1 DEL PERFIL DE PROYECTO	6
TOTAL		52

8. FIRMAS DE RESPONSABILIDAD:

Elaborado por:	Ing. Alberto Jarrín Maldonado	Revisado por:	Ing. Juan Carlos Pérez P.	Aprobado por:	Ing. Esthela Criollo Pallazhco.
Cargo:	ESPECIALISTA HIDRÁULICO UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400	Cargo:	ESPECIALISTA DE PLANIFICACIÓN, MONITOREO, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN UEP BM-P504400	Cargo:	JEFA DE LA UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400