



|   |                                       |
|---|---------------------------------------|
|   | <b>GOBIERNO PROVINCIAL DEL GUAYAS</b> |
| <b>INFORME DE NECESIDAD PARA ADQUISICIONES DE BIENES, OBRAS, CONTRATACIÓN DE SERVICIOS INCLUIDOS LOS DE CONSULTORIAS</b>  |                                       |

|  |  |   |          |  |  |  |             |   |
|--|--|---|----------|--|--|--|-------------|---|
| <b>1. ANTECEDENTES:</b>  |  |   |          |  |  |  |             |   |
| <b>TIPO DE PRODUCTO:</b><br>NOTA: indicar con una X el tipo de procedimiento que corresponde   | BIEN   |   | SERVICIO |  | OBRA   |  | CONSULTORIA | X |
| <b>IDENTIFICACION DEL OBJETO:</b><br>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 Anual de Contrataciones (PAC). No anteponer verbos como "contratar" o "adquirir", simplemente se deberá determinar el objeto de la contratación.<br><i>el artículo 72 del Reglamento General a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. (LOSNCP)</i>  | CONSULTORÍA DEL DESARROLLO DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA VIAL PROVINCIAL |   |          |  |  |  |             |   |
| <b>FECHA:</b> (día/mes/año)  | 20/03/2026   |   |          |  |  |  |             |   |
| <b>AREA REQUIRENTE:</b>  |  |   |          |  |  |  |             |   |
| <b>Necesidad y Contratación:</b><br><i>Art. 22 LOSNCP</i>  | Si   | x | No       |  |  |  |             |   |
| <b>RESPONSABLE DEL ÁREA REQUIRENTE:</b><br>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 PALLAZHCO   |   |          |  | JEFA DE LA UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTO BM-P504400           |  |             |   |
| <b>RESPONSABLE DEL REQUERIMIENTO:</b><br>Observar la NCI 200-06 (un técnico afín al objeto de contratación deberá elaborar el presente requerimiento junto con los estudios previos a los que hace referencia el <i>Art. 23 LOSNCP</i> ).  | Nombre del funcionario responsable del requerimiento                   |   |          |  | Cargo del funcionario (Especialista/Analista, entre otros)   |  |             |   |
|  | Ing. Alejandra Cruz Cortez   |   |          |  | ANALISTA VIAL DE LA UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400 |  |             |   |
| <b>¿Quién generó la necesidad?</b><br>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 movilidad y el transporte juegan un papel fundamental en el desarrollo territorial, social y económico de la provincia del Guayas. A partir de la aprobación de la Constitución Política del Ecuador en 2008, se fortaleció el rol regulador y de planificación de los organismos del Estado en los sectores estratégicos, incluyendo el transporte y la infraestructura vial. El artículo 262 de la Constitución establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) tienen la competencia de planificación articulada con la planificación nacional, permitiendo el desarrollo de estrategias de movilidad y ordenamiento territorial.<br><br>La Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre establece que los GAD provinciales deben elaborar e implementar un Plan Estratégico de Movilidad en articulación con su Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), garantizando la sostenibilidad de los proyectos de infraestructura vial y su integración con otros modos de transporte.<br><br>En el contexto del Proyecto "Vías Rurales Resilientes" (P504400), financiado por el Banco Mundial y ejecutado por el Gobierno Provincial del Guayas, se reconoce la necesidad de contar con un Plan Estratégico de Movilidad Provincial que responda a los desafíos actuales en materia de accesibilidad, sostenibilidad y conectividad vial. La movilidad sostenible implica garantizar |  |   |          |  |  |  |             |   |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>desplazamientos eficientes, accesibles y ambientalmente responsables, priorizando el transporte público, la intermodalidad y la reducción de impactos negativos sobre el territorio.</p> <p>El componente 2 del Proyecto, denominado "Gestión del Proyecto y Desarrollo de Capacidades", tiene como objetivo fortalecer las capacidades institucionales del GADP-G para la gestión eficiente de la infraestructura vial y la planificación estratégica del sistema de movilidad. A través de su subcomponente 2b, se contempla el desarrollo de herramientas técnicas como la implementación de un Sistema de Gestión de Activos Viales (SGAV), la actualización de normativas de planificación vial y la generación de manuales técnicos que integren criterios de resiliencia y sostenibilidad en la toma de decisiones.</p> <p><b>- Justificación de la necesidad institucional:</b></p> <p>Existen múltiples limitaciones que dificultan la toma de decisiones estratégicas en la gestión vial. Una de las principales problemáticas identificadas es la ausencia de un sistema de gestión de activos viales (SGAV) que permita la recopilación, actualización y análisis sistemático de información sobre el estado de la red vial provincial utilizando herramientas tecnológicas. Esta deficiencia repercute en una limitada disponibilidad de datos basados en criterios técnicos objetivos para la planificación y priorización de inversiones en infraestructura vial, resultando varias veces en intervenciones reactivas, y no permitiendo maximizar el uso eficiente de los recursos públicos.</p> <p>Ante este contexto, el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas requiere formular un Plan Estratégico de Infraestructura Vial Provincial, con horizontes de planificación a corto (5 años), mediano (10 años) y largo plazo (15 años). Este plan deberá incluir proyectos emblemáticos orientados a promover la movilidad de carga y de personas de manera segura, eficiente y competitiva. Asimismo, incorporará la implementación de un Sistema de Gestión de Activos Viales, diseñado de acuerdo con las necesidades específicas de la institución y sustentado en un modelo de sostenibilidad a futuro.</p> <p><b>- Descripción de los beneficios institucionales e impacto social:</b></p> <p>Este plan servirá como un instrumento de referencia para optimizar las inversiones, modernizar la gestión vial y consolidar un sistema de información integrado. Dicho sistema facilitará la toma de decisiones basadas en criterios técnicos y en modelos de planificación a largo plazo, en cumplimiento de las competencias del GADP-G. Asimismo, promoverá proyectos con impacto directo en la calidad de vida de los guayasenses, al mejorar las condiciones de movilidad diaria de personas y bienes.</p> |
|--|---|

## 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.

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. 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. 2.-** 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 por 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.

A nivel internacional, la implementación de Sistemas de Gestión de Activos Viales ha demostrado ser una herramienta clave para optimizar la planificación, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial, permitiendo la reducción de costos de operación y extendiendo la vida útil de los pavimentos. En América Latina, diversas experiencias<sup>1</sup> han resaltado la importancia de contar con bases de datos georreferenciadas, modelos de deterioro predictivos y metodologías estandarizadas para la evaluación del desempeño de la red vial. Este tipo de herramientas, unida a un plan estratégico a corto, mediano y largo plazo, permitirían priorizar intervenciones, manteniendo el nivel de servicio de la infraestructura vial bajo responsabilidad de la prefectura y que brinda a la ciudadanía.

Actualmente, la provincia del Guayas enfrenta los siguientes desafíos específicos en su gestión vial:

Inventario vial con necesidades de profundización o aclaración de indicadores específicos, debidamente actualizados y georreferenciados, para la correcta identificación de necesidades de intervención y dificulta la planificación de proyectos de rehabilitación y mantenimiento.

Limitaciones en la generación de información relacionada a flujos vehiculares y de personas como principales usuarios de las vías

Insuficiente capacidad institucional para realizar aforos vehiculares y levantamientos sistemáticos de la demanda de pasajeros sobre la red vial provincial, generando vacíos de información que impiden comprender las necesidades reales de movilidad y dificultan la integración de estos datos en los planes de inversión y en la coordinación con los GAD municipales y el Gobierno Central.

Priorización de proyectos viales concretos que maximicen el beneficio de las inversiones, bajo un análisis técnico multivariable

Limitada existencia de herramientas tecnológicas y metodologías estandarizadas para evaluar el estado estructural y funcional de la red vial de manera objetiva y periódica.

Limitaciones en la priorización de inversiones, debido a la falta de modelos de análisis que permitan evaluar el impacto de diferentes escenarios de intervención en términos de seguridad vial, sostenibilidad y costo-beneficio.

Limitaciones en la gestión de infraestructura vial, derivadas de la necesidad de fortalecer la capacitación técnica especializada y de establecer un modelo de gobernanza estructurado para la administración eficiente del SGAV.

Ante este contexto, el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas requiere formular un Plan Estratégico de Infraestructura Vial Provincial, con horizontes de planificación a corto (5 años), mediano (10 años) y largo plazo (15 años). Este plan deberá incluir proyectos emblemáticos orientados a promover la movilidad de carga y de personas de manera segura, eficiente y competitiva.

Asimismo, incorporará la implementación de un Sistema de Gestión de Activos Viales, diseñado de acuerdo con las necesidades específicas de la institución y sustentado en un modelo de sostenibilidad a futuro.

Este plan servirá como un instrumento de referencia para optimizar las inversiones, modernizar la gestión vial y consolidar un sistema de información integrado. Dicho sistema facilitará la toma de decisiones basadas en criterios técnicos y en modelos de planificación a largo plazo, en cumplimiento de las competencias del GADP-G. Asimismo, promoverá proyectos con impacto directo en la calidad de vida de los guayasenses, al mejorar las condiciones de movilidad diaria de personas y bienes.

### 2.3. BENEFICIARIOS:

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

Los beneficiarios de este proyecto serían todos los habitantes de la provincia del Guayas, con un valor aproximado de 4'196,673 habitantes.

### 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.*

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

| Ítem | Detalle del producto   | Unidad | Cantidad |
|------|--|--------|----------|
| 1    | Informe de inventario y diagnóstico de la Infraestructura vial Provincial              | Global | 1        |
| 2    | Base de datos homologada   | Global | 1        |
| 3    | Análisis de vulnerabilidad climática y propuesta de mitigación en infraestructura vial | Global | 1        |
| 4    | Análisis de accesibilidad  | Global | 1        |

|    |  |        |   |
|----|--|--------|---|
| 5  | Informe de diagnóstico institucional   | Global | 1 |
| 6  | Jerarquización de corredores estratégico con base en la conectividad, demanda y condiciones estructurales  | Global | 1 |
| 7  | Priorización de inversiones en mantenimiento y rehabilitación vial obtenido del SGAV   | Global | 1 |
| 8  | Propuestas genéricas de diseño y planificación de infraestructuras resilientes y sostenibles   | Global | 1 |
| 9  | Modelo e implementación del Sistema de Gestión de Activos Viales (SGAV)  | Global | 1 |
| 10 | Diseño de la estructura operativa del SGAV   | Global | 1 |
| 11 | Capacitación técnica del personal del GADP-G en el uso del SGAV, modelos de mantenimiento y planificación vial   | Global | 1 |
| 12 | Diseño e implementación de talleres de formación sobre gestión de activos viales   | Global | 1 |
| 13 | Capacitación en metodologías de evaluación de pavimentos y mantenimiento vial  | Global | 1 |
| 14 | Informe ejecutivo de esquemas posibles de contratación para el mantenimiento correctivo, preventivo y/o construcción y gestión de nueva infraestructura vial | Global | 1 |
| 15 | Asesoramiento técnico en la adopción y uso del SGAV  | Global | 1 |

## 2.5. PRESUPUESTO (VALOR PAC):

NOTA: Art. 112.- (LOSNC). - **Responsabilidades.** - [...] Las entidades contratantes están prohibidas de incluir en el presupuesto referencial y en el precio del contrato los costos de cualquier reunión de trabajo, visita, inspección, recepción, proceso de capacitación, transferencia de conocimiento, entre otros. Se exceptúa de esta disposición los eventos de transferencia de conocimiento que sea en fábrica o para eventos de alta especialidad tecnológica o del conocimiento que estará previsto en el reglamento de aplicación a esta Ley en todo caso los costos de estas actividades los cubrirá la entidad contratante mediante la aplicación de la normativa correspondiente. Considerar además lo dispuesto en la Norma de Control 405-06.

**Valor:** (detallar valor global con y sin IVA) \$3 '000.000,00

### Justificación:

El costo de los componentes necesarios para la elaboración del Plan de Infraestructura Vial Provincial ha sido determinado en función de la estructura de costos requerida para garantizar un producto eficiente, basado en las necesidades específicas del proyecto. La asignación de recursos responde directamente a la necesidad del proyecto y a la importancia de garantizar su correcta ejecución.

## 2.6. ANÁLISIS BENEFICIO, EFICIENCIA O EFECTIVIDAD; ANÁLISIS DE MEJOR VALOR POR DINERO

Art.65 Reglamento General de LOSNCP.

### 2.6.1. ANÁLISIS BENEFICIO, EFICIENCIA O EFECTIVIDAD

**NOTA:** los análisis descritos tienen que estar relacionados al objeto de contratación y no solo a conceptos teóricos.

#### Beneficios:

##### Optimización de recursos

Permite priorizar inversiones en mantenimiento y construcción según el estado real de los activos viales, evitando gastos innecesarios.

Genera información verificable y trazable, útil para auditorías y para demostrar el uso eficiente de fondos ante organismos de control.

Mejora de la competitividad regional: Una red vial mejor gestionada reduce costos logísticos, facilita el comercio y atrae inversión privada.

Al incorporar criterios de ciclo de vida de los activos, se disminuye el impacto ambiental y se prolonga la utilidad de las infraestructuras existentes.

#### Eficiencia:

Gestión basada en datos: El SGAV permite centralizar información técnica (inventario, estado, costos de mantenimiento), reduciendo tiempos de análisis y toma de decisiones.

Automatización de procesos: Se pueden integrar herramientas GIS y modelos predictivos para programar mantenimientos preventivos en lugar de correctivos.

Reducción de duplicidades: La consultoría asegura que los planes provinciales estén alineados con normas nacionales (MTOP, AASHTO), evitando reprocesos y observaciones regulatorias.



Uso racional del presupuesto: Se asignan recursos donde generan mayor impacto, evitando inversiones en corredores de baja prioridad.

Efectividad:

Cumplimiento normativo: La consultoría garantiza que el plan cumpla con estándares técnicos y legales, fortaleciendo la capacidad institucional de la Prefectura.

Impacto social directo: Una red vial gestionada eficazmente mejora la conectividad entre cantones, acceso a servicios básicos y movilidad de la población.

Resiliencia: El SGAV permite anticipar riesgos (desgaste, fenómenos naturales) y diseñar planes de contingencia, aumentando la seguridad vial.

## 2.6.2 ANÁLISIS DE MEJOR VALOR POR DINERO (PRELIMINAR)

RGLOSNC. - Art. 74.- **Análisis de mejor valor por dinero.** - El principio de mejor valor por dinero se aplicará de forma transversal en todos los

**procedimientos de contratación pública**, orientado a la planificación, selección del procedimiento, evaluación de ofertas y ejecución contractual.

Art. 112 RGLOSNC. - Para los casos de:

- Procedimientos dinámicos de contratación (**Subasta Inversa**), la oferta que representa será el "**mejor costo**"

- **Consultoría, el mejor costo** se determinará con base en el criterio "**calidad y costo**"

- Para **obras** siempre se optará por el procedimiento de "**Licitación**"

## 2.7. TIPO DE ADJUDICACIÓN:

Aplica en procedimientos de ferias inclusivas, licitación y Subasta Inversa

|          |   |            |  |
|----------|---|------------|--|
| a) Total | X | b) Parcial |  |
|----------|---|------------|--|

## 2.8. REAJUSTE DE PRECIOS:

Revisar Art. 96 LOSNC y Arts. 380 al 384 del Reglamento General LOSNC.

|         |    |  |    |   |  |
|---------|----|--|----|---|--|
| Aplica: | SI |  | NO | X |  |
|---------|----|--|----|---|--|

Fórmula:

## 2.9. PLAZO DE EJECUCIÓN:

**420 días**

**NOTA:** marcar con una X la opción que corresponda, en caso de la opción d. deberá indicar la condición para su inicio de plazo

|   |   |
|---|---|
| Desde el día siguiente de la suscripción del respectivo contrato (cien por ciento, contra - entrega del producto)   |   |
| Desde el día siguiente de la notificación por escrito por parte del administrador del contrato respecto de la disponibilidad del anticipo, en la cuenta bancaria proporcionada por el contratista.  |   |
| Desde el día siguiente de la autorización por escrito de inicio del proyecto por parte del administrador del contrato, para ello se deberá notificar previamente la disponibilidad del anticipo en la cuenta bancaria del contratista.                        | X |
| En otros casos, debidamente justificados, el plazo de ejecución contractual corre a partir del día cierto y determinado en el proyecto de contrato; a de establecerse el cumplimiento de una condición, como por ejemplo la entrega de información por parte. |   |

## 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.

Período: 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.

Meta: Inventario Vial Actualizado. Indicador 1461.49 km en 420 días

Meta: Evaluación del estado estructural y funcional de la red vial mediante inspecciones con tecnologías avanzadas.

Indicador 1461.49 km en 420 días

Meta: Evaluación del tráfico y demanda actual.

Indicador 1: 20 Puntos de Conteo

Indicador 2: Censos de Carga 22 puntos

Meta: Plan de inversiones prioritarias.

Indicador: 3 Planes de inversiones a 5, 10 y 15 años.

Meta: Módulo con repositorio estructurado con información actualizada sobre los activos viales. Indicador. 1 base de datos centralizada.

Meta: Plataforma digital para la visualización, análisis espacial y gestión de datos georreferenciados.

Indicador: 1 Módulo de Sistema de Informa geográfica.

Meta: Desarrollo de actividades de transferencia de tecnología y conocimientos técnicos al equipo técnico de la Prefectura del Guayas.

Indicador: 75 horas de capacitación a 10 técnicos de la prefectura.

## 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.

### ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

El proyecto se alinea a los objetivos de desarrollo sostenible, mediante el siguiente objetivo:

CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.

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

### ALINEACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO VIGENTE

Con relación al Plan de Desarrollo para Ecuador no se detiene 2025 2029 este proyecto se alinea con el objetivo número 8:

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

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

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

**Programa:** ESTUDIO Y FISCALIZACIÓN DE OBRA PÚBLICA

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

El proyecto contribuirá al cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan de Trabajo 2023-2027 con los siguientes objetivos específicos:

**Objetivo 3.2.2. Infraestructura y Servicios Públicos:** Mejorar y ampliar los caminos vecinales y la red vial provincial.



## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

El proyecto combina beneficios tangibles (reducción de costos, mejor conectividad, resiliencia), con eficiencia en la gestión de recursos (SGAV, planificación por fases, transparencia) y efectividad institucional y territorial (alineación con políticas, resultados medibles, sostenibilidad). En conjunto, se configura como una intervención estratégica que no solo mejora la infraestructura vial del Guayas, sino que fortalece la capacidad de gestión pública a largo plazo.

Debido a que este tipo de consultorías resultan en productos muy específicos y que el precio podría variar de acuerdo con metodologías y equipos utilizados, el procedimiento más recomendable para este tipo de trabajos de acuerdo con lo establecido por el Banco Mundial es realizarlo mediante una SDP (Solicitud de Propuestas) en el que cada participante propone su metodología, equipos, personal y costos.

## 6. ANEXOS:

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

| No.   | Tipo de documento<br>(Ej: Planos, ET, TDRs, cálculos, proyectos, proformas y/o cotizaciones, etc.) | No. hojas |
|-------|--|-----------|
| 1     | Términos de Referencia   | 70        |
| 2     | Anexo de costos PIVP   | 7         |
| 3     | Perfil del proyecto  | 16        |
| TOTAL |  |           |

## 7. FIRMAS DE RESPONSABILIDAD:

|                       |  |                      |   |                      |   |
|-----------------------|--|----------------------|---|----------------------|---|
|                       |  |                      |   |                      |   |
| <b>Elaborado por:</b> | Ing. Alejandra Cruz Cortez                                 | <b>Revisado por:</b> | Ing. Juan Carlos Pérez  | <b>Aprobado por:</b> | Ing. Esthela Criollo P.                             |
| <b>Cargo:</b>         | ESPECIALISTA VIAL UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400 | <b>Cargo:</b>        | ESPECIALISTA DE PLANIFICACIÓN, MONITOREO, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN UEP BM-P504400 | <b>Cargo:</b>        | JEFA DE LA UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400 |