



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 INCLUIDOS LOS DE CONSULTORÍAS

1. ANTECEDENTES:

TIPO DE PRODUCTO:

NOTA: indicar con una X el tipo de procedimiento que corresponde

BIEN

SERVICIOS

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 Anual de Contrataciones (PAC). No anteponer verbos como "contratar" o "adquirir", simplemente se deberá determinar el objeto de la contratación. el artículo 72 del Reglamento General a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. (LOSNC)

"REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA -
CRUCE BUENO, CANTÓN YAGUACHI"

FECHA: (día/mes/año)

15/9/2026

ÁREA REQUIRENTE:

UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTOS BM- P504400

NECESIDAD Y CONTRATACIÓN:

Art. 22 LOSNCP

Si

X

No

Justificación:

RESPONSABLE DEL ÁREA REQUIRENTE:

Determinar cuál es el área requirente de acuerdo con la estructura organizacional de la entidad contratante.

Nombre del titular del área
requirente

ING. DANIEL PATIÑO

Cargo del funcionario
(Coordinador/Director)

JEFE DE LA UNIDAD EJECUTORA DE
PROYECTO BM-P504400

RESPONSABLE DEL REQUERIMIENTO:

Observar la NCI 200-06 (un técnico afín al objeto de contratación deberá elaborar el presente requerimiento junto con los estudios previos a los que hace referencia el Art. 23 LOSNCP).

Nombre del funcionario
responsable del requerimiento

ING. ÁLEX CÓRDOVA C.

Cargo del funcionario
(Especialista/Analista, entre otros)

ANALISTA ESTRUCTURAL DE UNIDAD
EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400

¿Quién generó la necesidad?

Se deberá indicar con precisión de donde surgió la necesidad de contratación, pueden ser las mismas áreas de la institución o incluso áreas externas de la institución. Se deberá indicar con precisión de donde surgió la necesidad de contratación, pueden ser las mismas áreas de la institución o incluso áreas externas de la institución.

La Unidad Ejecutora de Proyectos, en el marco del proyecto "Ecuador – Guayas: Proyecto de Vías Rurales Resilientes", y con base en el Expediente técnico del Proyecto: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, UBICADA EN EL CANTÓN YAGUACHI DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS", cuenta con la documentación técnica correspondiente debidamente actualizada. Dicho expediente se encuentra formalmente suscrito por el director de Estudios y Fiscalización y contiene la versión integral y vigente de los estudios, diseños y demás antecedentes técnicos necesarios para sustentar la ejecución del proyecto.

El Gobierno Provincial del Guayas, en el marco del Convenio de Préstamo BIRF N.º 9722-EC, suscrito con el Banco Mundial para la ejecución del Proyecto "Vías Rurales Resilientes", ha priorizado la presente intervención como parte del Subcomponente 1a: "Rehabilitación de Carreteras Rurales", orientado a mejorar la conectividad segura, inclusiva y resiliente en sectores rurales de alta vulnerabilidad.

	En este contexto, la Subdirección de Planificación de Estudios y Proyectos, en coordinación con la Unidad Ejecutora del Proyecto BM-P504400, ha concluido la actualización del expediente técnico del proyecto correspondiente a los "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, UBICADA EN EL CANTÓN YAGUACHI DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS". En virtud de ello, se evidencia la necesidad de contratar la ejecución de dichas obras, que permita garantizar la conectividad entre los distintos recintos, disminuyendo los costos y tiempos de viaje. La contratación de esta obra constituye un componente fundamental para la correcta implementación de intervenciones estratégicas de infraestructura vial, orientadas a garantizar la conectividad permanente, segura y resiliente del corredor vial de aproximadamente 5,05 km, reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente a eventos hidrológicos y climáticos recurrentes, y asegurar el cumplimiento de los objetivos técnicos, sociales y ambientales del proyecto. - Descripción del origen de la necesidad: El Gobierno Provincial del Guayas, en cumplimiento de sus competencias exclusivas establecidas en la Constitución de la República del Ecuador y en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), tiene la responsabilidad de planificar, construir, mantener y supervisar la infraestructura vial de ámbito provincial. En este marco, la vía El Deseo – La Inmaculada – Cruce Bueno, ubicada en el cantón Yaguachi, necesita ser rehabilitada debido al deterioro avanzado de su doble riego en mal estado, el mismo que limita el tránsito en la zona y genera mayores costos al transporte tanto de productos como de personas. El proyecto forma parte de las intervenciones priorizadas dentro del Proyecto "Vías Rurales Resilientes", financiado por el Banco Mundial, cuyo objetivo es fortalecer la conectividad rural y mejorar la resiliencia de la infraestructura vial provincial frente a condiciones climáticas adversas. Se identificó la necesidad de ejecutar obras de rehabilitación integral de la vía, incluyendo la reconstrucción de la estructura de pavimento, implementación de drenaje longitudinal y transversal, obras de protección hidráulica, señalización vial y adecuación de tramos urbanos, conforme a los estudios técnicos desarrollados para el proyecto. La contratación responde a la necesidad institucional de contar con infraestructura vial adecuada que permita garantizar condiciones seguras y permanentes de circulación, mejorar la conectividad entre recintos y zonas productivas, y fortalecer el desarrollo económico y social del área de influencia. - Justificación de la necesidad institucional: La contratación de la obra resulta indispensable para: • Ejecutar la rehabilitación integral de la vía conforme a los estudios y diseños definitivos aprobados, garantizando condiciones adecuadas de seguridad, funcionalidad y capacidad estructural. • Implementar una estructura de pavimento compuesta por mejoramiento de subrasante, subbase, base estabilizada y
--	---

	carpeta asfáltica, que permita mejorar el nivel de servicio y la durabilidad de la infraestructura vial. • Incorporar obras de drenaje longitudinal y transversal, incluyendo ductos tipo cajón, cunetas y bordillo-cuneta, destinadas a controlar la escorrentía superficial y reducir la vulnerabilidad de la vía frente a eventos hidrológicos. • Implementar señalización horizontal y vertical y obras complementarias de seguridad vial, conforme a normativa vigente. • Mejorar la conectividad entre los distintos centros poblados y zonas agrícolas del cantón Yaguachi, reduciendo tiempos de viaje, costos de operación vehicular y dificultades de acceso a servicios y mercados. • Fortalecer el desarrollo productivo y socioeconómico del área de influencia, facilitando el transporte de productos agrícolas y mejorando las condiciones de movilidad de la población. En consecuencia, la contratación de la obra constituye una intervención estratégica para garantizar el cumplimiento de los objetivos del Proyecto “Vías Rurales Resilientes”, optimizar la inversión pública y asegurar una infraestructura vial segura, funcional y sostenible. - Descripción de los beneficios institucionales e impacto social: La ejecución de la obra “REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, CANTÓN YAGUACHI”, provincia del Guayas generará beneficios institucionales directos al fortalecer la capacidad de gestión del Gobierno Provincial del Guayas en la ejecución de proyectos de infraestructura vial financiados con recursos multilaterales, asegurando el cumplimiento de los estándares técnicos, ambientales y sociales establecidos para el proyecto. La intervención beneficiará directamente a 14.877 habitantes e indirectamente a 80.205 personas, facilitando el acceso a servicios básicos, centros poblados y mercados, y fortaleciendo la actividad agroproductiva del sector. En términos técnicos, las obras de rehabilitación, drenaje y protección hidráulica permitirán incrementar la resiliencia de la infraestructura vial frente a eventos climáticos y mejorar las condiciones de seguridad vial y operatividad del corredor. En síntesis, la contratación de la obra constituye un componente estratégico para asegurar que la inversión pública destinada a la rehabilitación de la vía se traduzca en mejoras sostenibles de movilidad, conectividad y desarrollo territorial, en alineación con los objetivos del Proyecto “Vías Rurales Resilientes” y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Desde una perspectiva socioeconómica, la intervención promoverá el desarrollo territorial al facilitar la movilidad de personas, bienes y productos agrícolas propios de la zona, generando mejores condiciones para la actividad económica local y la dinamización comunitaria. Asimismo, la obra reducirá la vulnerabilidad social frente a eventos hidrológicos y climáticos recurrentes, al dotar a la comunidad de infraestructura resiliente y durable. En consecuencia, el proyecto no solo representa una mejora física de conectividad, sino una inversión estratégica que impulsa inclusión social,
--	---

	seguridad peatonal, desarrollo rural sostenible y reducción de brechas territoriales en la provincia del Guayas.
--	--

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 (...).

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 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.

El proyecto "REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, CANTÓN YAGUACHI" se encuentra ubicado en el cantón Yaguachi, provincia del Guayas, y corresponde a un corredor vial rural estratégico que inicia en el recinto El Deseo y finaliza en el recinto Cruce Bueno, con una longitud aproximada de 5,05 km, comprendido entre las coordenadas UTM WGS84 Zona 17S: inicio en 0+000 (652.639,32 E; 9'756.561,48 N) y fin en 5+046,73 (656.252,64 E; 9'755.203,95 N).

Actualmente, la vía presenta un avanzado deterioro estructural y funcional, evidenciado por el desgaste severo del doble tratamiento superficial bituminoso (doble riego), presencia de baches, deformaciones, hundimientos, pérdida de agregados y sectores con exposición de la subrasante, condiciones que reducen significativamente la capacidad estructural del pavimento y afectan la transitabilidad. La problemática existente genera mayores tiempos de desplazamiento, incremento de costos de operación y mantenimiento vehicular, afectación al transporte de productos agrícolas y limitaciones en el acceso de la población a servicios básicos y centros poblados.

La situación actual se agrava debido a las características geotécnicas e hidrológicas del sector, ya que la vía se emplaza sobre una llanura aluvial de baja pendiente, conformada por suelos finos de baja capacidad portante y alta susceptibilidad a la humedad, con presencia de nivel freático superficial y condiciones de alta pluviosidad. Asimismo, se evidencian deficiencias en el sistema de drenaje longitudinal y transversal, ausencia de cunetas funcionales y falta de infraestructura complementaria en sectores poblados, lo que favorece la acumulación de agua sobre la calzada y acelera el deterioro de la estructura vial.

El proyecto contempla dos tipos de sección vial: una sección urbana comprendida entre las abscisas 0+000 a 0+260 y 2+695 a 2+930, y una sección rural en el resto del corredor. La intervención incluye la rehabilitación integral de la estructura de pavimento mediante mejoramiento de subrasante, base estabilizada y carpeta asfáltica;

construcción de obras de drenaje longitudinal y transversal, incluyendo ductos tipo cajón; implementación de señalización horizontal y vertical; y adecuación de tramos urbanos mediante bordillos, cunetas y aceras.

Justificación:

La contratación de la obra de REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, CANTÓN YAGUACHI responde a la necesidad institucional de recuperar la funcionalidad y capacidad operativa de un corredor vial rural prioritario, cuya condición actual limita la conectividad territorial y afecta el desarrollo socioeconómico del área de influencia.

La intervención permitirá disponer de una infraestructura vial técnicamente adecuada y acorde a las condiciones actuales y proyectadas de tránsito, incorporando soluciones estructurales, hidráulicas y de seguridad vial orientadas a garantizar un adecuado nivel de servicio, mayor durabilidad del pavimento y reducción de vulnerabilidad frente a eventos climáticos recurrentes.

El proyecto contempla la construcción de una nueva estructura de pavimento conformada por carpeta asfáltica de 5 cm, base estabilizada al 3% con cemento de 20 cm y mejoramiento de subrasante de 15 cm, además de la implementación de ductos tipo cajón, señalización horizontal y vertical y adecuación de secciones urbanas mediante aceras y bordillo-cuneta, permitiendo mejorar la circulación vehicular y peatonal de forma segura y continua.

La ejecución de esta intervención contribuirá a optimizar las condiciones de movilidad de la población beneficiaria, reducir costos de operación vehicular, mejorar el transporte de productos agrícolas y fortalecer la conectividad entre recintos rurales y centros poblados del cantón Yaguachi, garantizando además el cumplimiento de los objetivos establecidos dentro del Proyecto “Vías Rurales Resilientes”.

2.3. BENEFICIARIOS:

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

Beneficiarios Directos:

De acuerdo con la base de datos del componente social de los Estudios y Diseños Definitivos, el proyecto registra una población beneficiaria directa de 14.877 habitantes dentro del área de influencia de la vía El Deseo – La Inmaculada – Cruce Bueno.

Beneficiarios Indirectos:

Conforme a la información del estudio finalizado, se determina una población beneficiaria indirecta de 80.205 habitantes, asociados a la conectividad vial y dinámica productiva del cantón Yaguachi y sectores aledaños.

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	Rubro/Descripción	Unidad	Cantidad
1	OBRAS PRELIMINARES		
1.1	DESBROCE, DESBOSQUE Y LIMPIEZA	ha	5.10
1.2	DEMOLICION DE ESTRUCTURAS DE HORMIGON ARMADO EXISTENTES	m3	500.00
1.3	DEMOLICION DE ELEMENTOS DE HORMIGON SIMPLE EXISTENTES	m3	7,150.00
1.4	DESALOJO DE ESCOMBROS	m3-km	153,000.00
2	LETRERO DE OBRA 4.5X3M (INC. ESTRUCTURA METALICA, LONA CON IMPRESIÓN COLOR)	u	2.00
3	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE LETRERO DE 0.60X1.20M (LONA CON IMPRESIÓN)	u	68.00
4	MOVIMIENO DE TIERRA		

4.1	EXCAVACION SIN CLASIFICACION Y CONFORMACIÓN DE LA PLATAFORMA VIAL	m3	517.75
4.2	EXCAVACION SIN CLASIFICACION CON EXCAVADORA	m3	3,451.68
4.3	DESALOJO MATERIAL DE EXCAVACION	m3-km	79,388.60
4.4	SUMINSTRO Y COLOCACION DE MATERIAL DE PRESTAMO IMPORTADO	m3	15,588.21
4.5	TRANSPORTE DE MATERIALES PÉTREOS	m3-km	848,933.92
4.6	SUMINISTRO Y COLOCACION DE MATERIAL DE MEJORAMIENTO	m3	8,715.08
4.7	TRANSPORTE DE MATERIALES PÉTREOS	m3-km	474,623.26
4.8	SUMINISTRO Y COLOCACION DE BASE DE AGREGADOS ESTABILIZADA CON CEMENTO PORTLAND	m3	10,921.51
4.9	TRANSPORTE DE MATERIALES PÉTREOS	m3-km	594,785.44
5	REPOSICION DE SISTEMA DE AGUA POTABLE		
5.1	EXCAVACION SIN CLASIFICACION CON RETROEXCAVADORA	m3	600.00
5.2	EXCAVACION MANUAL	m3	150.00
5.3	DESALOJO MATERIAL DE EXCAVACION	m3-km	15,000.00
5.4	SUMINISTRO Y COLOCACION DE MATERIAL DE MEJORAMIENTO PARA ESTRUCTURAS	m3	525.00
5.5	TRANSPORTE DE MATERIALES PÉTREOS	m3-km	28,591.50
5.6	RECUBRIMIENTO DE ARENA	m3	225.00
5.7	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TUBERIA PVC E/C D= 63 MM - 0,80 MPA	m	1,250.00
5.8	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CODO 45 GRADOS PVC E/C D= 63 MM	u	10.00
5.9	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TEE PVC E/C D= 63 MM	u	5.00
5.10	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TAPÓN PVC E/C D= 63 MM	u	5.00
5.11	GUÍAS DOMICILIARIAS (INCL. COLLARIN DE 63 MM)	u	350.00
5.12	BLOQUE DE ANCLAJE PARA TUBERIA DE PVC	u	20.00
6	PAVIMENTO		
6.1	IMPRIMACION CON EMULSION ASFALTICA CSS-1H	m2	54,142.19
6.2	CAPA DE RODADURA DE HORMIGÓN ASFALTICO MEZCLADO EN PLANTA E=5 CM (2 PLG)	m2	38,244.99
6.3	TRANSPORTE DE MEZCLA ASFÁLTICA	m3-km	104,141.11
6.4	TRATAMIENTO BITUMINOSO SUPERFICIAL TIPO 2B	m2	15,897.20
6.5	TRANSPORTE DE MATERIALES PÉTREOS	m3-km	43,288.08
7	ZONA POBLADA		
7.1	EXCAVACION MANUAL	m3	509.36
7.2	DESALOJO MATERIAL DE EXCAVACION	m3-km	10,187.20

7.3	MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE CON SUELO SELECCIONADO CON COMPACTADOR MANUAL (ACERA)	m3	762.61
7.4	TRANSPORTE DE MATERIALES PÉTREOS	m3-km	41,531.74
7.5	BORDILLO CUNETA HORMIGON PREMEZCLADO F´C = 280 KG/CM2 (INCL. ENCOFRADO)	m3	166.32
7.6	ACERAS DE HORMIGON PREMEZCLADO F´C= 210 KG/CM2 (INC. ENCOFRADO)	m3	145.53
8	DRENAJE		
8.1	EXCAVACION SIN CLASIFICACION CON EXCAVADORA	m3	187.20
8.2	DESALOJO MATERIAL DE EXCAVACION	m3-km	10,194.91
8.3	SUMINISTRO Y COLOCACION DE MATERIAL DE MEJORAMIENTO PARA ESTRUCTURAS	m3	187.20
8.4	TRANSPORTE DE MATERIALES PÉTREOS	m3-km	10,194.91
8.5	MEJORAMIENTO DE SUBRASANTE CON MATERIAL PÉTREO TIPO PEDRAPLÉN	m3	28.08
8.6	TRANSPORTE DE MATERIALES PÉTREOS	m3-km	1,529.24
8.7	HORMIGON PARA REPLANTILLOS F´C=180 KG/CM2 EN SITIO	m3	3.98
8.8	HORMIGON PREMEZCLADO F´C=280 KG/CM2 (INC. INHIBIDOR DE CORROSION Y ENCOFRADO)	m3	60.81
8.9	ACERO DE REFUERZO EN BARRAS (F´Y=4200 KG/CM2)	kg	5,639.13
9	SISTEMA ELECTRICO		
9.1	DESMONTAJES		
9.1.1	REUBICACIÓN DE POSTES / H.A. DE ALUMBRADO (NO INC. DESVESTIMIENTO)	u	75.00
9.1.2	DESMONTAJE DE POSTES EXISTENTE	u	75.00
9.2	POSTE DE ALUMBRADO VIAL		
9.2.1	SUMINISTRO E INSTALACION DE POSTE DE HORMIGON ARMADO 10MX400KGF	u	1.00
9.2.2	SUMINISTRO E INSTALACION DE POSTE DE HORMIGON ARMADO 12MX500KGF	u	110.00
9.2.3	SUMINISTRO DE POSTE DE HORMIGON ARMADO DE 10 MX2000 KGF	u	1.00
9.2.4	SUMINISTRO DE POSTE DE HORMIGÓN ARMADO DE 12 MX2000 KGF	u	2.00
9.2.5	INSTALACION DE POSTE DE HORMIGON / PRFV DE 9 A 14M	u	5.00
9.2.6	CONSTRUCCION DE POSTE METALICO HIERRO NEGRO CED40 10M	u	1.00
9.2.7	CONSTRUCCION DE POSTE METALICO HIERRO NEGRO CED40 12M	u	1.00
9.2.8	INSTALACION DE POSTE METALICO HINCADO DE 10 A 14M	u	2.00
9.2.9	SUMINISTRO E INSTALACION DE BASE DE HORMIGON PARA POSTE METALICO HINCADO 8 A 12M	u	2.00
9.2.10	SUMINISTRO E INSTALACION DE BASE DE HORMIGON PARA POSTE AUTOSOPORTADO 8 A 12M	u	3.00

9.2.11	APLOMADO DE POSTE DE HORMIGON	u	10.00
9.2.12	RETIRO DE POSTE METALICO DE 3 A 8M	u	1.00
9.2.13	RETIRO DE POSTE METALICO DE 9 A 12M	u	2.00
9.2.14	RETIRO DE POSTE DE HORMIGON DE 9 A 12M	u	48.00
9.2.15	RETIRO DE ESTRUCTURAS ELECTRICAS EN POSTE	u	104.00
9.3	TRANSFORMADORES		
9.3.1	REUBICACION DE TRANSFORMADOR EN POSTE INC PUESTA A TIERRA	u	8.00
9.3.2	RETIRO DE TRANSFORMADOR EN POSTE	u	1.00
9.3.3	SUMINISTRO E INSTALACION DE CAJA PORTAFUSIBLE 100A 15KV	u	10.00
9.3.4	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE PARARRAYO DE 10 KV CON DESCONECTADOR Y ATERRIZAMIENTO	u	1.00
9.3.5	SUMINISTRO E INSTALACION DE TRANSFORMADOR CSP 1F 15KVA EN POSTE	u	1.00
9.3.6	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TRANSFORMADOR CSP 25 KVA EN POSTE	u	2.00
9.3.7	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TRANSFORMADOR CSP 1F 37.5 KVA EN POSTE	u	1.00
9.3.8	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TRANSFORMADOR CSP 1F 50 KVA EN POSTE	u	1.00
9.4	ALIMENTADORES		
9.4.1	RETIRO DE REDES ELECTRICAS AEREAS EXISTENTES EN MT/BT	m	500.00
9.4.2	RETIRO DE ACOMETIDAS DOMICILIARIAS	m	1,000.00
9.4.3	REUBICACION DE REDES ELECTRICAS AEREAS EXISTENTES EN MT/BT	m	2,000.00
9.4.4	AJUSTE LIMPIEZA RETEMPLADO Y EMPAQUETADO DE REDES DE TELECOMUNICACIONES	m	2,000.00
9.4.5	SUMINISTRO, TENDIDO Y REGULADO DE CABLE PREENSAMBLADO 2X35+1X50 MM2	m	10.00
9.4.6	SUMINISTRO, TENDIDO Y REGULADO DE CABLE PREENSAMBLADO 2X50 + 50	m	10.00
9.4.7	Suministro e instalación de cable pre ensamblado 2x70 + 50 mm	m	4,000.00
9.4.8	SUMINISTRO E INSTALACION DE TUBO POSTE 2 1/2 PLG X 3M	u	30.00
9.4.9	SUMINISTRO E INSTALACION DE BASE DE HORMIGON CON CANASTILLA PARA POSTE 3 A 6M CON CANASTILLA DE ACERO GALVANIZADO	u	30.00
9.4.10	SUMINISTRO E INSTALACION DE ACOMETIDA DOMICILIARIA 2X6+6 XLPE AL	m	3,750.00
9.4.11	SUMINISTRO E INSTALACION DE ACOMETIDA DOMICILIARIA 2X4+4 XLPE AL	m	10.00
9.4.12	SUMINISTRO E INSTALACION DE ACOMETIDA DOMICILIARIA 2X2+4 XLPE AL	m	10.00
9.4.13	SUMINISTRO E INSTALACION DE ACOMETIDA DOMICILIARIA 2X1/0+2 XLPE AL	m	10.00

9.4.14	SUMINISTRO E INSTALACION DE KIT DE ACOMETIDA PREENSAMBLADA 1F 220V	u	150.00
9.4.15	SUMINISTRO E INSTALACION DE KIT DE ACOMETIDA PREENSAMBLADA 1F 220V 125A	u	1.00
9.4.16	SUMINISTRO E INSTALACION DE BASE SOQUET 1F CL100	u	5.00
9.4.17	SUMINISTRO E INSTALACION DE BREAKER SOBREPUESTO 2P 15 A 70AMP	u	5.00
9.4.18	SUMINISTRO E INSTALACION DE TABLERO DE MEDIDOR 1F CL100 (NO INC. BREAKER)	u	5.00
9.4.19	SUMINISTRO E INSTALACION DE CANALIZACION 1 1/4 PLG RIG	m	10.00
9.4.20	SUMINISTRO E INSTALACION DE REVERSIBLE RIG 1 1/4 PLGRIG	u	5.00
9.4.21	SUMINISTRO DE CABLE DE ALUMINIO ACSR/AAC/ASC 2 AWG	m	7,500.00
9.4.22	SUMINISTRO DE CABLE DE ALUMINIO ACSR/AAC/ASC 1/0 AWG	m	10.00
9.4.23	SUMINISTRO DE CABLE DE ALUMINIO ACSR/AAC/ASC 3/0 AWG	m	10.00
9.4.24	SUMINISTRO DE CABLE DE ALUMINIO ACSR/AAC/ASC 336.4 MCM	m	10.00
9.4.25	INSTALACION DE ALIMENTADOR AEREO DE DISTRIBUCION EN BAJA TENSION	m	4,020.00
9.4.26	INSTALACION DE ALIMENTADOR AEREO DE DISTRIBUCION EN MEDIA TENSION MONOFASICO	m	7,530.00
9.4.27	INSTALACION DE ALIMENTADOR AEREO DE DISTRIBUCION EN MEDIA TENSION TRIFASICO	m	10.00
9.4.28	SUMINISTRO E INSTALACION DE ALIMENTADOR L2 XLPE 15KV	m	10.00
9.4.29	SUMINISTRO E INSTALACION DE CABLE 4 CU DESN	m	10.00
9.4.30	SUMINISTRO E INSTALACION DE CABLE 2 AL TTU	m	10.00
9.4.31	SUMINISTRO E INSTALACION DE PUNTA TERMINAL INTERIOR/EXTERIOR 2-250MCM	u	1.00
9.4.32	SUMINISTRO E INSTALACION DE PUESTA A TIERRA CON SOLDADURA VARILLA 5/8X8 COBRE PURO - CABLE 2 CU DESN	u	1.00
9.5	CANALIZACIONES		
9.5.1	SUMINISTRO E INSTALACION DE CANALIZACION 63MM PVC	m	10.00
9.5.2	SUMINISTRO E INSTALACION DE CANALIZACION 110MM PVC TDP	m	10.00
9.5.3	SUMINISTRO E INSTALACION DE BAJANTE ELECTRICA EN POSTE 4 PLG RIG	u	1.00
9.5.4	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CAJA DE REVISIÓN H.A. F°C=280 KG/CM2. 90 X 90 X 90 CM MEDIDAS INTERIORES (USO ELÉCTRICO) SIN TAPA.	u	2.00
9.5.5	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TAPA DE HIERRO DÚCTIL DE USO ELÉCTRICO 400 KN 80X80CM (PARA CAJA DE 90X90 INT) INCLUYE LOSA	u	2.00
9.5.6	RETIRO DE TUBERIAS SUBTERRANEAS EXISTENTES	m	10.00

9.6	ESTRUCTURAS DE MT Y BT		
9.6.1	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1ER	u	20.00
9.6.2	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1EP	u	84.00
9.6.3	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1PR3	u	40.00
9.6.4	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1PP3	u	1.00
9.6.5	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1PD3	u	1.00
9.6.6	SUMINISTRO DE BRAZO VOLADO PARA ESTRUCTURA BT	u	1.00
9.6.7	INSTALACION DE ESTRUCTURA EN BAJA TENSION	u	18.00
9.6.8	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1BD	u	3.00
9.6.9	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1CD	u	12.00
9.6.10	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1CR	u	13.00
9.6.11	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1CP	u	51.00
9.6.12	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTRUCTURA 1CA	u	33.00
9.6.13	SUMINISTRO DE ESTRUCTURA 1VR	u	1.00
9.6.14	INSTALACION DE ESTRUCTURA MONOFASICA EN MEDIA TENSION	u	24.00
9.6.15	SUMINISTRO DE ESTRUCTURA 3VP	u	1.00
9.6.16	INSTALACION DE ESTRUCTURA BIFASICA O TRIFASICA EN MEDIA TENSION	u	1.00
9.6.17	SUMINISTRO E INSTALACION DE TENSOR A TIERRA CON AISLADOR	u	64.00
9.6.18	SUMINISTRO E INSTALACION DE TENSOR FAROL SIMPLE CON AISLADOR	u	17.00
9.6.19	SUMINISTRO E INSTALACION DE TENSOR POSTE A POSTE - CRUCETA A POSTE	u	1.00
9.6.20	SUMINISTRO E INSTALACION DE PUENTE EN MEDIA TENSION UNA LINEA (NO INCLUYE CONDUCTOR)	u	20.00
9.6.21	SUMINISTRO E INSTALACION DE PUENTE EN BAJA TENSION UNA LINEA (NO INCLUYE CONDUCTOR)	u	20.00
9.7	LUMINARIAS		
9.7.1	RETIRO DE LUMINARIA 5M A 10M	u	60.00
9.7.2	SUMINISTRO E INSTALACION DE LUMINARIA VIAL LED DESDE 70W HASTA 100W	u	139.00
9.7.3	SUMINISTRO E INSTALACION DE BRAZO GALVANIZADO PARA LUMINARIA VIAL 1.5M	u	139.00
9.7.4	SUMINISTRO E INSTALACION DE CABLE CONCENTRICO 2X12 CU	m	347.50
9.7.5	SUMINISTRO E INSTALACION DE CONECTOR DENTADO PARA ALUMBRADO EN REDES AEREAS	u	276.00
9.7.6	SUMINISTRO E INSTALACION DE CONECTOR TIPO H PARA ALUMBRADO EN REDES AEREAS	u	2.00
10	SEÑALIZACION		
10.1	SEÑALIZACION HORIZONTAL		

10.1.1	SEÑALIZACION HORIZONTAL CONTINUA CON PINTURA TERMOPLASTICA E=2,3 MM EN SECO (VIA 15 CM AMARILLA O BLANCA/MICROESFERAS)	m	13,821.00
10.1.2	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL SEGMENTADA CON PINTURA TERMOPLÁSTICA (E = 2.3 MM EN SECO, VÍA DE 15 CM, COLOR AMARILLO O BLANCO CON MICROESFERAS)	m	1,320.30
10.1.3	MARCAS DE PAVIMENTO C/PINTURA TERMOPLÁSTICA E=2.3MM (SECO) "PASOS CEBRA, FLECHAS, LEYENDAS"	m2	3,090.17
10.1.4	MARCADORES DE PAVIMENTO RETROREFLEJANTES (TACHAS) (BIDIRECCIONALES)	u	1,262.00
10.1.5	REDUCTOR DE VELOCIDAD DE HORMIGON DE CEMENTO PORTLAND MOD. ROT. FLEX. 4.5 MPA (INCL. ACERO DE REFUERZO)	m2	603.00
10.2	SEÑALIZACION VERTICAL		
10.2.1	SUMINISTRO E INSTALACION DE LETRERO DE ALUMINIO PARA SEÑALETICA VERTICAL	m2	201.97
10.2.2	SUMINISTRO E INSTALACION DE TUBO CUADRADO GALVANIZADO DE 2 PLG PARA SEÑALETICA VERTICAL	m	395.00
10.2.3	GUARDA CAMINO TIPO VIGA METALICA (DOBLE)	m	1,765.00
11	PLAN DE MANEJO AMBIENTAL		
11.1	AGUA PARA CONTROL DE POLVO	m3	6,480.00
11.2	MONITOREO DE RUIDO AMBIENTE	u	9.00
11.3	MONITOREO DE CALIDAD DE AIRE (PM 2.5 Y PM 10)	u	9.00
11.4	ESCOMBRERAS (DISPOSICIÓN FINAL Y TRATAMIENTO PAISAJISTICO DE ZONAS DE DEPOSITO)	m3	12,548.24

Nota: A partir de la información recopilada durante la consultoría de auditoría de seguridad vial, el contratista deberá considerar e incorporar en su oferta económica los siguientes rubros y cantidades:

Nro.	Item	Codigo	Rubro/Descripción	Unidad	Cantidad
	1		SEÑALIZACION		
	1.1		SEÑALIZACION HORIZONTAL		
1	1.1.1	RSH-0009	MARCAS DE PAVIMENTO C/PINTURA TERMOPLÁSTICA E=2.3MM (SECO) "PASOS CEBRA, FLECHAS, LEYENDAS"	m2	218.00
	1.2		SEÑALIZACION VERTICAL		
2	1.2.1	RSV-0183	SUMINISTRO E INSTALACION DE LETRERO DE ALUMINIO PARA SEÑALETICA VERTICAL	m2	94.01
3	1.2.2	RSV-0184	SUMINISTRO E INSTALACION DE TUBO CUADRADO GALVANIZADO DE 2 PLG PARA SEÑALETICA VERTICAL	m	1,945.00

Se anexa Informe de ASV en Fase de Diseño, Recomendaciones_ASV_Cruce_Bueno, Planos_Recomendaciones_ASV.

Nota: Con base en las recomendaciones establecidas en la consultoría de resiliencia, el oferente deberá considerar e implementar las medidas descritas a continuación. Se precisa que dichas recomendaciones ya han sido contempladas e incorporadas en los rubros que conforman el presupuesto referencial.

RESILIENCIA

ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LOS DISEÑOS EXISTENTES DEL PROYECTO VIAL

	(DUCTO CAJÓN 1,10 x 1,10 m) ABS 0+600	Este es un ducto nuevo a construirse cuya sección será de 1,10 x 1,10 m y longitud de 12 m. Se construirán muros de ala entrada - salida. El ducto permitirá el cruce de aguas en épocas de inundación de una margen a otra (vasos comunicantes). Esta estructura de ninguna manera solucionarán el problema de inundaciones regionales que se provoquen, por ejemplo, por el desborde del río Chimbo. Los diseños analizados cumplen con los criterios técnicos establecidos y presentan una configuración geométrica, estructural e hidráulica adaptadas a las condiciones del terreno, en tanto zonas de asentamientos humanos consolidadas, que presenta potenciales afectaciones por riegos residuales de inundación identificadas (hidrometeorológicas o antrópicas). Esto refleja un adecuado desempeño funcional y estructural de la propuesta en la condición actual y aunque mantiene condiciones de resiliencia,	Se recomienda mantener los criterios de diseño adoptados, complementando con un programa de mantenimiento preventivo y monitoreo periódico que permita verificar el desempeño del drenaje, taludes de relleno y estructuras tras eventos de lluvia. Asimismo, se sugiere documentar las condiciones actuales mediante planos "as-built" actualizados e incorporar indicadores de resiliencia que consideren funcionalidad, redundancia y adaptabilidad, garantizando la sostenibilidad y capacidad de respuesta del proyecto frente a riesgos residuales. Ordenar nuevos estudios viales con una nueva ruta hacia al oriente, la configuración de segmentos de camino - dique para solucionar el problema de inundaciones regionales (desborde de rios cercanos) y proteger los enclaves agrícolas y urbanos en la zona lateral del camino
--	--	--	---

		operatividad y seguridad vial ante escenarios de riesgo razonablemente esperados, únicamente mitiga eventos regionales extraordinarios de inundación.	
	DUCTO - CAJÓN ABS 2+640	Este tramo es considerado un cruce estratégico para permitir la facilidad del tránsito de aguas en caso de precipitaciones extremas en la cual se proyectaba colocar un cauce artificial inicialmente, luego de la inspección en campo se determinó que no es posible colocar un ducto cajón debido que en el sector se encuentra con la presencia de casas y predios que impiden su ubicación	Las obras de drenaje de una vía, que cruzan por una zona poblada, son progresivamente reemplazadas con las redes de alcantarillado pluvial debido a la interferencia de predios y calles. Mientras no se consolidan estas nuevas obras de drenaje, las aguas de precipitaciones extremas son escurridas hacia puntos bajos y evacuadas en función de la disponibilidad de depresiones en terrenos naturales poco intervenidos creando sitios de concentración y cauce artificiales

	(DUCTO CAJÓN 1,10 x 1,10 m) ABS 4+040	Este es un ducto nuevo a construirse cuya sección será de 1,10 x 1,10 m y longitud de 13 m. Se construirán muros de ala entrada - salida. El ducto permitirá el cruce de aguas en épocas de inundación de una margen a otra (vasos comunicantes). Esta estructura de ninguna manera solucionarán el problema de inundaciones regionales que se provoquen, por ejemplo, por el desborde del río Chimbo. Los diseños analizados cumplen con los criterios técnicos establecidos y presentan una configuración geométrica, estructural e hidráulica adaptadas a las condiciones del terreno, en tanto zonas de asentamientos humanos consolidadas, que presenta potenciales afectaciones por riegos residuales de inundación identificadas (hidrometeorológicas o antrópicas). Esto refleja un adecuado desempeño funcional y estructural de la propuesta en la condición actual y aunque mantiene condiciones de resiliencia, operatividad y seguridad vial ante escenarios de riesgo razonablemente esperados, únicamente	Se recomienda mantener los criterios de diseño adoptados, complementando con un programa de mantenimiento preventivo y monitoreo periódico que permita verificar el desempeño del drenaje, taludes de relleno y estructuras tras eventos de lluvia. Asimismo, se sugiere documentar las condiciones actuales mediante planos "as-built" actualizados e incorporar indicadores de resiliencia que consideren funcionalidad, redundancia y adaptabilidad, garantizando la sostenibilidad y capacidad de respuesta del proyecto frente a riesgos residuales. Ordenar nuevos estudios viales con una nueva ruta hacia al oriente, la configuración de segmentos de camino - dique para solucionar el problema de inundaciones regionales (desborde de rios cercanos) y proteger los enclaves agrícolas y urbanos en la zona lateral del camino.
--	--	---	--

		mitiga eventos regionales extraordinarios de inundación.	
--	--	--	--

	(DUCTO CAJÓN 1,50 x 1,20 m) ABS 4+456	Este es un ducto nuevo a construirse cuya sección será de 1,10 x 1,10 m y longitud de 13 m. Se construirán muros de ala entrada -salida. El ducto permitirá el cruce de aguas en épocas de inundación de una margen a otra (vasos comunicantes). Esta estructura de ninguna manera solucionará el problema de inundaciones regionales que se provoquen, por ejemplo, por el desborde del río Chimbo. Los diseños analizados cumplen con los criterios técnicos establecidos y presentan una configuración geométrica, estructural e hidráulica adaptadas a las condiciones del terreno, en tanto zonas de asentamientos humanos consolidadas, que presentan potenciales afectaciones por riesgos residuales de inundación identificadas (hidrometeorológicas o antrópicas). Esto refleja un adecuado desempeño funcional y estructural de la propuesta en la condición actual y aunque mantiene condiciones de resiliencia, operatividad y seguridad vial ante escenarios de riesgo razonablemente esperados, únicamente mitiga eventos regionales extraordinarios de inundación.	Se recomienda mantener los criterios de diseño adoptados, complementando con un programa de mantenimiento preventivo y monitoreo periódico que permita verificar el desempeño del drenaje, taludes de relleno y estructuras tras eventos de lluvia. Asimismo, se sugiere documentar las condiciones actuales mediante planos "as-built" actualizados e incorporar indicadores de resiliencia que consideren funcionalidad, redundancia y adaptabilidad, garantizando la sostenibilidad y capacidad de respuesta del proyecto frente a riesgos residuales. Ordenar nuevos estudios viales con una nueva ruta hacia al oriente, la configuración de segmentos de camino -dique para solucionar el problema de inundaciones regionales (desborde de ríos cercanos) y proteger los enclaves agrícolas y urbanos en la zona lateral del camino.
--	--	--	---

ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LOS DISEÑOS EXISTENTES DEL PROYECTO - TRAZADO VIAL

TRAZADO VIAL
LONGITUD m =5046,73
ABS 0+000-5+046,73

El trazado se apegado estrictamente al camino existente. Hay muchos asentamientos o comunidades en ambas márgenes de la vía. Presentan dos secciones típicas con dimensiones recomendables con omisión de espaldones al momento de cruzar centros poblados, por tratarse de la rehabilitación de la vía existente. En estos cruces esta incorpora cunetas y acera. Por lo que el corredor vial no es de sección regular. Aproximadamente 15 curvas horizontales no cumplen con lo recomendado en la normativa técnica, además que no se ha considerado la incorporación de curvas compuestas que permitan desarrollar de mejora manera la transición de los peraltes. Las distancias entre tangencia o la tangente intermedia entre curvas es insuficiente para poder realizar una transición adecuada del peralte.

Se recomienda analizar varias alternativas de variantes para proponer una nueva vía que cumpla con la mayoría de parámetros geométricos, que se apegue más a lo recomendado en la normativa nacional vigente. La posible nueva ruta permitirá realizar proyecciones altimétricas lo suficientemente sobre elevadas de tal manera que pueda salvaguardarse su infraestructura vial de riesgos de inundación, logrando así resiliencia de esta obra. Se propone en este nuevo estudio definir segmentos de carretera - dique que concilie el control y drenaje de inundaciones, mejorando la resiliencia para las comunidades sociales a través del proyecto. A los efectos de este proyecto, no se recomienda mejorar la carretera por la margen occidental del Río Chimbo, puesto que maximiza la inversión debido a su longitud y coberturas territoriales.

ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LOS DISEÑOS EXISTENTES DEL PROYECTO VIAL (CUNETAS)

	(CUNETAS) ABS 0+000-0+260 LONG. (m) = 520,00	El diseño tipológico analizado cumple con los criterios técnicos establecidos y presentan una configuración geométrica e hidráulica que no evidencia afectaciones significativas frente a las amenazas identificadas (hidrometeorológicas, geotécnicas o antrópicas). Esto refleja un aceptable desempeño funcional e hidráulico, con la utilización parcial de cunetas revestidas solo en las áreas pobladas, quedando los demás tramos en cuneta blanda, lo cual no limita que el proyecto mantenga condiciones de resiliencia, operatividad y seguridad vial ante escenarios de riesgo razonablemente esperados, especialmente por su condición.	Se recomienda mantener los criterios de diseño adoptados, complementándolos con un programa de mantenimiento preventivo y monitoreo periódico, especialmente en las secciones con cuneta blanda que, además permita verificar el desempeño del drenaje, taludes de relleno y estructuras tras eventos de lluvia. Asimismo, se sugiere documentar las condiciones actuales mediante planos "as-built" actualizados e incorporar indicadores de resiliencia que consideren funcionalidad, redundancia y adaptabilidad, garantizando la sostenibilidad y capacidad de respuesta del proyecto frente a riesgos residuales.
--	---	--	---

ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LOS DISEÑOS EXISTENTES DEL PROYECTO VIAL. PAVIMENTOS

	PAVIMENTO SEMI RÍGIDO ÁREA RURAL ABS 0+000-5+046,73 LONG (m) 5.046,73	Los diseños tipológicos analizados cumplen con los criterios técnicos establecidos y presentan una solución de pavimentos que no evidencia afectaciones significativas frente a las amenazas identificadas (hidrometeorológicas, geotécnicas o antrópicas) más que las previsibles en un modelo de deterioro. Esta tipología de pavimento estabilizado con cemento presenta un aceptable desempeño funcional y estructural, con el aprovechamiento del sistema de drenaje proyectado, lo cual no limita que el proyecto mantenga condiciones de resiliencia, operatividad y seguridad vial ante escenarios de riesgo razonablemente esperados. Se hace notar la conveniencia de que el espaldón en las secciones con cuneta blanda se encuentre estabilizado con cemento lo cual implica un menor riesgo de erosión lateral.	Se recomienda que los espaldones en sección de cuneta blanda, tenga estabilización con cemento, para facilitar el mantenimiento de la cuneta y evitar eventuales pérdidas mayores; por lo demás, mantener los criterios de diseño adoptados, complementándolos con un programa de mantenimiento preventivo y monitoreo periódico de características superficiales y estructurales, que permitan verificar el desempeño del pavimento en época seca y lluviosa. Asimismo, se sugiere documentar las condiciones actuales mediante levantamiento de estándares de pre y post construcción actualizados e incorporar indicadores de resiliencia que consideren funcionalidad, redundancia y adaptabilidad, garantizando la sostenibilidad y capacidad de respuesta del proyecto frente a riesgos residuales.
--	--	---	--

ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS DEL DISEÑO GEOMÉTRICO DE LA CARRETERA

	AFFECTACIONES ABS 0+000-5+046,73 LONG (m) 5.046,73	De acuerdo al informe técnico de la consultoría de gestión social y reasentamientos humanos, contratada por el GADPG, se identifican afectaciones se concentran en franjas longitudinales (de 1,01 a 5,91 m de ancho), principalmente en zonas agrícolas de los recintos El Deseo, La Inmaculada y Cruce Bueno. Se identifican 5 tramos viales con características de ocupación espacial disímiles, de los cuales ninguno se encuentra fuera de la huella de la vía existente. Existen dos tramos urbano consolidado con y sin servicios públicos y edificaciones continuas, los cuales se adaptan a la configuración de travesías urbanas, con importante dotaciones de señalización y seguridad vial.	Se recomienda acoger las recomendaciones de la consultoría de gestión social y ejecutar la construcción siguiendo las recomendaciones de los estudios, especialmente en lo referido al replanteo del proyecto geométrico horizontal, en el tramo vial donde las curvas no cumpla con la normativa vial, donde aplica la ocupación de áreas disponibles entre 1,01 a 5,91 m de ancho. En lo demás, se estará a la recomendación de los estudios de mantener las intervenciones dentro de la huella de la vía existente. En este caso urbano prevaleciente a lo largo de la carretera, aplica la recomendación del estudio que las interferencias se manejen mediante ajustes de replanteo y reposición de cerramientos, manteniendo la intervención dentro del derecho de vía existente, dado que la intervención propuesta en esta carretera es exclusivamente de rehabilitación y en ningún caso de mejoramiento.
ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LOS DISEÑOS EXISTENTES DEL PROYECTO VIAL. ILUMINACION VIA RURAL Y URBANA			

	Iluminación vía rural y mejoramiento redes urbanas existentes ABS 0+000-5+046,73 LONG (m) 5046,73	El proyecto carece de iluminación rural lo cual no contribuye al mejoramiento de la seguridad general y la resiliencia a través del proyecto.	Se recomienda solicitar al la Corporación Nacional de Electricidad la preparación y dotación de este servicio que contribuye al incremento de la seguridad vial y al mejoramiento de las condiciones de seguridad general de las comunidades y frentistas
--	--	--	--

ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LOS DISEÑOS EXISTENTES DEL PROYECTO VIAL. SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL RURAL Y URBANA.

	TRÁNSITO ÁREA RURAL ABS 0+000-5+046,73 LONG (m) 5.046,73	Los diseños tipológicos analizados cumplen con los criterios técnicos establecidos y presentan una solución que no evidencia afectaciones significativas frente a las amenazas identificadas (hidrometeorológicas y antrópicas) más que las previsibles por aspectos de vandalismo, tránsito y conservación. Esto refleja un aceptable desempeño funcional, con el aprovechamiento como sistema de ayuda a la conducción, lo cual no limita que el proyecto mantenga condiciones de resiliencia, operatividad y seguridad vial ante escenarios de riesgo razonablemente esperados. Se hace notar que las señales no discriminan suficientemente el ámbito urbano y rural.	Se recomienda mantener los criterios de diseño adoptados, complementándolos con un programa de mantenimiento preventivo y monitoreo periódico de características como la integridad y visibilidad, que permitan verificar el desempeño y estándares del sistema. Asimismo, se sugiere documentar las condiciones actuales mediante levantamiento de indicadores de resiliencia que consideren funcionalidad, redundancia y adaptabilidad, garantizando la sostenibilidad y capacidad de respuesta del sistema frente a riesgos residuales. Antes de la colocación final de dispositivos en el área urbana, se hará una adaptación eficiente a las actividades propias implantadas en este entorno específico, especialmente en cuanto a tránsito peatonal, actividades de servicios e interferencias.
--	---	--	--

EVALUACIÓN TÉCNICA DE ASPECTOS NO INCORPORADOS EN EL DISEÑO DE INGENIERÍA Y RECOMENDACIONES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS PARA LA RESILIENCIA VIAL. PAVIMENTOS

PAVIMENTO SEMIRÍGIDO ÁREA RURAL ABS 0+000-5+046,73 LONG (m) 5.046,73	Los diseños para obras de pavimentación en el entorno rural, consideran la construcción de cunetas blandas, generalmente como medida de bajo costo para vías rurales, compatibles con las solicitudes de servicio, en trazados sobre terreno llano. En el presente caso se prevé la pavimentación asfáltica de la sección transversal completa, mediante la estabilización con cemento de la capa granular, sobre el ancho de espaldones o arcenes, con lo cual se pretende mejorar la respuesta del pavimento al drenaje, impermeabilizándolo y elevando la capacidad de resistencia mecánica, así como atenuando los problemas de erosión progresiva lateral y el bombeo de finos. Se evidencia que no existen requerimientos de cumplimiento para estándares estructurales y funcionales, relacionados con la recepción de los pavimentos a construir.	Se recomienda que los espaldones en sección de cuneta blanda, tenga estabilización con cemento, para facilitar el mantenimiento de la cuneta y evitar eventuales pérdidas por erosión lateral. El GADPG dispondrá en el contrato de obra a los administradores del mantenimiento vial, el monitoreo constante, mínimo anualmente, sobre los requerimientos y ejecución de actuaciones de conservación de las cunetas blandas. Asimismo, se instruirá la ejecución del monitoreo de características superficiales y estructurales del pavimento para la recepción de las obras de rehabilitación, así como la medida anual, antes y después del período lluvioso, para la preparación y ajuste del programa de mantenimiento de la carretera.
---	--	---

EVALUACIÓN TÉCNICA DE ASPECTOS NO INCORPORADOS EN EL DISEÑO DE INGENIERÍA Y RECOMENDACIONES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS PARA LA RESILIENCIA VIAL. SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL RURAL Y URBANA.

	TRANSITO ÁREA RURAL ABS 0 +000-5+046,73 LONG (m) 5.046,73	Los diseños tipológicos de señalización horizontal y vertical no discriminan suficientes elementos y dispositivos para la travesía urbana de las comunidades, específicamente con respeto a pictogramas que resuelvan la funcionalidad de servicios públicos, garantice la seguridad para el tráfico peatonal y oriente las asignaciones espaciales e interferencias con servicios públicos comunitarios.	El GADPG dispondrá a los administradores de los contratos de obra y de fiscalización, dentro de sus competencias, la elaboración de pictogramas que permitan adecuar la dotación de señales horizontales y verticales para la orientación y control del tránsito en el entorno urbano, que satisfaga las insuficiencias descritas. Asimismo, se dispondrá la ejecución del monitoreo de condición de las señales para la recepción de obra, en términos de calidad visual y reflectividad, así como la medida anual, útil para la preparación y ajuste del programa de mantenimiento de la carretera.
--	--	--	--

EVALUACIÓN TÉCNICA DE ASPECTOS NO INCORPORADOS EN EL DISEÑO DE INGENIERÍA Y RECOMENDACIONES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS PARA LA RESILIENCIA VIAL. SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL RURAL Y URBANA.

	DISEÑO VIAL ABS 0+000-5+046,73 LONG (m) 5.046,73	La carretera El deseo - La Inmaculada - Cruce Bueno, ha sido postulada para actuaciones exclusivamente de rehabilitación, sobre la huella de la carretera existente; en consecuencia no incorpora actuaciones de trazado que permitan el cumplimiento de normas para una condición de mejoramiento del trazado horizontal y vertical, específicamente en cuanto a la regularización de una sección transversal única y desarrollo de curvas horizontales y verticales que concilien peraltes de tolerancia. Además está claro que las definiciones altimétricas no se han realizado para controlar eventos extraordinarios de inundación, especialmente por la proximidad de amenazas medias fuera de las dos zonas laterales del camino, al inicio y entre las kms. 4 y 5	Corresponde a la Administración estudiar el deranje local fuera del derecho de vía, a partir de la identificación de salidas naturales y/o artificiales que se puedan proyectar, para atender los eventuales desbordes del Río Chimbo y sus aportantes; en paralelo a la posibilidad de definir trazados para una nueva ruta entre el presente eje vial y el curso del mismo río, que defina variantes o segmentos tipo camino - dique, para ofrecer una mejor respuesta resiliente frente a las inundaciones, para el proyecto vial y las comunidades asentadas en los 5 tramos característicos que reporta la consultoría de reasentamientos y gestión social del GADPG.
--	---	---	---

ANÁLISIS DE RIESGO IDENTIFICADO DE LA INFRAESTRUCTURA FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO

El análisis de riesgos del tramo vial frente al cambio climático identifica como principales amenazas la inundación (nivel bajo) y el sismo (nivel alto). Las precipitaciones intensas pueden generar incrementos en el nivel del agua que superen la rasante de la vía, especialmente en zonas laterales y sectores críticos, afectando la funcionalidad del drenaje y la transitabilidad. Por otro lado, el riesgo sísmico representa la mayor criticidad, ya que posibles deficiencias en la ejecución del diseño estructural de obras de drenaje (como ductos cajón) pueden comprometer su desempeño y resiliencia ante eventos sísmicos. En este contexto, se recomienda optimizar el sistema de drenaje mediante mejoras hidráulicas y control de cargas, así como asegurar el cumplimiento riguroso del diseño estructural, monitoreo e instrumentación durante la construcción, a fin de garantizar la estabilidad y operatividad de la infraestructura.

MATRIZ DE ANÁLISIS DE AFECTACIÓN DE AMENAZAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL

La matriz de análisis de afectación de amenazas para el tramo vial 0+000 a 5+047 identifica como principales riesgos la inundación pluvial (nivel bajo), el movimiento sísmico (nivel alto) y la sequía (nivel alto), mientras que la remoción en masa y caída de cenizas presentan nivel nulo. Las inundaciones pueden generar saturación de la subrasante, deterioro del pavimento y fallas en el sistema de drenaje, requiriendo mejoras hidráulicas; el riesgo sísmico representa la mayor criticidad, con potencial de ocasionar desplazamientos estructurales, fisuración y afectación de la estabilidad de la vía; y la sequía puede provocar variaciones en la humedad del suelo, afectando la estabilidad volumétrica de materiales y el comportamiento del sistema vial. En este contexto, se recomienda optimizar el drenaje, asegurar el cumplimiento de diseños sismorresistentes y fortalecer los procesos constructivos y de mantenimiento, a fin de garantizar la resiliencia y funcionalidad de la infraestructura.

MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CALIFICACIÓN DE RESILIENCIA (RRS) – BASADA EN LAS GUÍAS DEL BANCO MUNDIAL (2021–2024)

La evaluación del Sistema de Calificación de Resiliencia (RRS) evidencia que el proyecto presenta un nivel global moderado–adecuado (B/B+), con desempeño consistente en la mayoría de dimensiones (nivel medio), destacando avances en identificación de riesgos, evaluación de vulnerabilidad, diseño resiliente, gobernanza y gestión ambiental. Sin embargo, persisten debilidades en la gestión operativa, el monitoreo de indicadores y la incorporación del cambio climático en el análisis económico (niveles bajos), lo que limita la consolidación integral de la resiliencia. En este contexto, se recomienda fortalecer los sistemas de monitoreo e indicadores de desempeño, mejorar la articulación institucional, incorporar análisis económico con enfoque climático y consolidar programas de mantenimiento, a fin de optimizar la capacidad adaptativa, sostenibilidad y desempeño del proyecto vial.

Se anexa 02_ INFORME EJECUTIVO ED-LI-CB V05R.

2.5. PRESUPUESTO (VALOR POA):

Valor:	El valor se encuentra detallado en el anexo de este documento.
Justificación:	Se seleccionó el método de Solicitud de Ofertas (SDO) – Un sobre, una etapa – Abierta Nacional , por cuanto el análisis efectuado en la Estrategia de Adquisiciones determinó que existe un mercado nacional con suficiente capacidad técnica y experiencia para atender el objeto de la contratación, garantizando un nivel adecuado de competencia. Asimismo, la complejidad y los riesgos del proceso no justifican la aplicación de un procedimiento de mayor complejidad, por lo que esta modalidad permite obtener el mejor valor por dinero, promoviendo la eficiencia, economía, transparencia e igualdad de oportunidades en la selección del contratista, en concordancia con las Regulaciones de Adquisiciones para Prestatarios del Banco Mundial.

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.

Análisis de beneficio:

El principal beneficio de la ejecución de la obra radica en rehabilitar integralmente la vía El Deseo – La Inmaculada – Cruce Bueno, restituyendo su capacidad estructural, funcionalidad hidráulica y nivel de servicio mediante la implementación de una nueva estructura de pavimento, obras de drenaje longitudinal y transversal, señalización vial y adecuación de tramos urbanos. La intervención permitirá mejorar las condiciones de transitabilidad y seguridad vial, reducir tiempos y costos de transporte, optimizar la conectividad entre sectores rurales y productivos del cantón Yaguachi y disminuir la vulnerabilidad de la infraestructura frente a eventos hidrológicos y climáticos recurrentes, garantizando una infraestructura segura, funcional y resiliente.

Análisis eficiencia:

La eficiencia del proyecto se alcanzará mediante una adecuada planificación y control técnico de los procesos constructivos, conforme a los estudios y diseños definitivos, cronograma de obra y especificaciones técnicas aprobadas. La correcta administración de recursos, control de materiales, aplicación de procedimientos constructivos y ejecución coordinada de actividades permitirá optimizar rendimientos, minimizar desperdicios y evitar retrasos y sobrecostos, garantizando el uso eficiente de la inversión pública y el cumplimiento de los plazos y condiciones contractuales establecidos para la rehabilitación de la vía.

Análisis efectividad:

La efectividad de la ejecución dependerá del cumplimiento integral de los objetivos técnicos, funcionales y contractuales del proyecto, asegurando que la rehabilitación de la vía, las obras de drenaje, señalización y obras complementarias se ejecuten conforme a los diseños aprobados y normativa vigente. La intervención permitirá restablecer condiciones adecuadas de movilidad y seguridad vial, garantizar una infraestructura operativa durante todo el año y mejorar la conectividad y accesibilidad de las comunidades rurales y zonas productivas del cantón Yaguachi, contribuyendo al desarrollo territorial y socioeconómico del área de influencia.

2.6.2 ANÁLISIS DE MEJOR VALOR POR DINERO (PRELIMINAR)

RGLOSNC. - Art. 65.- Determinación de la necesidad y análisis de mejor valor por dinero. - Previo al inicio del procedimiento de contratación, la unidad requirente elaborará un informe de necesidad que justifique la contratación. Dicho informe contendrá el análisis de beneficio, eficiencia y efectividad, considerando la necesidad y capacidad institucional. Asimismo, incorporará un análisis preliminar del mejor valor por dinero, orientado a definir la estrategia de contratación más adecuada, considerando aquellas características que contribuyan a maximizar los resultados del gasto público durante el ciclo de vida del bien, la obra o el servicio objeto de la contratación.

Para la contratación de seguros, el análisis del mejor valor por dinero estará orientado a maximizar la seguridad jurídica y financiera del riesgo transferido, mediante la evaluación de la amplitud de las coberturas, la idoneidad de los deducibles, la solvencia de los reaseguradores y de los contratos de reaseguro debidamente registrados ante la autoridad competente, así como la eficiencia en la atención y pago de siniestros. En todo caso, prevalecerá la protección e indemnidad del patrimonio público sobre el criterio exclusivo del costo de la prima, garantizando que este último no desvirtúe el alcance ni la finalidad de la cobertura requerida.

En los procedimientos de contratación integral por precio fijo, bajo la modalidad de ingeniería, procura y construcción (EPC), el informe de determinación de la necesidad deberá incorporar el análisis y la justificación del cumplimiento de los requisitos previstos en el tercer inciso del artículo 57 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

Nota: Incluida Fe de Erratas, publicada en Registro Oficial Suplemento 155 de 30 de octubre de 2025 (séptimo suplemento).

Nota: Artículo sustituido por artículo 12 del Decreto Ejecutivo No. 461, publicado en Registro Oficial Suplemento 337 de 30 de julio de 2026 (tercer suplemento).

Art. 112 RGLOSNC. - Para los casos de:

Subasta Inversa Electrónica: el mejor costo corresponderá a la oferta que, cumpliendo las especificaciones técnicas, los requisitos financieros y las demás condiciones precontractuales, presente el precio más bajo.

Procedimientos de régimen común: el mejor costo corresponderá a la oferta que reúna las mejores condiciones normativas, financieras y de calidad, sin que el precio más bajo sea el único parámetro de selección.

Consultoría: el mejor costo se determinará mediante el criterio de “calidad y costo”, sin que la incidencia del costo supere el veinte por ciento (20 %).

Licitación de bienes y servicios y otros procedimientos señalados en la norma: los pliegos podrán prever la adjudicación parcial o por ítems.

Calidad:

La rehabilitación de la vía El Deseo – La Inmaculada – Cruce Bueno contempla el cumplimiento de requisitos técnicos específicos relacionados con la estructura de pavimento, drenaje longitudinal y transversal, señalización vial y adecuación de tramos urbanos. El proyecto incorpora una estructura vial conformada por mejoramiento de subrasante, base estabilizada y carpeta asfáltica, además de ductos tipo cajón, bordillo-cuneta, aceras y obras de protección hidráulica, diseñadas conforme a criterios geotécnicos, hidrológicos e hidráulicos establecidos en los estudios definitivos. La ejecución deberá cumplir la normativa técnica vigente, especificaciones técnicas aprobadas y lineamientos del Banco Mundial, considerando las condiciones geotécnicas e hidrológicas del sector. Una ejecución deficiente comprometería la capacidad estructural, funcionalidad, seguridad vial y vida útil de la infraestructura.

Sostenibilidad:

El proyecto incorpora medidas ambientales y sociales orientadas a minimizar impactos durante la ejecución de la obra, incluyendo control de polvo, manejo de escombros, control de escorrentías, señalización temporal y cumplimiento del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS). Asimismo, la rehabilitación permitirá mejorar la resiliencia de la infraestructura vial frente a eventos climáticos recurrentes mediante la implementación de obras de drenaje y protección hidráulica. La intervención generará impactos sociales positivos al mejorar la conectividad, reducir tiempos y costos de transporte y facilitar el acceso a servicios básicos y mercados para aproximadamente 14.877 beneficiarios directos y 80.205 beneficiarios indirectos del área de influencia.

Innovación:

Aunque el proyecto cuenta con estudios y diseños definitivos aprobados, la ejecución requiere soluciones técnicas adaptadas a las condiciones particulares del corredor vial, especialmente en lo relacionado con estabilización de suelos de baja capacidad portante, manejo hidráulico en zonas de llanura aluvial y protección de la estructura vial frente a condiciones de alta pluviosidad y nivel freático superficial. La obra demanda capacidad técnica para ejecutar adecuadamente la estructura de pavimento, drenaje, señalización y obras complementarias bajo criterios de seguridad, funcionalidad y resiliencia.

Costo de ciclo de vida:

La evaluación del proyecto no debe considerar únicamente el costo inicial de construcción, sino también la durabilidad, funcionalidad y costos futuros de mantenimiento de la infraestructura vial. La rehabilitación integral permitirá reducir costos recurrentes asociados a mantenimiento correctivo, pérdidas de material, afectaciones por inundaciones y deterioro prematuro de la vía. La implementación de una estructura de pavimento adecuada y de obras de drenaje eficientes permitirá optimizar la vida útil del corredor vial y disminuir intervenciones futuras derivadas de fallas estructurales o hidráulicas.

Desempeño y funcionalidad:

La obra debe garantizar condiciones adecuadas de movilidad y conectividad vehicular durante todo el año, incluyendo temporadas de alta precipitación, permitiendo una circulación segura y continua entre los recintos El Deseo, La Inmaculada y Cruce Bueno. El proyecto contempla una vía con secciones urbanas y rurales funcionales, señalización horizontal y vertical, drenaje adecuado y elementos de seguridad vial, asegurando un nivel de servicio acorde a las condiciones de tránsito actuales y proyectadas. El desempeño de la infraestructura dependerá de la correcta ejecución de cada componente constructivo, garantizando seguridad, operatividad y durabilidad de la vía rehabilitada.

NOTA: Realizar el respectivo análisis correspondiente indicar en el análisis porque aplica o no aplica

Selección de procedimiento y su Justificación en base al análisis:

Para la selección entre **los procedimientos de Subasta Inversa Electrónica y Licitación**, la entidad contratante deberá determinar, al menos:

1. *Los bienes o servicios son estandarizados y de adquisición frecuente; detallar:*

SÍ	NO X
<i>2. Existe un mercado competitivo de proveedores calificados; y, detallar:</i>	
SÍ X	NO
<i>3. Si el precio refleja por sí solo el mejor valor por dinero.</i>	
SÍ	NO X

NOTA: indicar con una X la opción que corresponda

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:			
----------------------------------	--	--	--

Aplica: SI		NO	X	Justificación: De acuerdo con el modelo estándar de adquisiciones utilizado por el Banco Mundial para sus procesos de contratación de obra, en el apartado de Lista de indexación de costos, establece que normalmente el reajuste de precios "(...) se aplicará a los contratos que el plazo de finalización especificado supere los 18 meses (...)". Con base a lo descrito y luego de las reuniones de trabajo entre Especialistas de la UEP y Especialistas del BM, se definió que el proceso de la referencia no está sujeto a reajuste.
Fórmula:				No aplica

2.9. PLAZO DE EJECUCIÓN:	El plazo total de ejecución de la obra será de ciento ochenta (180) días calendario , contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de los Trabajos.
---------------------------------	---

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

a. Desde el día siguiente de la suscripción del respectivo contrato (cien por ciento, contra - entrega del producto)	
b. 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.	
c. 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
d. 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.

Metas:

- Ejecutar el 100% de la REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, CANTÓN YAGUACHI, provincia del Guayas, incluyendo la rehabilitación de aproximadamente 5,05 km de vía, obras de drenaje longitudinal y transversal, señalización vial y adecuación de tramos urbanos conforme a los estudios y diseños definitivos aprobados.

Indicador de gestión:	% de avance físico ejecutado de la obra
	REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, CANTÓN YAGUACHI
	% avance físico programado de la obra
	REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, CANTÓN YAGUACHI

4. ARTICULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN

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

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

4.1 ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

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

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

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

4.2 ALINEACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO VIGENTE

Con relación al Plan Nacional de Desarrollo "Ecuador no se detiene" 2025 - 2029 este proyecto se alinea con el objetivo número 7:

Objetivo 7: Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes; y de la conectividad física y digital, que brinde condiciones de crecimiento y desarrollo económico.

Política 7.2: Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.

4.3 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

4.4 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:

NOTA: Además, indicar el tipo de procedimiento y su justificación

CONCLUSIONES

- La ejecución de la obra "Rehabilitación de la Vía El Deseo – La Inmaculada – Cruce Bueno", ubicada en el cantón Yaguachi, constituye una intervención prioritaria para restituir las condiciones estructurales y funcionales del corredor vial, actualmente afectado por deterioro avanzado del pavimento, deficiencias de drenaje y limitada infraestructura de seguridad vial.
- La obra contempla la rehabilitación integral de aproximadamente 5,05 km de vía, incluyendo la construcción de una nueva estructura de pavimento, implementación de drenaje longitudinal y transversal, ductos tipo cajón, señalización horizontal y vertical y adecuación de tramos urbanos mediante bordillos, cunetas y aceras, garantizando mejores condiciones de movilidad, seguridad y conectividad.
- La correcta ejecución constructiva permitirá mejorar la capacidad estructural de la vía, reducir tiempos y costos de transporte, optimizar el traslado de productos agrícolas y disminuir la vulnerabilidad de la infraestructura frente a eventos hidrológicos y climáticos recurrentes.
- El uso de materiales adecuados, procedimientos constructivos técnicamente controlados y cumplimiento de las especificaciones técnicas permitirá asegurar la durabilidad, funcionalidad y sostenibilidad de la infraestructura, protegiendo la inversión pública y minimizando futuros costos de mantenimiento correctivo.
- La obra beneficiará directamente a 14.877 habitantes e indirectamente a 80.205 personas, fortaleciendo la conectividad rural, el acceso a servicios básicos y el desarrollo socioeconómico de las comunidades del área de influencia del cantón Yaguachi.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda la contratación de una empresa constructora que cuente con experiencia comprobada y capacidad técnica-operativa para ejecutar la obra "Rehabilitación de la Vía El Deseo – La Inmaculada – Cruce Bueno", conforme a los estudios y diseños definitivos aprobados.
- Garantizar durante la ejecución de la obra el cumplimiento de las especificaciones técnicas, normativa vigente y procedimientos constructivos establecidos para pavimento, drenaje, señalización y obras complementarias.
- Implementar mecanismos de control y seguimiento físico-financiero que permitan verificar el avance de obra, cumplimiento del cronograma y correcta utilización de materiales y recursos.
- Aplicar medidas de seguridad ocupacional, manejo ambiental y señalización temporal durante el proceso constructivo, conforme al Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y normativa aplicable.

- Fortalecer la coordinación con comunidades y autoridades locales para minimizar afectaciones durante la ejecución y garantizar la adecuada funcionalidad de la infraestructura una vez concluida la obra.
- Considerar la implementación de un plan de mantenimiento preventivo posterior a la ejecución, que permita conservar las condiciones estructurales y operativas de la vía y prolongar su vida útil.

6. 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	INFORME EJECUTIVO	7
2	ESTUDIO TOPOGRÁFICO	100
3	ESTUDIO DE TRAFICO	100
4	ESTUDIO GEOMÉTRICO	130
5	ESTUDIOS GEOTÉCNICOS	152
6	ESTUDIOS DE SUELOS	88
7	ESTUDIOS DE PAVIMENTOS	32
8	DISEÑO ESTRUCTURAL	30
9	ESTUDIO DE HIDROLOGIA E HIDRAULICO	29
10	ESTUDIO ELÉCTRICO	9
11	ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN VIAL	50
12	MANTENIMIENTO VIAL	21
13	COMPONENTE AMBIENTAL	457
14	COMPONENTE SOCIAL	155
15	COMPONENTE ECONÓMICO	25
16	EXPROPIACIONES	89
17	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	464
18	PLANOS	48
19	PRESUPUESTO	10
20	APUS Y DESAGREGACIÓN	307
21	CRONOGRAMA	16
TOTAL		2319

7. FIRMA DE RESPONSABILIDAD:

 Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: ALEX IVAN CORDOVA CALLE		 Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: JUAN CARLOS PEREZ PARRAGA		 Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: DANIEL ANDRES PATINO NAVARRETE	
Elaborado Por:	Ing. Alex Córdova Calle	Revisado por:	Ing. Juan Carlos Pérez	Aprobado por:	Ing. Daniel Patiño Navarrete
Cargo:	ANALISTA ESTRUCTURAL UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM-P504400	Cargo:	ESPECIALISTA DE PLANIFICACIÓN, MONITOREO, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA UEP BM-P504400	Cargo:	JEFE DE LA UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO BM- P504400