

  BANCO MUNDIAL BIRF • AIF GRUPO BANCO MUNDIAL	GOBIERNO PROVINCIAL DEL GUAYAS PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. IBRD 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	X	CONSULTORÍA
IDENTIFICACIÓN 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.	"REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS"						
FECHA: (día/mes/año)	26/05/2025						
ÁREA REQUIRENTE:	UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO 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)		
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)		
¿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.	UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400						

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. 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 (...).

Artículo 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 (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.

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.
- Cumplir de manera oportuna todas las cláusulas contractuales del Convenio de Préstamo.
- Elaborar y actualizar periódicamente el Plan de Operaciones Anual (POA) de la Unidad y obtener la aprobación del BM;
- Elaborar y actualizar el Plan de Adquisiciones (PA) de la Unidad y obtener la aprobación del BM;
- Actualizar en la plataforma STEP el Plan de Adquisiciones, conforme se ejecuta 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 los informes de resultados, parciales y totales, requeridos por el BM, de acuerdo con los términos del convenio de préstamo;
- 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;
- Aprobar cronogramas y reprogramaciones de las obras;
- Gestionar las pruebas finales previas a la aceptación y entregas parciales, provisional y definitiva de las obras objeto de los contratos;
- Asegurar el flujo de la comunicación a través de la Dirección de Comunicación Social del GADP-G sobre el desarrollo del Proyecto a los diferentes actores sociales y a la comunidad en general.
- 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

La ejecución de este proyecto contribuirá a la solución de problemas de movilidad centro poblados, además mejorara la infraestructura existente consecuentemente mejorando la calidad de vida de las personas que viven en el área de influencia del Proyecto, fortaleciendo el desarrollo de sus actividades diarias, accediendo a servicios públicos de vital importancia como son centros de salud, educación y seguridad.

Como impacto socioeconómico que generaría la ejecución de estos proyectos, se ha considerado lo siguiente:

- Facilitar la movilización y acceso a Centros Educativos, Centros de Salud y de Desarrollo Cultural.
- Facilitar la movilización y acceso a Centros de Acopio y Mercados, mejorando así la distribución y comercialización de los productos de la zona de influencia.
- Contribuir al desarrollo del Turismo generando oportunidades económicas adicionales para la comunidad.
- Disminución del tiempo de traslado de un lugar a otro.
- Disminución de la frecuencia de mantenimiento en vehículos de transporte.

2.2 SITUACIÓN ACTUAL / JUSTIFICACIÓN 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.

La vía San Antonio - San Miguel, que conecta los cantones de Guayaquil y Playas en la provincia del Guayas, presenta diversos problemas que comprometen su funcionalidad y seguridad. Uno de los desafíos más significativos son las inundaciones provocadas por lluvias intensas. En las recientes temporadas invernales, la comuna de San Antonio, ubicada en esta ruta, experimentó acumulación de agua que dificultó el tránsito vehicular y afectó a los residentes locales. La falta de infraestructura adecuada, como sistemas de drenaje eficientes, incrementa la vulnerabilidad de la vía ante fenómenos climáticos adversos.

Las precipitaciones son el fenómeno que más afecta al sector. Según los estudios la temporada de lluvias dura 5 meses, del 27 de diciembre al 29 de mayo, con un intervalo móvil de 31 días de lluvia de al menos 13 milímetros. El mes con mayor precipitación es febrero, con un promedio de 49 milímetros de lluvia. El periodo sin lluvias dura 7 meses, del 29 de mayo al 27 de diciembre, siendo septiembre el mes con menor precipitación, con un promedio de 1 milímetro de lluvia.

La configuración del relieve a lo largo del trazado del proyecto corresponde predominantemente a un terreno plano a suavemente ondulado. En esta zona de la provincia del Guayas se desarrolla una extensa llanura aluvial, caracterizada por depósitos sedimentarios de origen cuaternario y materiales superficiales recientes. Se trata de una región mayormente plana, con litologías compuestas por materiales de baja cohesión y alta susceptibilidad a procesos erosivos, especialmente durante eventos de alta pluviosidad.

En el kilómetro 7 aproximadamente, se accede a la población de San Miguel mediante un tramo de vía de unos 700

metros de longitud, que conduce hasta un puente existente de aproximadamente 45 metros. Este puente presenta un deterioro significativo en su tablero, con exposición visible de la armadura de la losa, lo que indica un avanzado estado de desgaste estructural. Considerando que las costas ecuatorianas, además de ser golpeadas por las fuertes lluvias, se encuentran dentro del Cinturón de Fuego del Pacífico, donde el desplazamiento de las placas oceánica y continental genera sismos potencialmente destructivos, esta situación incrementa el riesgo de un colapso total, poniendo en peligro tanto a los residentes locales como al tránsito vehicular.

Cabe mencionar que las actividades económicas del sector, como la agricultura, ganadería y acuicultura, requieren una vía expedita para el transporte de productos, lo cual es esencial para su desarrollo adecuado y el beneficio económico de la comunidad.

Los resultados esperados del proyecto incluyen una mejora sustancial en la movilidad entre las comunidades, la reducción de los tiempos de traslado y la optimización de la infraestructura vial existente, facilitando el acceso a servicios básicos como educación, salud y seguridad para los habitantes de estos sectores.

Justificación.

La vía San Antonio - San Miguel se encuentra en la provincia de Guayas; la construcción de esta vía promoverá proyectos de inclusión para las comunidades, progreso social y mejorar la conectividad entre centros de producción y los nuevos mercados de consumo. Con el objetivo de coadyuvar al desarrollo económico de localidades aledañas a esta carretera y mejorar la capacidad productiva e ingresos de las familias que viven en el área de influencia de esta.

En este eje vial de 7.50 km con la vía expedita el tiempo de movilidad disminuiría considerablemente en comparación con las condiciones actual de la vía. Los beneficios cualitativos:

- Disminución sustancial para llegar de un punto a otro en varias actividades (educación, salud, empleo y recreación).
- Acceso a la institucionalidad pública y privada tanto política como económica.
- Aumento de la calidad de vida de los habitantes y de los sectores vulnerables (personas discapacitadas, adultos mayores, niños, niñas, adolescentes, mujeres y mujeres embarazadas).

La mejora de la infraestructura vial en esta zona representa un componente estratégico para el desarrollo integral de las comunidades, al facilitar la reducción de los costos logísticos en el transporte de bienes y optimizar la frecuencia y eficiencia de los desplazamientos diarios. En este contexto, la contratación de una empresa constructora especializada resulta fundamental para la ejecución del proyecto, la cual deberá desarrollar las obras conforme a los diseños técnicos aprobados, empleando materiales certificados y aplicando procesos constructivos que cumplan rigurosamente con las normativas vigentes. Esta intervención busca no solo garantizar la funcionalidad y calidad de la infraestructura, sino también su durabilidad y sostenibilidad en el tiempo, minimizando riesgos operativos y estructurales.

La ejecución de este proyecto de infraestructura vial está orientada a responder prioritariamente a las necesidades de la población rural, cuyas actividades económicas, acceso a servicios de salud, educación y otros recursos fundamentales dependen directamente de la conectividad proporcionada por esta vía. Por ello, es indispensable que la construcción sea desarrollada por una empresa constructora con capacidad técnica comprobada, que garantice altos estándares de calidad en la ejecución. Una intervención deficiente comprometería no solo la funcionalidad operativa de la vía, sino también el cumplimiento de los plazos contractuales, generando impactos negativos en la calidad de vida de los habitantes beneficiarios.

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 del Estudio Finalizado los beneficiarios directos que dieron como resultado 17.726 habitantes de los sectores San Antonio - San Miguel, de los Cantones Guayaquil y Playas de la Provincia del Guayas

Beneficiarios Indirectos:

Mediante el uso de la base de datos del Estudio Finalizado se determinó la población total de 46.954 beneficiarios

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.

Ítem	Detalle del producto	Unidad	Cantidad
1	PRELIMINARES		
1.1	DESBROCE, DESBOSQUE Y LIMPIEZA	Ha	4,49
1.2	EXCAVACIÓN SIN CLASIFICACIÓN (empuje = 60 m) (con % relleno compactado)	m3	11.405,57
1.3	DESALOJO MATERIAL DE EXCAVACIÓN (distancia hasta 20 km)	m3	6.895,03
1.4	REMOCIÓN DE ADOQUÍN EXISTENTE	m2	3.220,00
2	MOVIMIENTO DE TIERRAS		
2.1	ACABADO DE LA OBRA BÁSICA EXISTENTE	m2	102.626,89
2.2	MATERIAL DE PRÉSTAMO LOCAL (*)	m3	26.627,50
2.3	MATERIAL DE PRÉSTAMO IMPORTADO (*)	m3	38.033,07
2.4	TRANSPORTE DE MATERIAL DE PRÉSTAMO IMPORTADO, LONGITUD DE ACARREO DE 10-15 KM	m3-km	501.656,19
3	CAPA DE RODADURA		
3.1	ÁREA RURAL		
3.1.1	SUB-BASE CLASE 2	m3	29.388,03
3.1.2	TRANSPORTE DE BASE, SUB-BASE Y H. ASFALTICO LONGITUD DE ACARREO DE 30-110 KM	m3-km	1.112.336,94
3.1.3	BASE CLASE 1	m3	16.114,94
3.1.4	TRANSPORTE DE BASE, SUB-BASE Y H. ASFALTICO LONGITUD DE ACARREO DE 30-110 KM	m3-km	609.950,48
3.1.5	IMPRIMACIÓN ASFÁLTICA.	m2	116.860,50
3.1.6	CAPA DE RODADURA DE HORMIGÓN ASFALTICO MEZCLADO EN PLANTA e= 10 cm (4")	m2	77.907,00
3.1.7	TRANSPORTE DE BASE, SUB-BASE Y H. ASFALTICO LONGITUD DE ACARREO DE 30-110 KM	m3-km	294.877,99
3.2	ÁREA URBANA		
3.2.1	IMPRIMACIÓN ASFÁLTICA.	m2	4.616,70
3.2.2	BASE ESTABILIZADA CON EMULSION ASFÁLTICA (Incl. Transporte de Asfalto)	m3	615,57
3.2.3	TRANSPORTE DE BASE, SUB-BASE Y H. ASFALTICO LONGITUD DE ACARREO DE 30-110 KM	m3-km	23.299,33
3.2.4	PAVIMENTO DE HORMIGÓN DE CEMENTO PORTLAND MOD.ROT. FLEX. 4.5MPA E=20CM (inc. transporte y aditivos)	m3	615,57
3.2.5	ACERO DE REFUERZO EN BARRAS (f'y=4200 kg/cm2)	Kg	6.771,27

3.2.6	JUNTAS SIMULADAS Y DE CONSTRUCCIÓN (LIMPIEZA-SELLADO CON CHORDÓN DE POLIETILENO Y SELLADOR ELÁSTICO AUTRONIVELANTE).	m	2.284,00
4	OBRAS HIDRÁULICAS		
4.1	PRELIMINARES		
4.1.1	LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS A MANO	m3	279,12
4.2	ALCANTARILLAS		
4.2.1	EXCAVACIÓN Y RELLENO PARA ESTRUCTURAS	m3	726,27
4.2.2	TRANSPORTE DE MATERIAL DE MEJORAMIENTO, LONGITUD DE ACARREO DE 10-15 KM	m3-km	9.579,50
4.2.3	DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURAS DE H.A. EXISTENTES	m3	560,15
4.2.4	DESALOJO DE ESCOMBROS (distancia hasta 20 km)..	m3	560,15
4.2.5	HORMIGÓN ESTRUCTURAL CLASE "B" (f'c=245 kg/cm2) (INC. ENCOFRADO)	m3	332,56
4.2.6	HORMIGÓN NO ESTRUCTURAL CLASE "E" (f'c=140 kg/cm2) PARA REPLANTILLOS	m3	18,38
4.2.7	ACERO DE REFUERZO EN BARRAS (f'y=4200 kg/cm2)	Kg	10.468,78
4.2.8	MURO DE GAVIÓN TRIPLE TORSIÓN (2x1x1)	m3	400,00
4.2.9	TUBERÍA H.A. 48"	m	47,50
4.2.10	TUBERÍA H.A. 60"	m	20,00
4.2.11	TUBERÍA H.A. 72"	m	58,00
4.3	CUNETAS		
4.3.1	EXCAVACIÓN PARA CUNETAS Y ENCAUZAMIENTOS (manual)	m3	298,08
4.3.2	CUNETA f'c = 210 kg/cm2 VH=0.16 m3/m	m	225,60
4.3.3	BORDILLO DE H.S.F'c=210 KG / CM2.(0.15X0.30)M	m	195,20
4.4	DRENES		
4.4.1	COLUMNAS DE GRAVA CON MATERIAL TRITURADO CON UN DIÁMETRO DE 0,8 M Y PROFUNDIDAD DE 12 M	m	159,00
4.4.2	RELLENO PERMEABLE PARA ESTRUCTURAS	m3	108,96
4.4.3	TRANSPORTE DE MATERIAL DE MEJORAMIENTO, LONGITUD DE ACARREO DE 10-15 KM	m3-km	1.437,18
4.4.4	GEOTEXTIL NO TEJIDO 2000	m2	181,60
4.4.5	GEOMALLA TIPO BX 1100	m2	181,60
5	PUENTE RIO HONDO (EL MORRO)		
5.1	PRELIMINARES		
5.1.1	DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURAS DE H.A.	m3	91,40

	EXISTENTES		
5.1.2	DESALOJO DE ESCOMBROS (distancia hasta 20 km).	m3	91,40
5.2	INFRAESTRUCTURA		
5.2.1	PILOTE PREBARRENADO D = 800 mm fc= 280 kg/cm2, INC. CAMISA RECUPERABLE (INC INHIBIDOR CORROSIÓN)	m	121,50
5.2.2	EXCAVACIÓN Y RELLENO PARA PUENTES	m3	1.630,00
5.2.3	TRANSPORTE DE MATERIAL DE MEJORAMIENTO, LONGITUD DE ACARREO DE 10-15 KM	m3-km	21.499,70
5.2.4	HORMIGÓN NO ESTRUCTURAL CLASE "E" (f'c=180 kg/cm2) PARA REPLANTILLOS	m3	19,44
5.2.5	HORMIGÓN ESTRUCTURAL CLASE "A" (f'c=280 kg/cm2) (INC. INHIBIDOR DE CORROSIÓN Y ENCOFRADO)	m3	549,41
5.2.6	ACERO DE REFUERZO EN BARRAS (f'y=4200 kg/cm2)	Kg	44.830,30
5.2.7	IMPRIMACIÓN ASFÁLTICA.	m2	92,67
5.2.8	CAPA DE RODADURA DE HORM. ASF. MEZCLADO EN PLANTA E=5 cm (2")	m2	92,67
5.2.9	TRANSPORTE DE BASE, SUB-BASE Y H. ASFALTICO LONGITUD DE ACARREO DE 30-110 KM	m3-km	175,38
5.2.10	BARANDA DE HORMIGÓN ESTRUCTURAL CLASE "B" (f'c=280 kg/cm2) (INC. INHIBIDOR DE CORROSIÓN Y ENCOFRADO)	m	16,40
5.3	SUPERESTRUCTURA		
5.3.1	ACERO ESTRUCTURAL ASTM A-588	Kg	102.813,13
5.3.2	FABRICACIÓN DE ELEMENTOS DE ACERO ESTRUCTURAL ASTM A-588 (inc. Inhibidor de corrosión)	Kg	102.813,13
5.3.3	MONTAJE DE ELEMENTOS DE ACERO ESTRUCTURAL ASTM A-588	Kg	108.813,13
5.3.4	ACERO ESTRUCTURAL ASTM A-36	Kg	9.358,77
5.3.5	FABRICACIÓN DE ELEMENTOS DE ACERO ESTRUCTURAL ASTM A-36(inc. Inhibidor de corrosión)	Kg	9.358,77
5.3.6	MONTAJE DE ELEMENTOS DE ACERO ESTRUCTURAL ASTM A-36	Kg	9.358,77
5.3.7	IMPRIMACIÓN ASFÁLTICA.	m2	565,11
5.3.8	CAPA DE RODADURA DE HORM. ASF. MEZCLADO EN PLANTA E=5 cm (2")	m2	565,11
5.3.9	TRANSPORTE DE BASE, SUB-BASE Y H. ASFALTICO LONGITUD DE ACARREO DE 30-110 KM	m3-km	1.069,47
5.3.10	HORMIGÓN ESTRUCTURAL CLASE "A" (f'c=280 kg/cm2) (INC. INHIBIDOR DE CORROSIÓN Y ENCOFRADO)	m3	175,07
5.3.11	ACERO DE REFUERZO EN BARRAS	Kg	24.113,30

	(f'y=4200 kg/cm2)		
5.3.12	JUNTA DE DILATACIÓN MÓDULOS DE (1830x207x35) MM (DESPLAZAMIENTO MEDIO)	m	22,60
5.3.13	APOYOS DE NEOPRENO TIPO STUP (350X450X68) MM	u	8,00
5.3.14	TUBOS PVC 4" (drenes)	m	12,00
5.3.15	BARANDA DE HORMIGÓN ESTRUCTURAL CLASE "B" (f'c=280 kg/cm2) (INC. INHIBIDOR DE CORROSIÓN Y ENCOFRADO)	m	100,00
6	OBRAS HIDRÁULICAS		
6.1	HIDROSIEMBRA: VETIVER (INC. PLANTACIÓN, RIEGO Y MANTENIMIENTO INICIAL) *	m2	3.152,71
6.2	PIEDRA TRITURADA (SUB-DREN)	m3	49,79
6.3	TUBOS PVC 4" (drenes)	m	18,90
6.4	GEOTEXTIL 1600NT	m2	800,00
6.5	EXCAVACIÓN Y RELLENO PARA ESTRUCTURAS	m3	447,15
6.6	TRANSPORTE DE MATERIAL DE MEJORAMIENTO, LONGITUD DE ACARREO DE 10-15 KM	m3-km	5.897,91
6.7	MURO DE GAVIÓN TRIPLE TORSIÓN (2x1x1)	m3	400,00
6.8	LIMPIEZA DE CANALES o DESAZOLVE DE CAUCE (excavadora) (ancho >5m)	m3	944,20
7	INSTALACIONES ELÉCTRICAS		
7.1	RED AÉREA EN MEDIA TENSIÓN		
7.1.1	CABLE DE ALUMINIO #2/0 ASCR	m	7.650,00
7.1.2	POSTE HORMIGÓN ARMADO DE 12 M x 500KG	u	180,00
7.2	TRANSFORMADORES		
7.2.1	TRANSFORMADOR ELÉCTRICO 50 kva 1F 7.6k/220 V	u	8,00
7.2.2	PROTECCIONES TÉRMICAS PARA TRANSFORMADOR	u	8,00
7.3	RED AÉREA EN BAJA TENSIÓN		
7.3.1	CABLE DE BAJA TENSIÓN ANTIHURTO DE ALUMINIO	m	7.650,00
7.4	ALUMBRADO DE VÍA		
7.4.1	EQUIPO DE CONTROL PARA ALUMBRADO PÚBLICO LED TELEGESTIÓN	u	180,00
7.4.2	LUMINARIA LED DE 200 W	u	180,00
7.5	POSTES DE ALUMBRADO		
7.5.1	REUBICACIÓN DE POSTES / H.A. DE ALUMBRADO (no inc. Desvestimiento)	u	17,00
8	SEÑALIZACIÓN		

8.1	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL		
8.1.1	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL CONTINUA (PINTADA DE VÍA 15 CM AMARILLA O BLANCA/microesferas)	m	22.482,00
8.1.2	MARCADORES DE PAVIMENTO RETROREFLEJANTES (TACHAS) (bidireccionales)	u	2.058,00
8.1.3	MARCAS DE PAVIMENTO C/PINTURA TERMOPLÁSTICA E=2.3MM (SECO) "PASOS CEBRA, FLECHAS, LEYENDAS"	m2	338,37
8.2	SEÑALIZACIÓN VERTICAL		
8.2.1	GUARDA CAMINO TIPO VIGA METÁLICA (doble)	m	200,00
8.2.2	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (300X900 + 300X900)	u	1,00
8.2.3	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (420X1410)	u	2,00
8.2.4	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (420X1540)	u	1,00
8.2.5	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (500X350 + 500X350)	u	14,00
8.2.6	Señales al lado de la carretera (750x600)	u	24,00
8.2.7	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (750X600 + 750X600)	u	98,00
8.2.8	Señales al lado de la carretera (750x750)	u	46,00
8.2.9	Señales al lado de la carretera (750x750 + 300x900)	u	13,00
8.2.10	Señales al lado de la carretera (750x750 + 312.5x750)	u	2,00
8.2.11	Señales al lado de la carretera (750X750 + 750X450)	u	2,00
8.2.12	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (750X750 + 750X600)	u	33,00
8.2.13	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (750X750 + 900X1200)	u	2,00
8.2.14	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (800X2100)	u	1,00
8.2.15	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (800X2250)	u	1,00
8.2.16	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (800X2270)	u	3,00
8.2.17	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (800X2360)	u	1,00
8.2.18	SEÑALES AL LADO DE LA CARRETERA (840X2440)	u	2,00
8.2.19	Señales al lado de la carretera (900x1200)	u	3,00
9	MEDIDAS SOCIO-AMBIENTALES		
9.1	Agua para control de polvo	m3	5.444,02
9.2	BATERÍA SANITARIA PORTÁTIL (unidad x mes)	u	80,00

9.3	TANQUE DE 55 GALONES (PARA BASURA)	u	6,00
9.4	ESCOMBRERAS (DISPOSICIÓN FINAL Y TRATAMIENTO PAISAJÍSTICO DE ZONAS DE DEPOSITO)	m3	7.546,58
9.5	REUNIÓN INFORMATIVA CON LA COMUNIDAD	u	2,00
9.6	REMOCIÓN Y REUBICACIÓN DE ÁRBOL (Inc. poda y transporte)	u	3,00
9.7	MONITOREO DE RUIDO	u	14,00
9.8	Monitoreo de Calidad de aire (material particulado PM10)	u	14,00
9.9	MONITOREO DE CALIDAD DE AIRE (MATERIAL PARTICULADO PM2.5)	u	14,00
9.10	ANÁLISIS QUÍMICO DE CALIDAD DE AGUA	u	2,00

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 de este documento
Justificación:	El costo del proceso de adquisición fue realizado en base las cantidades determinadas por la Dirección de Estudios y Fiscalización y la base de precios unitarios institucional adjunta al memorando No. PCG-DEF-2025-0445-M del 21 de mayo de 2025.

2.6. ANÁLISIS BENEFICIO, EFICIENCIA O EFECTIVIDAD

Considerando capacidad institucional instalada.

Análisis beneficio:

La construcción de esta vía representa una inversión estratégica orientada a garantizar la rehabilitación conforme a los planos y especificaciones técnicas definidas en los estudios del proyecto. Su adecuada ejecución asegura el cumplimiento de los estándares de calidad, funcionalidad y seguridad requeridos para una infraestructura vial eficiente y sostenible.

Asimismo, la correcta ejecución de la obra contribuye a prolongar significativamente la vida útil de la infraestructura, lo que redunda directamente en el bienestar de las comunidades beneficiarias, al mejorar la conectividad, reducir los tiempos de desplazamiento y fortalecer el desarrollo económico local.

Análisis eficiencia:

La eficiencia en la ejecución del presente proyecto está sustentada en un diseño técnico integral que busca optimizar el uso de los recursos disponibles, garantizando la realización de las obras dentro del plazo de 300 días y con un presupuesto cuidadosamente estimado para asegurar la calidad de los materiales y técnicas constructivas.

Para alcanzar estos objetivos, se considera fundamental la contratación de una empresa constructora especializada, con comprobada experiencia y capacidad técnica, que asegure una ejecución efectiva, minimizando los riesgos asociados a desviaciones en costos, cronograma y calidad. Esta decisión estratégica permitirá una adecuada planificación y control de las actividades constructivas, reduciendo la posibilidad de contratiempos operativos y financieros.

Adicionalmente, la incorporación de métodos constructivos modernos y eficientes permitirá no solo cumplir con los estándares técnicos exigidos, sino también garantizar la funcionalidad, durabilidad y sostenibilidad de la infraestructura proyectada. De esta manera, se optimiza la relación costo-beneficio del proyecto, asegurando resultados duraderos y de alto impacto para las comunidades beneficiarias.

Análisis efectividad:

La efectividad del proyecto se manifiesta en su capacidad para atender de manera integral las necesidades prioritarias de conectividad y seguridad vial de las comunidades rurales. Mediante la provisión de una

infraestructura moderna, resistente y adaptada a las condiciones del entorno, se garantizará un tránsito fluido y seguro, incluso frente a eventos climáticos adversos.

Esta mejora en la accesibilidad permitirá avanzar de forma sostenible en objetivos clave de desarrollo, como el fortalecimiento del sector agro productivo, el incremento de la competitividad local y la facilitación del acceso a servicios esenciales como salud, educación y comercio. En consecuencia, la ejecución del proyecto tendrá un impacto directo y positivo en el desarrollo económico y social de las zonas beneficiadas, generando condiciones más favorables para el bienestar y la inclusión de sus habitantes.

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 construcción se ejecutará en máximo 300 días a partir del año 2025.
-----------------------------	--	-----------	---	--

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

2.9. PLAZO DE EJECUCIÓN:

El plazo total de ejecución será de trescientos (300) días, contados a partir del día siguiente de la autorización por escrito de inicio de la obra 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:

- Ejecutar el 100% de la rehabilitación de la vía San Antonio – San Miguel, en los cantones Guayaquil y Playas de la Provincia del Guayas.

Indicador de gestión:	Kilómetros lineales de infraestructura vial ejecutada REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS
	Kilómetros lineales de infraestructura vial programados REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS

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: 9 Industria, Innovación e Infraestructura y 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles

Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.

Meta 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: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

Meta 11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

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 el eje: **Infraestructura, Energía Y Medio Ambiente**

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

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.

Alineación con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) vigente

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

Programa: CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO VIAL.

Alineación con el Plan de Trabajo de la Máxima Autoridad Provincial

El proyecto contribuirá al logro de los objetivos estratégicos establecidos en el Plan de Trabajo 2023–2027 de la Prefecta y el Vice prefecto de la Provincia del Guayas, mediante el cumplimiento de 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:

La rehabilitación de la infraestructura vial en el sector afectado constituye una intervención prioritaria y estratégica, dado el deterioro estructural ocasionado por las condiciones climáticas adversas, particularmente las intensas precipitaciones. Esta situación ha generado impactos negativos en la movilidad, la seguridad vial y el desarrollo de actividades económicas, agrícolas y educativas, comprometiendo la calidad de vida de la población y el dinamismo regional.

La ejecución del proyecto, conforme a los diseños definitivos, planos aprobados, especificaciones técnicas y cronograma contractual, es esencial para garantizar un proceso constructivo eficiente, seguro y alineado con los estándares técnicos, ambientales, laborales y de seguridad vial vigentes. La contratación de una firma constructora con amplia experiencia en el sector es un factor determinante para asegurar el cumplimiento riguroso de estos estándares a lo largo de todas las fases del proyecto.

Asimismo, la utilización de materiales certificados permitirá asegurar la funcionalidad, durabilidad y sostenibilidad técnica de la obra, minimizando los costos de mantenimiento y maximizando su vida útil. Estos elementos son

fundamentales para preservar la inversión pública y evitar intervenciones prematuras.

Por otra parte, la coordinación efectiva con las autoridades locales y la participación de las comunidades contribuirán a reducir los impactos sociales durante la ejecución y facilitarán la apropiación y sostenibilidad del proyecto en el mediano y largo plazo.

En este contexto, la rehabilitación del corredor vial no solo mejorará las condiciones de movilidad y seguridad, sino que también constituirá un factor clave para el desarrollo económico y social de la región, al reducir tiempos de desplazamiento, costos logísticos y riesgos viales, consolidando así una infraestructura resiliente, eficiente y socialmente aceptada.

6. RECOMENDACIONES:

En base en lo expuesto en el capítulo 5, se recomienda la ejecución de la obra y contratación de una firma constructora que acredite experiencia comprobada y capacidad técnica-operativa suficiente para ejecutar la obra denominada: "REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS".

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	PERFIL DE PROYECTO	18
2	INFORME DE NECESIDAD	15
3	TOPOGRAFÍA Y BATIMETRÍA	449
4	ESTUDIO DE TRÁFICO	69
5	ESTUDIOS GEOLÓGICOS-GEOTÉCNICOS	582
6	DISEÑO DE PAVIMENTOS	41
7	HIDROLÓGICO - Hidráulico	127
8	DISEÑO ESTRUCTURAL	366
9	SEGURIDAD VIAL Y SEÑALIZACIÓN	71
10	DISEÑO GEOMÉTRICO DE VÍA	520
11	FUENTE DE MATERIALES	86
12	DIAGNOSTICO AMBIENTAL	313
13	PRESUPUESTO	257
14	PLANOS	84
15	EQUIPOS MÍNIMOS	1
16	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	378
17	SOCIALIZACIÓN	414
18	INFORME ECONÓMICO	94
19	EXPROPIACIÓN	108
20	DISEÑO ELÉCTRICO	50
21	RESUMEN EJECUTIVO	14
22	CERTIFICADOS	28
TOTAL		4.085,00

8. FIRMAS DE RESPONSABILIDAD:

Elaborado por:	Nombres y apellidos	Revisado por:	Nombres y apellidos	Aprobado por:	Nombres y apellidos
Cargo:	ING. ALDO PONCE NEVÁREZ.	Cargo:	ING. JUAN CARLOS PÉREZ PARRAGA.	Cargo:	ING. ESTHELA CRIOLLO PALLAZHCO.
	ESPECIALISTA GEOTÉCNICO UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400		ESPECIALISTA DE PLANIFICACIÓN, MONITOREO, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN UEP BM-P504400		JEFA DE LA UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400