

 		GOBIERNO PROVINCIAL DEL GUAYAS PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. 9722-EC							
INFORME DE NECESIDAD PARA ADQUISICIONES DE BIENES, OBRAS, CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE NO CONSULTORÍAS, CONSULTORÍAS									
1. ANTECEDENTES:									
TIPO DE PRODUCTO: Marcar con una X		BIEN		SERVICIOS DE NO CONSULTORÍA		OBRA		CONSULTORÍA	X
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.		FISCALIZACIÓN DE LA REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES, LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO, UBICADO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS.							
FECHA: (día/mes/año)		04/06/2025							
AREA REQUIRENTE:		UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTOS BM- P504400							
PLAN DE ADQUISICIONES Systematic Tracking of Exchanges in Procurement (STEP). Sistema de Seguimiento en Adquisiciones.		Si	X	No		Justificación:			
RESPONSABLE DEL ÁREA REQUIRENTE: Determinar cuál es el área requirente de acuerdo a la estructura organizacional de la entidad contratante.		Nombre del titular del área requirente			Cargo del funcionario (Coordinador/Director)				
		ING. ESTHELA CRIOLLO			JEFA DE LA UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400				
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).		Nombre del funcionario responsable del requerimiento			Cargo del funcionario (Especialista/Analista, entre otros)				
		ING. CAROLA GORDILLO			ESPECIALISTA VIAL UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400				
¿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.		LA UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTOS MEDIANTE EL PROYECTO: "ECUADOR GUAYAS: PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES"							
2. DESARROLLO									
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.									
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.									
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. 129.- Ejercicio de la competencia de vialidad. - El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera: (...) Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de 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.

Consejo Nacional de Competencias (CNC), mediante la Resolución 009-CNC-2014

Art. 10. - Facultades de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales. - En el marco de la competencia para planificar, construir y mantener el sistema vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, el ejercicio de las facultades de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión de la red vial provincial, articulada a la normativa nacional vigente.

Art. 11.- Rectoría local. - En el marco de la competencia para planificar, construir y mantener la vialidad, y de conformidad con la rectoría nacional, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, en el ámbito de su competencia y de su respectiva circunscripción territorial, definir la política local y emitir lineamientos y directrices locales para el adecuado ejercicio de la competencia en la red vial provincial.

Art. 14.- Control local. - En el marco de la competencia para planificar, construir y mantener el sistema vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, en el ámbito de su competencia y de su respectiva circunscripción territorial, las siguientes actividades de control:

1. Controlar el cumplimiento de normas, contratos y especificaciones técnicas vigentes en estudios técnicos y obras de infraestructura vial provincial. (...)

3. Controlar el cumplimiento de las directrices y lineamientos que permitan garantizar las condiciones óptimas de circulación y seguridad en el servicio de la red vial provincial. (...)

5. Elaborar informes técnicos de fiscalización y/o supervisión de obras de infraestructura vial en la red vial provincial. (...)

Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCP)

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.

Normas de control interno para las entidades, organismos del sector público y de las personas jurídicas de derecho privado que dispongan de recursos públicos.

Acuerdo No. 004-CG-2023. Última reforma: Suplemento del Registro Oficial 257, 27-II-2023.

Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas.

Aprobado mediante Resolución Nro. PG-MAV-001-2024, de fecha 15 de enero del 2024.

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: Manual de Adquisiciones del Banco Mundial para prestatarios del BIRF y de la AIF (edición actual), Manual Operativo del Proyecto P504400 (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 “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 Banco Mundial.

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.

Descripción de la situación actual del sector, área o zona de intervención de influencia por el desarrollo del proyecto.

El proyecto se encuentra contemplado en aproximadamente 29.162 km, iniciando desde el puente en Colimes, hasta la frontera provincial entre Guayas y Manabí, a lo largo del trazado se evidencian cuatro cruces de agua importantes, cada cruce cuenta con un puente.

La conectividad en la zona se encuentra comprometida debido a la deficiencia de la infraestructura vial, lo que impacta negativamente en la movilidad de los pobladores y en el desarrollo económico y social del sector. Entre los principales factores que afectan la funcionalidad de la vía, se destacan:

- Deterioro del pavimento, con presencia de fallas estructurales y funcionales.
- Restricciones en la movilidad, dificultando el desplazamiento de los habitantes para realizar sus actividades económicas, lo que limita el crecimiento productivo y comercial de la zona.

Actualmente la vía cuenta con las siguientes características:

- Configuración de un carril por sentido.
- Existencia de cunetas en ciertos tramos, muchas de las cuales presentan obstrucciones por material vegetal, afectando el drenaje y la conservación del pavimento.
- Capa de rodadura en mal estado, con un alto grado de deterioro, especialmente en el tramo final de la vía, donde la superficie presenta fallas avanzadas, comprometiendo la seguridad y confort de los usuarios.

Las deficiencias superficiales presentes en la calzada generan demoras en los tiempos de viaje para los transportistas, además de incrementar sus costos operacionales debido al mayor desgaste de los vehículos. Asimismo, estos tramos de la vía presentan una señalización horizontal y vertical en condiciones regulares, lo que evidencia la necesidad de un mantenimiento correctivo y la reposición de elementos de señalización preventiva, regulatoria e informativa para garantizar la seguridad vial y una circulación eficiente.

Estado General de la Vía: El tramo presenta un estado transitable; sin embargo, se evidencian diversas patologías en la infraestructura vial, que afectan la movilidad eficiente y segura, tales como:

- Fisuración en la carpeta asfáltica, incluyendo grietas longitudinales en los bordes de la vía.
- Ondulaciones longitudinales y baches, que dificultan la circulación vehicular.
- Señalización horizontal y vertical en estado irregular, con varios sectores donde es deficiente.

Estos problemas de deterioro, combinados con la falta de mantenimiento continuo, generan riesgos tanto para los usuarios de la vía como para la integridad de la infraestructura, con una tendencia a agravarse durante la temporada lluviosa, debido a la infiltración de agua en las fisuras del pavimento. De allí la necesidad de la rehabilitación.

Infraestructura de Puentes: En el proyecto existen siete obras de arte de importancia, tres ductos cajón y cuatro puentes, las cuales se mencionan a continuación:

Tabla 1 Ubicación de Obras de Arte 1

Estructura	Abscisa	Longitud (m)
Puente Colimes	00+000	104,22
Puente Sequel	01+000	40,27
Ducto Cajón	09+150	23,25
Puente Mapasingue	14+150	49,95
Ducto Cajón	17+350	18,95
Puente Sequel El Limón	23+160	30,00
Ducto Cajón	26+840	33,20

Se identifican cuatro cruces de agua principales, cada uno con un puente, cuyas características se describen a continuación:

Puente sobre el Río Colimes:

- Ubicado en el punto de inicio del trazado, este puente tiene una longitud aproximada de 110 m, con tramos entre pilas de 37 m.
- Su estructura es continua, con apoyo sobre dos pilas y estribos con muros de ala.
- La superestructura está compuesta por vigas presforzadas y tablero de hormigón, con una calzada de 10 m de ancho, habilitada con dos carriles (uno por sentido).
- Se observó un moderado desgaste en las juntas de dilatación, así como un bajo nivel de intemperismo en las pilas. Los estribos, aunque no son visibles, no presentan indicios de deterioro estructural.

Puente sobre el Estero Sequelillo:

- Este puente es de tipo simplemente apoyado, con estribos de muros de ala y una superestructura conformada por vigas, tablero de hormigón y carpeta asfáltica.
- Posee una longitud aproximada de 35 m y una calzada de 10 m de ancho, con dos carriles operativos.
- Se evidenciaron fisuras en las juntas, intemperismo en el hormigón, desgaste en los muros de ala, y problemas de vibración excesiva al paso de vehículos livianos a mediana velocidad.
- El cauce del estero presenta acumulación de vegetación y ramas, lo que podría afectar el flujo del agua y la estabilidad de la estructura.

Puente sobre el Estero Sequel:

- De tipo simplemente apoyado, con una longitud aproximada de 55 m y calzada de 8 m de ancho, con dos carriles operativos.
- Presenta socavación en los estribos, un nivel medio de intemperismo en los muros de ala, y bajo intemperismo en los módulos de protección.
- La calzada no muestra fisuras significativas, pero la vulnerabilidad de los estribos podría comprometer su estabilidad a largo plazo.

Puente sobre el Estero Sequel El Limón:

- Estructura simplemente apoyada, con una longitud aproximada de 25 m y calzada de 8 m de ancho, con dos carriles.
- Se observó un nivel medio de intemperismo en los muros de ala y en los módulos de protección.
- La calzada no presenta fisuras significativas, pero la falta de mantenimiento puede incrementar su deterioro progresivo.

¹ Informe Ejecutivo. "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA REHABILITACION Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES – LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS". Contrato No S-CON-22-2023-X-0.

Figura 1 Fotos de Situación Actual del Proyecto



Foto: Acceso Puente Colimes, Dic 2024.



Foto: Acceso Puente Sequelillo, Dic 2024.



Foto: Acceso Puente Sequel, Dic 2024.



Foto: Acceso Puente Sequel El Limón, Dic 2024.

Justificación

El Gobierno Provincial del Guayas ha recibido un préstamo del Banco Mundial BIRF No. 9722-EC para implementar el Proyecto "Vías Rurales Resilientes" que incluye 15 intervenciones en rehabilitaciones de vías y construcción de puentes, dentro del cual se encuentra recursos para financiar la FISCALIZACIÓN DE LA REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES, LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO, UBICADO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS.

La contratación de la fiscalización de la rehabilitación y asfaltado de la vía Colimes – Límite Provincial vía a Olmedo, en el cantón Colimes de la provincia del Guayas, se justifica como una acción técnica y legalmente necesaria para garantizar el cumplimiento integral de los estándares de calidad, plazos, especificaciones contractuales y normativas vigentes que rigen la ejecución de obras públicas con financiamiento multilateral.

En la actualidad, el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas no dispone de una unidad técnica interna con capacidad operativa, personal especializado ni logística suficiente para asumir la fiscalización directa de una obra de esta magnitud y complejidad, la cual involucra estructuras mayores, control ambiental y condiciones de alta criticidad técnica.

De acuerdo con lo establecido en Normas de Control Interno, cuando una entidad no cuenta con capacidad técnica instalada para ejercer directamente la fiscalización de obras, se encuentra habilitada para contratar este servicio con firmas externas calificadas, siempre que se sustente dicha necesidad.

En este contexto, la contratación de una firma consultora especializada resulta necesaria para cumplir con los principios de eficiencia, responsabilidad técnica y control concurrente, asegurando que la ejecución de la obra se realice conforme al diseño aprobado, la normativa vigente y los compromisos adquiridos en el marco del Proyecto P504400 financiado por el Banco Mundial.

El proyecto de obra ya cuenta con estudios definitivos y aprobados, condición habilitante que permite iniciar el proceso contractual de fiscalización, conforme a lo estipulado en el artículo correspondiente de la norma.

El proceso de fiscalización permitirá ejercer un control técnico especializado, incluyendo la verificación sistemática de la calidad de materiales y procesos constructivos, el seguimiento del avance físico y financiero, el cumplimiento de condiciones contractuales y ambientales, así como la resolución oportuna de desviaciones técnicas. Este control garantizará que las soluciones aplicadas en la obra respondan a las necesidades estructurales, hidráulicas y de seguridad vial identificadas en el diagnóstico.

Adicionalmente, la norma señala como responsabilidad del fiscalizador producir informes mensuales, levantar registros de obra (bitácoras, fotografías, ensayos, actas), y mantener actualizada la información técnica del contrato, asegurando trazabilidad, transparencia y responsabilidad administrativa. Esto es clave para prevenir sobrecostos, incumplimientos contractuales o fallas constructivas que comprometan el uso eficiente de recursos públicos.

La obra a fiscalizar es estratégica para la conectividad rural entre las provincias del Guayas y Manabí. Su ejecución implica la rehabilitación de 29.162 km de vía, incluyendo intervenciones en estructuras de drenaje, puentes, calzada y señalización, todo lo cual requiere supervisión técnica multidisciplinaria. La fiscalización es, por tanto, un instrumento esencial para salvaguardar la calidad de la inversión pública, proteger la seguridad de los usuarios y garantizar la operatividad a largo plazo de la infraestructura vial.

En concordancia con el marco legal y el Convenio de Préstamo BIRF 9722-EC, la fiscalización no solo responde a una obligación técnica, sino que constituye una herramienta fundamental de gobernanza, control y garantía de resultados sostenibles en el ejercicio de la competencia vial provincial.

Esta contratación responde al principio de debida diligencia y responsabilidad administrativa en la gestión de recursos públicos y financiamiento multilateral, garantizando que toda intervención en infraestructura vial cuente con supervisión técnica calificada, tal como lo exigen las normativas nacionales, las regulaciones del Banco Mundial y los estándares de control gubernamental vigentes.

2.3. BENEFICIARIOS:

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

Directos:

El proyecto beneficia directamente a 8.612 habitantes, ubicados en la zona de influencia inmediata del proyecto, a nivel de recintos.²

Indirectos:

Los beneficiarios indirectos son de 6,883,415 habitantes, los cuales representan la población de las provincias de Manabí, Guayas y Los Ríos. Población que se beneficiará con la ejecución del proyecto.

Inducidos:

Con base a montos referenciales del proyecto, enfocándose en la alternativa deseable que se plantea para la ejecución del mismo, se tiene 17.307 habitantes como beneficiarios inducidos. Los cuales son considerados como consecuencia del efecto multiplicador del gasto en el centro receptor, relacionados con la actividad típicas del proyecto que se efectuará en la zona de influencia.

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 determinado en el estudio correspondiente.

Considerar además lo dispuesto en la Norma de Control 405-06.

Se requiere la contratación de una firma consultora especializada que preste los servicios de fiscalización integral de la rehabilitación y asfaltado de la vía Colimes – Límite Provincial vía a Olmedo. Esta fiscalización debe asegurar que la ejecución de la obra se realice conforme a los diseños definitivos aprobados, las especificaciones técnicas del contrato, la normativa nacional vigente, y los estándares del Banco Mundial, establecidos en el Convenio de Préstamo BIRF No. 9722-EC.

El objeto de la contratación comprende la verificación técnica, administrativa, financiera, ambiental y social del proyecto de obra. Para ello, el consultor deberá conformar un equipo multidisciplinario que incluya profesionales en ingeniería civil, geotecnia, estructuras, hidráulica, así como especialistas en seguridad vial, gestión ambiental y social.

El servicio de fiscalización será un contrato basado en tiempo trabajado, con remuneración contra entregables validados por la UEP.

En este sentido, el consultor tendrá como función principal establecer un sistema de control de obra conforme a las Normas de Control Interno numeral 408 para la Administración de Proyectos y numeral 408-18 para Fiscalización. Entre las responsabilidades clave de la fiscalización se incluyen:

- Establecer un sistema de control y seguimiento de obra, que permita evaluar de forma continua el avance físico, financiero y de calidad de la ejecución.
- Supervisar en campo los materiales, equipos, procedimientos constructivos y ensayos técnicos requeridos para verificar el cumplimiento del contrato.
- Elaborar informes mensuales de fiscalización que incluyan evidencias técnicas, actas, bitácoras, resultados de ensayos y recomendaciones para la toma de decisiones por parte de la Unidad Ejecutora.
- Coordinar con el contratista los procedimientos para la recepción provisional y definitiva de la obra, verificando que las condiciones contractuales hayan sido satisfechas.
- Realizar seguimiento al cumplimiento de los planes de manejo ambiental, social, de seguridad y salud ocupacional, conforme al Estándar Ambiental y Social del Banco Mundial y a las normativas nacionales aplicables.
- Recopilar información estadística sobre rendimientos de obra, condiciones climáticas, productividad de equipos y desempeño de los materiales utilizados, lo que contribuirá al aprendizaje institucional y mejora en la planificación de futuras intervenciones viales.

Finalmente, el consultor será responsable de coordinar la recepción de la obra y validar su conformidad antes de la entrega, garantizando que la infraestructura cumpla con los estándares exigidos para su correcta operación y que beneficie adecuadamente a las comunidades aledañas al proyecto.

² Contrato No S-CON-22-2023-X-0, correspondiente a "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA REHABILITACION Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES – LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS."

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.	
4. UTILIDAD EMPRESARIAL (SOLO APLICABLE A FIRMAS CONSULTORA)	
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:	Para fines de gestión interna y planificación presupuestaria del GADP-G únicamente, el monto referencial estimado para la presente consultoría para fiscalización de obra, se encuentra detallado en el Anexo 1 de este documento.
Justificación:	El costo de la fiscalización de la rehabilitación de la vía Conexión E30 – Pedro Vélez – Carlos Julio Arosemena ha sido determinado en función de la estructura de costos requerida para garantizar una supervisión eficiente, basada en las necesidades específicas del proyecto. La asignación de recursos para la fiscalización responde directamente a la necesidad del proyecto y a la importancia de garantizar su correcta ejecución. Sin un control técnico adecuado, podrían surgir problemas como incumplimientos en la calidad de los materiales, errores en la ejecución que comprometan la estabilidad de la infraestructura vial, y desviaciones presupuestarias que afecten la sostenibilidad del proyecto.

2.6. ANÁLISIS BENEFICIO, EFICIENCIA O EFECTIVIDAD

Considerando capacidad institucional instalada.

Análisis de beneficio:

La contratación del servicio de fiscalización para la rehabilitación y asfaltado de la vía Colimes – Límite Provincial vía a Olmedo generará beneficios directos en términos de calidad, seguridad vial y sostenibilidad de la inversión pública. Una supervisión técnica especializada garantizará que la ejecución de la obra se alinee con los diseños aprobados, especificaciones técnicas, normas nacionales y estándares del Banco Mundial, lo cual asegura que la infraestructura resultante sea funcional, segura y duradera.

La fiscalización permitirá detectar a tiempo errores constructivos, desviaciones contractuales o deficiencias en los materiales, evitando fallas estructurales futuras, sobrecostos por trabajos adicionales y afectaciones a la conectividad regional. Además, este control técnico contribuirá a mejorar la calidad de vida de más de 8,600 habitantes directos del área de influencia, al ofrecer una vía rehabilitada con mejores condiciones de movilidad y acceso a servicios.

Análisis eficiencia:

Desde el punto de vista de la eficiencia, la contratación de una firma consultora con experiencia en fiscalización permitirá optimizar el uso de los recursos públicos y del préstamo internacional. La aplicación de un sistema de control técnico-administrativo, conforme a las Normas de Control Interno (Cap. 408), reducirá riesgos asociados a retrasos, incumplimientos contractuales o desviaciones presupuestarias.

Mediante un equipo técnico multidisciplinario, se garantizará un seguimiento continuo del avance físico y financiero de la obra, con inspecciones periódicas, ensayos de calidad, análisis de rendimientos y emisión de informes mensuales. Esto permitirá tomar decisiones oportunas y basadas en evidencia, minimizando los costos asociados a reprocesos o reclamaciones contractuales y asegurando el cumplimiento del cronograma y del alcance del proyecto.

Análisis efectividad:

La efectividad de esta contratación radica en la capacidad de la fiscalización para cumplir su rol de control concurrente, asegurando que cada fase del proyecto se ejecute según lo previsto. A través del control de materiales, supervisión de procedimientos constructivos, seguimiento de cumplimiento ambiental y social, y validación documental, la fiscalización garantizará que la obra entregada cumpla con los estándares técnicos exigidos, tanto en funcionalidad como en durabilidad.

Además, el acompañamiento técnico permanente permitirá prevenir conflictos contractuales, facilitar la toma de decisiones correctivas, y contribuir a una adecuada recepción provisional y definitiva. En consecuencia, la efectividad del proceso se medirá no solo por la ejecución dentro del plazo y presupuesto, sino por el cumplimiento de los objetivos de servicio vial y por el fortalecimiento institucional en la gestión de proyectos financiados con recursos públicos y multilaterales.

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	X	b) Parcial	
----------	---	------------	--

2.8. REAJUSTE DE PRECIOS:

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

Aplica: SI		NO	X	Justificación: La obra se realizará en máximo 450 días a partir del año 2025.
------------	--	----	---	-------------------------------------------------------------------------------

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

2.9. PLAZO DE EJECUCIÓN:

El plazo total de ejecución de la fiscalización será de cuatrocientos cincuenta (450) días, contados a partir del día siguiente de la autorización por escrito de inicio de la obra, notificado al fiscalizador por parte del administrador de contrato.

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 e indicadores de resultado:

META
FISCALIZAR LA REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES, LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO, UBICADO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS

Fórmulas de indicadores:

Indicador de gestión	% de avance de obra fiscalizado de la REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES, LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO, UBICADO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS
	% de avance de obra ejecutado de la REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES, LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO, UBICADO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS
Indicador de gestión	Número de informes técnicos de revisión de planillas aprobadas REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES, LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO, UBICADO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS
	Número total de planillas programadas en el cronograma contractual REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES, LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO, UBICADO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS

Cabe resaltar que esta contratación contribuye al cumplimiento del indicador de resultado del Componente 1.a del Proyecto P504400, establecido en el MOP, en el marco de monitoreo del Banco Mundial.

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.

4.1 ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

El proyecto se alinea a los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible:

Objetivo 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles: Lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resistentes y sostenibles.

4.2 ALINEACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO VIGENTE

Con relación al Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024 2025 este proyecto se alinea con:

Objetivo 8: Impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico y sostenible.

Política 8.2: Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura.

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

Con relación al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) este proyecto se alinea con:

Objetivo de Desarrollo 7.- Mejorar la vialidad, conectividad, energía y telecomunicación provincial, facilitando la conexión interprovincial y nacional de movilidad terrestre y seguridad vial.

Objetivo de Gestión 11.- Impulsar actividades de planificación, construcción, mantenimiento y fiscalización de obras para el desarrollo territorial provincial.

Política 10.- Asegurar una adecuada movilidad, conectividad, integración y articulación territorial de la provincia del Guayas en su infraestructura vial primaria, secundaria, puentes y caminos vecinales.

Programa: Estudio y Fiscalización de Obra Pública

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

El proyecto se alinea directamente con los compromisos establecidos en el Plan de Trabajo 2023–2027 de la Prefecta del Guayas, particularmente en el Eje de Infraestructura y Servicios Públicos, que reconoce como prioridad la ampliación y mejoramiento de la red vial provincial para garantizar la movilidad, reducir los índices de accidentalidad y facilitar la comercialización de productos en zonas rurales. Así mismo, cabe resaltar que la fiscalización de obras contribuye a los compromisos de fortalecimiento y transparencia institucional.

De manera particular se alinea con: Objetivo 3.2.2. Infraestructura y Servicios Públicos: Mejorar y ampliar los caminos vecinales y la red vial provincial.

5. CONCLUSIONES:

La infraestructura actual de la vía presenta problemas estructurales que ponen en riesgo la seguridad de los peatones y la conectividad entre los sectores Colimes a Olmedo. La fiscalización es fundamental para garantizar que la rehabilitación de la vía cumpla con las especificaciones técnicas, planos y normativas establecidas en los estudios previos. A través de un equipo multidisciplinario altamente capacitado, se asegurará un control riguroso sobre la calidad de los materiales y los diferentes rubros de trabajo, minimizando riesgos estructurales y optimizando la inversión pública.

La fiscalización integral de la obra, incluyendo aspectos técnicos, administrativos, financieros y legales, permitirá un desarrollo planificado y documentado del proyecto. Esto contribuirá a la correcta ejecución de la infraestructura vial, asegurando el cumplimiento de los estándares de calidad y la optimización de costos, además de una adecuada toma de decisiones basada en reportes periódicos sobre el estado del proyecto.

La fiscalización desempeñará un papel clave en la gestión de plazos y costos, asegurando que la obra se ejecute conforme a lo programado. La responsabilidad de la supervisión abarca la validación de la ejecución de los trabajos y la verificación de su cumplimiento con los documentos contractuales, previniendo posibles desviaciones y garantizando la durabilidad y funcionalidad de la infraestructura.

6. RECOMENDACIONES:

Se recomienda contratar una empresa consultora con experiencia en la fiscalización de obras civiles, especialmente en infraestructura vial y puentes, para que, en forma concurrente, en representación de la entidad, garanticen la correcta ejecución de la obra con sujeción a los planos y especificaciones técnicas establecidas en los estudios de la rehabilitación de la vía.

Se recomienda disponer de un equipo técnico especializado que supervise la ejecución de ensayos de laboratorio y la verificación de materiales utilizados en la obra. Esta labor debe realizarse bajo estrictos procedimientos de control y aseguramiento de la calidad para garantizar que la infraestructura cumpla con los estándares exigidos para su correcta operación y que beneficie adecuadamente a las comunidades aledañas al proyecto.

La fiscalización debe abarcar no solo los aspectos constructivos, sino también los administrativos, financieros, legales y ambientales del proyecto. Para ello, se recomienda establecer un sistema de monitoreo continuo, con análisis mensuales del avance físico y financiero de la obra, asegurando la correcta documentación y cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Es imprescindible que la fiscalización garantice la ejecución de la obra dentro de los tiempos y presupuestos programados. Para ello, se recomienda aplicar mecanismos de seguimiento y control que permitan detectar y corregir desviaciones a tiempo, asegurando que la infraestructura final cumpla con los objetivos de movilidad y desarrollo de la zona beneficiaria.

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	25
2	PERFIL DEL PROYECTO	20
3	ANEXO 1 DEL PERFIL DE PROYECTO	11
TOTAL		56

8. FIRMAS DE RESPONSABILIDAD:

Elaborado por:	Ing. Carola Gordillo	Revisado por:	Ing. Juan Carlos Pérez	Aprobado por:	Ing. Esthela Criollo
Cargo:	ESPECIALISTA VIAL 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