

PERFIL DEL PROYECTO

" REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS "

MAYO, 2025

CONTENIDO.

1. NOMBRE DEL PROYECTO/ADQUISICIÓN DEL BIEN O SERVICIO.....	3
2. PLAZO DE EJECUCIÓN	3
3. DIAGNÓSTICO (IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA/ANTECEDENTES/ SITUACIÓN ACTUAL).....	3
3.1 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR, ÁREA O ZONA DE INTERVENCIÓN DE INFLUENCIA POR EL DESARROLLO DEL PROYECTO.....	3
3.2 PROBLEMA IDENTIFICADO	4
3.3 LÍNEA BASE	5
4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	7
5. JUSTIFICACIÓN	8
5.1 MARCO NORMATIVO	9
6. VINCULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN.....	12
6.1 ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.....	12
6.2 ALINEACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO VIGENTE.....	13
6.3 ALINEACIÓN CON EL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PDOT) VIGENTE.....	13
6.4 ALINEACIÓN CON EL PLAN DE TRABAJO DE LA MÁXIMA AUTORIDAD PROVINCIAL	13
7. MATRIZ DE MARCO LÓGICO	13
7.1 OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS	13
7.2 BENEFICIARIOS	14
7.3 METAS E INDICADORES DE RESULTADO.....	14
7.4 MARCO LÓGICO.....	15
8. SITIO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO (UBICACIÓN GEOGRÁFICA)	17
9. ESTIMACIÓN DE COSTOS	17

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA NO. 1 PROBLEMA IDENTIFICADO	4
TABLA NO. 2 MATRIZ DE MARCO LÓGICO.....	15

1. NOMBRE DEL PROYECTO/ADQUISICIÓN DEL BIEN O SERVICIO

"REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

2. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de ejecución del proyecto se estimó en (300) días, que serán contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de trabajos.

3. DIAGNÓSTICO (IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA/ANTECEDENTES/SITUACIÓN ACTUAL)

3.1 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.

3.2 Problema identificado

Tabla No. 1 Problema Identificado

Problema específico:	El proyecto tiene como objetivo abordar las deficiencias estructurales críticas presentes en la infraestructura vial, originadas principalmente por la acción de intensas precipitaciones. Estas condiciones han comprometido la funcionalidad del corredor vial, afectando negativamente la dinámica comercial, agrícola y educativa de la zona. La inexistencia de una vía en condiciones óptimas de transpirabilidad limita severamente la movilidad de la población, restringiendo el acceso a servicios esenciales y frenando el desarrollo socioeconómico del área de influencia. Adicionalmente, el avanzado estado de deterioro del puente existente representa un riesgo latente para la seguridad de los usuarios, lo que evidencia la necesidad urgente de una intervención integral que garantice una solución estructural sostenible y resiliente frente a eventos climáticos extremos.
Causas:	En virtud de las competencias del Gobierno Provincial del Guayas en materia de conectividad vial, y considerando que esta vía constituye un eje estratégico para el desarrollo productivo de los cantones Guayaquil y Playas, su rehabilitación y mantenimiento revisten carácter prioritario. La situación actual demanda una intervención urgente para mitigar el avance del deterioro, ante el riesgo latente de accidentes viales y el posible colapso estructural del puente existente, lo que implicaría graves consecuencias como la pérdida de vidas humanas, el aislamiento de comunidades aledañas y una significativa afectación a la productividad agrícola regional. En este contexto, se hace imprescindible que el Gobierno Provincial del Guayas adopte medidas inmediatas y efectivas que garanticen la seguridad vial, la continuidad operativa de las actividades socioeconómicas y la protección integral de los habitantes del sector.
Efectos:	El avanzado deterioro de la infraestructura vial en el tramo San Antonio – San Miguel ha producido impactos relevantes a nivel social y económico. Las deficiencias en la capa de rodadura han

	ocasionado un incremento en los tiempos de desplazamiento y en los costos operativos de los vehículos, lo que repercute directamente en el aumento de los costos logísticos asociados a la cadena de distribución de productos agrícolas, ganaderos y de acuacultura. La pérdida de continuidad en la conectividad ha afectado de forma directa la movilidad de la población, limitando el acceso oportuno a servicios esenciales como salud, educación y abastecimiento, y generando condiciones de aislamiento en las comunidades aledañas. Adicionalmente, el mal estado de la vía representa un factor de riesgo considerable para la seguridad de los usuarios, al elevar la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales.
--	---

3.3 Línea base

El transporte es un pilar fundamental para el desarrollo económico de Ecuador, y abordar los desafíos del sector es crucial para fomentar la equidad, mejorar el acceso a mercados y servicios, fortalecer la seguridad vial y elevar el bienestar de la población, especialmente en las zonas rurales. La provincia del Guayas, una de las más dinámicas en términos económicos, agrícolas e industriales, aporta aproximadamente el 30% del PIB nacional. No obstante, enfrenta amenazas constantes derivadas de fenómenos naturales, como inundaciones y sismos, que comprometen su conectividad y desarrollo. Guayas, una de las 24 provincias de Ecuador, se destaca como un centro económico, agrícola e industrial vital, el mayor contribuyente a la economía de Ecuador, representando el 30% del PIB del país; sin embargo, enfrenta riesgos debido a desastres naturales que afectan su conectividad.

Con una extensión de 15.900 km², Guayas presenta una alta vulnerabilidad ante desastres naturales: el 58,8% de su territorio es propenso a inundaciones, mientras que el 93,5% se encuentra en una zona de alta peligrosidad sísmica. Este contexto representa un riesgo significativo para la infraestructura vial, que ya muestra un deterioro progresivo debido a la falta de mantenimiento, la insuficiencia de inversiones y la creciente incidencia de eventos climáticos extremos. En 2025, las intensas precipitaciones provocaron el desbordamiento de ríos y la inundación de diversas áreas, generando interrupciones en el tránsito y afectando significativamente la movilidad en la provincia.

En Ecuador, los GADs Provinciales son responsables del sistema vial provincial¹, adhiriéndose a la normativa nacional, poseen el mandato de planificar, construir y administrar la red vial provincial, mientras que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) supervisa el sector del transporte nacional. El GADP-G ha impulsado el Plan Vial del Guayas (2017). Los objetivos principales del Plan Vial son elevar la calidad del servicio dentro del sistema vial provincial; garantizar su óptima

¹ Resolución CNC - 009 - 2014. Otras leyes y códigos que complementan esta resolución son: Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) de 2010, y Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial para el Transporte Terrestre de 2017.

funcionalidad; mejorar la competitividad provincial mediante la reducción de los costos de transporte y la reducción de los tiempos de viaje; facilitar una mayor accesibilidad y cohesión interna, promoviendo así la inclusión social; mitigar el impacto ambiental del sistema vial provincial; y elevar los estándares de seguridad en toda la provincia.

La red vial de la provincia del Guayas comprende una extensión total de 7.302,06 km, de los cuales 882,49 km (12,09%) corresponden a la red estatal bajo la jurisdicción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), mientras que 6.419,57 km integran el sistema vial provincial, cuya administración recae en el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas (GADP-G). Esta infraestructura incluye 249 puentes distribuidos a lo largo del territorio, los cuales, al igual que la red vial, presentan signos progresivos de deterioro atribuibles a limitadas asignaciones presupuestarias, ausencia de un sistema integral de gestión de activos viales, y la creciente incidencia de eventos asociados al cambio climático. El estado actual de la red vial provincial se distribuye de la siguiente manera: el 22% (1.410,95 km) se encuentra en buen estado, el 66% (4.246,33 km) en estado regular, y el 12% (762,30 km) en mal estado. Esta condición ha generado una creciente preocupación debido al deterioro acelerado de la infraestructura, especialmente tras los eventos climáticos extremos registrados durante la temporada invernal 2022-2023. La degradación observada está directamente relacionada con la falta de inversión sostenida, la insuficiencia en labores de mantenimiento, la carencia de criterios de resiliencia en los diseños y soluciones constructivas convencionales, así como con la inexistencia de un sistema moderno y eficiente de gestión del patrimonio vial por parte del GADP-G.

El proyecto de REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, pretende mejorar la conectividad en los sectores, lo cual está alineado con las metas institucionales del Gobierno Provincial del Guayas para promover el desarrollo socioeconómico en las zonas rurales.

La rehabilitación de la infraestructura vial facilitará el acceso a los servicios esenciales a la población local, que será beneficiada directamente del proyecto.

PROVINCIA	PROYECTO	ESTADO ACTUAL	ESTADO REQUERIDO
GUAYAS	“REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS”	INFRAESTRUCTURA VIAL EN MAL ESTADO	REHABILITACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto denominado "Rehabilitación de la Vía San Antonio - San Miguel, en los cantones Guayaquil y Playas, provincia del Guayas" tiene como finalidad la recuperación integral de la infraestructura vial, con el objetivo de fortalecer la conectividad y garantizar condiciones de tránsito más seguras y eficientes para los usuarios de esta importante arteria de comunicación.

El proyecto comprende varias etapas de trabajo. Inicialmente, se realizarán obras preliminares que incluyen el desbroce y limpieza del terreno, así como la demolición de las estructuras actuales que no cumplen con los estándares de seguridad requeridos. A continuación, se llevará a cabo el movimiento de tierra, que abarca la excavación sin clasificación y la disposición del material excavado, además de la colocación de material de préstamo para la nivelación y conformación de la vía y de los accesos al puente.

Clase de vía

De acuerdo con los requerimientos del presente proyecto, y considerando tanto el tráfico actual y proyectado como la velocidad de diseño, esta vía puede clasificarse como una Carretera Clase III en terreno llano, conforme a las Normas Recomendables establecidas en el Manual del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Su función principal es garantizar la movilidad y seguridad de los usuarios.

Diseños Estructurales

Considerando que el estudio estructural se fundamenta en los estudios topográfico, de trazado vial, hidráulico y geotécnico, y una vez definidos los parámetros más relevantes de cada especialidad, se procedió a desarrollar el proyecto estructural analizando la luz óptima de la estructura requerida para salvar el cruce del río y adaptarse a las cotas de rasante establecidas al inicio y final de las obras de arte mayor y menor. Dado que el trazado vial cruza el río de forma diagonal y presenta una pendiente longitudinal prácticamente horizontal, se determinó una luz de 50,00 m para el puente, garantizando así el cumplimiento de los criterios hidráulicos, geotécnicos y de alineamiento vial. El nuevo puente tendrá una longitud de 50,00 m y se ubicará a una cota de rasante de 12,00 m.s.n.m., con un ancho total de corona de 13,50 m, que incluye un carril de 6,70 m, espaldones de 2,00 m y aceras de 1,00 m a cada lado, incorporando pasarelas peatonales dentro del mismo perfil transversal.

Protección Hidráulica

Para salvar el cruce del río San Miguel se ha definido una luz estructural de 50,00 m, en concordancia con las recomendaciones del estudio hidrológico-hidráulico y las condiciones particulares del proyecto. El río San Miguel, ubicado en la zona limítrofe entre los cantones Guayas y General Villamil, forma parte de una cuenca hidrográfica extensa, con un área de drenaje aproximada de 150,00 km² (15.000 ha), y recibe aportes significativos de afluentes como los ríos Grande, San Juan, entre otros. Asimismo, a lo largo del trazado vial se identifican nueve alcantarillas existentes, las cuales, según el análisis hidrológico de la zona, serán objeto de intervención: algunas se mejorarán y otras deberán ser reemplazadas o

complementadas con nuevas estructuras, clasificadas como alcantarillas de alivio, con el fin de optimizar el drenaje transversal y garantizar la funcionalidad hidráulica del sistema vial.

Instalaciones Eléctricas

Los trabajos eléctricos incluyen la reubicación de postes de alumbrado público, la colocación de postes de hormigón, la instalación de transformadores de 50 kVA, luminarias LED y equipos de control con sistema de telegestión, necesarios para el funcionamiento nocturno.

Plan de Manejo Ambiental

El proyecto contempla la implementación de un Programa de Manejo Ambiental, que incluye medidas para el control de polvo, monitoreo de niveles de ruido, gestión adecuada de residuos de construcción, análisis fisicoquímico de la calidad del agua, así como la instalación de baterías sanitarias portátiles destinados al personal en obra. Adicionalmente, se ejecutará la señalización horizontal y vertical en la infraestructura vial y en las zonas de intervención, con el objetivo de garantizar condiciones óptimas de seguridad durante la fase constructiva y en la operación posterior de la vía.

5. 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.

5.1 Marco normativo

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.

6. VINCULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN

6.1 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.

6.2 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 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.

6.3 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.

6.4 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.

7. MATRIZ DE MARCO LÓGICO

7.1 Objetivo general y objetivos específicos

Objetivo General

Ejecutar la obra del proyecto "Rehabilitación de la vía San Antonio - San Miguel, en los cantones Guayaquil y Playas de la provincia del Guayas", mediante la contratación de una empresa constructora que garantice la ejecución de los trabajos conforme a los diseños definitivos aprobados, especificaciones técnicas, cronograma de ejecución, recomendaciones del proyectista y la normativa técnica, ambiental, laboral y de seguridad vial vigente.

Objetivos Específicos

- ✓ Ejecutar las obras de rehabilitación del proyecto conforme a los diseños definitivos, especificaciones técnicas, planos aprobados y el cronograma contractual establecido.
- ✓ Garantizar el cumplimiento de las normativas técnicas, así como de los estándares ambientales, de seguridad vial, salud ocupacional y legislación laboral aplicable durante todas las fases del proceso constructivo.
- ✓ Mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial en el corredor intervenido, contribuyendo a la reducción de tiempos de viaje, costos operativos de transporte y riesgos asociados a la siniestralidad vial.
- ✓ Asegurar la funcionalidad, capacidad estructural y la vida útil de la infraestructura, mediante el empleo de materiales certificados, procesos constructivos controlados y prácticas que respondan a los principios de sostenibilidad técnica y económica.
- ✓ Coordinar con las autoridades locales y comunidades, con el fin de minimizar impactos negativos y asegurar la aceptación social del proyecto.

7.2 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

Indirectos:

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

7.3 Metas e indicadores de resultado

META
EJECUTAR EL 100% DE LA REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS

Fórmula del indicador:

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

7.4 Marco Lógico

Tabla No. 2 Matriz de Marco Lógico

Resumen Narrativo de Objetivos	Metas e Indicadores Verificables Objetivamente	Medios de Verificación	Supuestos
PROPÓSITO GENERAL (OBJETIVO GENERAL) Ejecutar la "REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS".	Meta: Trabajos Construcción del 100% de la rehabilitación de 7.50 km de infraestructura vial en un plazo de 300 días Indicador: Kilómetros lineales de infraestructura vial ejecutada/ Kilómetros lineales de infraestructura vial programados	Planillas mensuales. Registros fotográficos. Inspecciones en sitio. Actas de entrega de recepción provisionales y definitivas.	Contar con recursos necesarios para la correcta ejecución y desarrollo de la obra. Equipos de construcción sin daños ni desperfectos Contar con un equipo técnico especializado. La construcción de vías requiere de profesionales con experiencia y conocimientos específicos en ingeniería, construcción y manejo de maquinaria.

COMPONENTES (resultados u objetivos específicos): Contratar la FIRMA CONSTRUCTORA PARA EJECUTAR LOS TRABAJOS DE REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS, para contribuir al desarrollo integral y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la provincia.	Indicador: Trabajos Construcción del 100% de la rehabilitación de 7.50 km de infraestructura vial en un plazo de 300 días	Planillas mensuales. Registros fotográficos. Inspecciones en sitio. Actas de entrega de recepción	Contar con recursos necesarios para la correcta ejecución y desarrollo de la obra. Equipos de construcción sin daños ni desperfectos
ACTIVIDADES: La Rehabilitación de la infraestructura vial contempla: *PLANIFICACIÓN DE ESTUDIOS *PREPARACIÓN DEL TERRENO * OBRAS DE DRENAJE *TENDIDO Y COMPACTADO DE ESTRUCTURA VIAL * PAVIMENTACIÓN *SEÑALIZACIÓN VIAL (HORIZONTAL Y VERTICAL) *INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD *INSPECCIÓN Y	Indicador: Trabajos Construcción del 100% de la rehabilitación de 7.50 km de infraestructura vial en un plazo de 300 días.	Planillas mensuales. Registros fotográficos. Inspecciones en sitio. Actas de entrega de recepción provisionales y definitivas.	Contar con recursos necesarios para la correcta ejecución y desarrollo de la obra. Equipos de construcción sin daños ni desperfectos

CONTROL DE CALIDAD			
*PLAN DE MANEJO AMBIENTAL			

8. SITIO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO (UBICACIÓN GEOGRÁFICA)

Sitio de implementación del proyecto (ubicación geográfica). El Proyecto se encuentra ubicado en el sector noreste del Cantón Playas y al suroeste del Cantón Guayaquil.

ABSC. O PUN.	ESTE	NORTE	DESCRIPCIÓN
0+000.00	9719967.050	568018.744	INICIO DE PROYECTO SECTOR SAN ANTONIO
GPS1 SA-SM	9719918.659	568052.708	PUNTO DE CONTROL GPS 1 EN SAN ANTONIO
7+560.00	9718113.772	574810.173	FIN PROYECTO, SALIDA PUENTE SAN MIGUEL
GPS18 SA-SM	9718137.553	574761.359	PUNTO DE CONTROL GPS 18 EN SAN MIGUEL

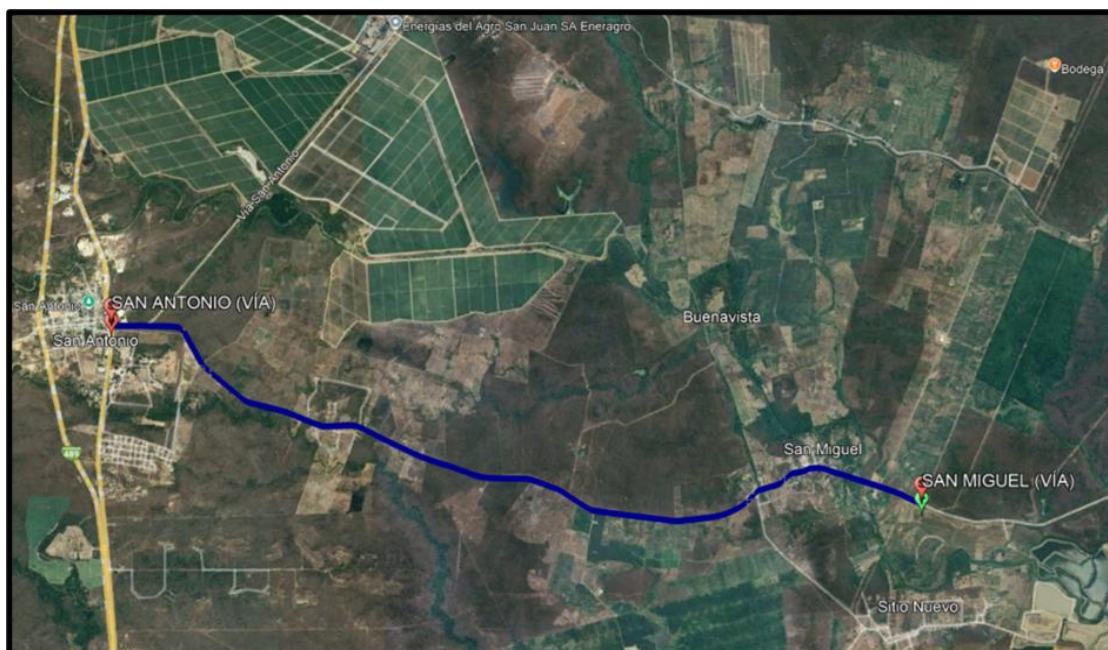


Figura 1. Ubicación Vía San Antonio - San Miguel

9. ESTIMACIÓN DE COSTOS

NOMBRE DEL PROYECTO	MONTO ESTIMADO DEL COSTO
REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	El Valor se encuentra detallado en el presupuesto determinado en los estudios

"La Unidad Ejecutora de Proyecto Banco Mundial P504400, certifica que el monto es el establecido en el POA del presente periodo fiscal."

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