



PROYECTO: "PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES" DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. IBRD 9722-EC.

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL DEL GUAYAS

ABRIL, 2025

1

Contenido

1.	ANTECEDENTES:	3
2.	JUSTIFICACION	5
3.	OBJETIVO DE LOS SERVICIOS:	5
3.1	Objetivo general:	5
3.2	Objetivos Específicos:	5
4.	ALCANCE DE LOS SERVICIOS:	6
5.	METODOLOGÍA	9
6.	ROL DEL CONSULTOR	9
7.	PRODUCTOS ESPERADOS	9
7.1	Informe de auditoría diseño de los Proyectos	10
7.2	Informe de auditoría Fase de construcción	10
7.3		10
7.4	Informe de auditoría Fase operativa	10
7.5	Informe final	10
8.	CRONOGRAMA Y EJECUCION	11
8.1	Etapa de Diseño	11
8.2	Etapa De Construcción	12
8.3	Fase De Puesta En Operación	14
9.	REQUERIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN:	16
9.1	Marco Legal:	16
10.	REQUISITOS MINIMO DE LA FIRMA:	18
11.	PERSONAL TECNICO MINIMO REQUERIDO	18
12.	CONFLICTO DE INTERESES:	19
13.	RAUDE Y CORRUPCIÓN:	19
14.	FIRMAS DE RESPONSABILIDAD:	19

ANEXO 1 - DESCRIPCIÓN DE LAS INTERVENCIONES DEL PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES20

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM

1. ANTECEDENTES:

El Gobierno Provincial del Guayas ha recibido financiamiento del Banco Mundial para cubrir el costo del PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. 9722-EC, y pretende aplicar parte de lo recaudado para servicios de consultoría.

El transporte desempeña un papel fundamental en el desarrollo de la economía ecuatoriana y abordar los desafíos del sector es clave para promover la igualdad, mejorar el acceso a los mercados y las oportunidades sociales, garantizar la seguridad vial y mejorar el bienestar y la salud general de la población ecuatoriana, especialmente en las zonas rurales.

La tasa de mortalidad de 23 por cada 100.000 habitantes sitúa a Ecuador como el tercer país con la tasa de mortalidad vial más alta de la región, después de Haití y República Dominicana, y 10 veces superior a la de los países europeos con mejores resultados. Del total de fallecidos por siniestros viales en el país, Guayas reporta alrededor del 25 por ciento de muertes, con 556 fallecidos en 2022. Asimismo, el informe Perfiles de País del Fondo Mundial para la Seguridad Vial (GRSF) identificó que el costo para la sociedad de las lesiones graves en carreteras en Ecuador equivale al 5% del PIB (7.000 millones de dólares al año), lo que afecta directamente al presupuesto del país.

Los principales factores que contribuyen a los problemas de seguridad vial incluyen infraestructuras deficientes, mantenimiento inadecuado de vehículos, exceso de velocidad, conducción bajo efectos de alcohol o drogas, uso del teléfono móvil y conducción temeraria. Las condiciones de conducción se agravan durante la temporada de lluvias, con corrimientos de tierras e inundaciones. Aunque hubo una disminución de accidentes de 2017 a 2020, actualmente está en aumento, así, por ejemplo, en el 2022, los accidentes de tránsito aumentaron, siendo el año con mayor mortalidad según el INEC. De las aproximadamente 2.000 muertes anuales, el grupo más afectado fue el de 20 a 29 años. En Guayas, los siniestros ocurrieron principalmente entre motocicletas (28%) y automóviles (27%).

En Ecuador, la red vial se define en la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial para el Transporte Terrestre, identificando lo siguiente:

- **Red Vial Estatal**, Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras. (Art. 5)
- **Red Vial Regional**, Se define como red vial regional, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, al conjunto de vías que unen al menos dos capitales de provincia dentro de una región y que sean descentralizadas de la red vial estatal. (art. 6)

- **Red Vial Provincial,** Se define como red vial provincial, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, al conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, no formen parte del inventario de la red vial estatal, regional o cantonal urbana. (art. 7)
- **Red vial cantonal urbana,** Se entiende por red vial cantonal urbana, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana. Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso
- **Red Vial Nacional,** Se entiende como el conjunto de todas las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano que componen el sistema vial nacional. La red vial nacional, en razón de su jurisdicción y competencia, está integrada por la red vial estatal, regional, provincial y cantonal urbana. (art. 4)

A los gobiernos autónomos descentralizados provinciales les corresponde adherirse a las regulaciones nacionales, bajo el mandato de planificar, construir y administrar la red vial provincial,

El Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Guayas (GADP-G) ha impulsado el Plan de Infraestructura Vial del Guayas (2017), dentro del cual entre sus principales objetivos se encuentra el elevar la calidad del servicio dentro del sistema vial provincial y asegurar su óptima funcionalidad; mejorar la competitividad provincial reduciendo los costos de transporte y los tiempos de viaje; facilitar una mayor accesibilidad y cohesión interna, promoviendo la inclusión social; mitigar el impacto ambiental del sistema vial provincial; y elevar los estándares de seguridad en toda la provincia.

Los recursos limitados, las prioridades gubernamentales cambiantes y la falta de un plan de mantenimiento vial adecuado tienen un impacto directo en la condición de los caminos de la Provincia del Guayas, que pueden mejorarse con la implementación de intervenciones proactivas, como Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (CREMA) y sistemas de gestión de activos viales. Actualmente, el mantenimiento de las vías se realiza en base a las solicitudes de los usuarios. Una vez recibida la solicitud, el equipo técnico del GADP-G realiza inspecciones in situ y las registra en el banco de proyectos, los cuales se socializan con las autoridades locales y se define la prioridad de atención de acuerdo con la disponibilidad de recursos. Este sistema de mantenimiento depende de la información que reciben los usuarios, por lo que no es posible determinar una planificación de recursos a largo plazo para atender a la provincia de manera equitativa.

El “Proyecto de Vías Rurales Resilientes” de la Provincia del Guayas, contribuirá a promover y sostener el crecimiento económico inclusivo en el contexto de una exposición cada vez mayor al cambio climático y los desastres naturales. El Proyecto tiene como objetivo mejorar la conectividad del transporte resiliente y seguro entre centros de población en áreas rurales prioritarias seleccionadas para fomentar su desarrollo económico y social. Así también, responderá a la necesidad de resistir mejor los desafíos climáticos, de manera inclusiva y colaborativa con las comunidades locales. Además, mejorará la capacidad del GADP-G para abordar los futuros desafíos climáticos en el sector del transporte y promover un cambio cultural hacia una mejor preparación para responder a ellos.

2. JUSTIFICACION

Esta consultoría pretende, en el marco de la rehabilitación de siete vías y ocho puentes previstos, implementar medidas correctivas orientadas reducir el número de muertes y lesiones graves que ocurren en las vías, por la falta de mitigación de las deficiencias/problemas/peligros de seguridad vial que no fueron atendidos en su debido momento o fueron omitidas, aumentando repentinamente la cantidad de beneficiarios vulnerables de la vía.

Conjuntamente, estos proyectos están alineados con los objetivos de desarrollo sostenible y los planes nacionales y provinciales de desarrollo. La mejora de la infraestructura vial es un factor clave para el desarrollo sostenible, ya que facilita el acceso a servicios básicos, educación y salud, al mismo tiempo que promueve la integración social y económica de las comunidades rurales

3. OBJETIVO DE LOS SERVICIOS:

3.1 Objetivo general:

El objetivo principal de este servicio de consultoría es contratar a una empresa consultora cualificada y con experiencia para preparar evaluaciones técnicas de seguridad vial, realizar estudios y difundir los resultados para mejorar la seguridad vial en las vías y puentes del proyecto sobre medidas de seguridad que salven vidas. Este enfoque garantiza que la seguridad vial se gestione sistemáticamente en todas las fases como parte del **PROYECTO BM-P504400 “VÍAS RURALES RESILIENTES” DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS FINANCIADO CON RECURSOS DEL PRÉSTAMO BIRF No. IBRD 9722-EC.**

3.2 Objetivos Específicos:

Los objetivos específicos de esta consultoría son los siguientes:

- Realizar auditorías de seguridad vial en tres fases críticas del proyecto:
 - **Fase de diseño:** Evaluar los diseños finales de las Rehabilitaciones viales y puentes para identificar las deficiencias y omisiones en los diseños que pueda comprometer la seguridad de los usuarios de la vía (vehículos, camiones, buses, peatones, ciclistas, motociclistas). Esto incluye analizar elementos de diseño como las distancias de visibilidad, la geometría de la calzada y las instalaciones peatonales para garantizar que cumplen las normas de seguridad y las mejores prácticas. En esta es necesario que el consultor realice inspecciones de seguridad vial de la situación vial actual de cada uno de los proyectos diseñados (7 rehabilitaciones viales y 8 puentes), y verificar el estado actual en que se encuentran.
 - **Fase de construcción:** Supervisar y evaluar la seguridad vial durante la fase de construcción, para minimizar el número de fallecidos y lesionados graves que se puedan presentar en el proyecto con especial énfasis en aquellos que puedan involucrar usuarios vulnerables. Esto implica revisar la aplicación de los Planes de Gestión del Tránsito, garantizar que todas las partes interesadas comunican y respetan las medidas de seguridad, y evaluar el impacto, inconvenientes que se susciten durante las actividades de construcción y la seguridad del tráfico.

- **Fase operativa:** Llevar a cabo auditorías entre 3 y 6 meses después de la puesta en operación de cada proyecto para evaluar la seguridad de las vías y puentes en condiciones reales. El objetivo de esta fase es evaluar los siniestros viales o incidentes que puedan haberse producido, analizar los patrones de tráfico e identificar los problemas relacionados con la infraestructura que no se abordaron durante las fases de diseño o construcción. Los resultados de esta auditoría serán cruciales para seguir mejorando la seguridad.

4. ALCANCE DE LOS SERVICIOS:

Se espera que el Consultor adopte un enfoque preventivo e integral para identificar soluciones eficaces que cumplan los objetivos de esta contratación. Esto incluye el reconocimiento de cualquier tarea adicional necesaria para una implementación exitosa.

El Consultor desarrollará un plan organizativo y una metodología detallados para garantizar que todas las actividades cumplen los requisitos establecidos en estos Términos de Referencia.

El alcance de este pedido se centrará en la realización de auditorías de seguridad vial (ASV) exhaustivas de los diseños existentes de cada Rehabilitación vial y puente.

La ASV se adherirá a las mejores prácticas internacionales, como las Directivas CE 2008/96/CE, y abarcará las siguientes tres etapas:

4.1. Etapa 1: Auditoría de la Etapa de diseño.

La ASV en la fase diseño pretende revisar los diseños existentes para la incorporación de consideraciones en seguridad vial cuando estas sean necesarias y proponer cambios a los mismos que garanticen la seguridad de los usuarios. La ejecución de la ASV en esta etapa por parte del GADP-G es «evitar costos sociales y económicos de diseños no eficientes que redunden en siniestros, fatalidades, o cortes de vías». Se incluye:

- (a) Evaluar los diseños existentes asegurando que incorporen consideraciones de seguridad vial, dando como resultado un conjunto de principios prácticos de seguridad y orientaciones para la auditoría detallada. Se espera que la ASV verifique elementos como: usuarios de las vías, verificación de los límites de velocidad actuales en cada proyecto y velocidades operativas optimas, sección transversal, nudos previstos, zonas de descanso, interacción con otros actores viales, funcionamiento de transporte público, iluminación, señalización, fauna, impacto en la red vial y la integración de ella en el tramo de estudio.
- (b) Elaborar y presentar las recomendaciones de mejora de seguridad vial a los diseños que se podrían llevar a cabo para consideración. Esto incluye la priorización de recomendaciones (costo-beneficio), y puesta a consideración del GADP-G para su aprobación.
- (c) Acompañar al fiscalizador en la implementación de las recomendaciones de ASV aprobadas por el GADP-G (rediseños) para la fase 1(a) en los estudios existentes de cada rehabilitación vial y puentes.

- (d) El consultor deberá realizar visitas a campo para una correcta revisión de los diseños existentes y la elaboración de recomendaciones de seguridad vial.

Dentro de esta etapa, se requiere además que el CONSULTOR desarrolle al menos 2 talleres para capacitar al menos a 15 funcionarios del GADP-G en la ejecución de ASV, como mecanismo de fortalecimiento de las capacidades técnicas del personal de la institución.

4.2. Etapa 2: Auditoría en la fase de construcción.

La ASV en la fase de construcción pretende asegurar la correcta ejecución de las recomendaciones aceptadas en fase de diseño, y desempeñar cuando fuera oportuno nuevas auditorías, proponiendo ajustes durante la ejecución que garanticen la seguridad de los usuarios.

- (1a) Supervisar que las conclusiones y recomendaciones aceptadas en la auditoría de la fase 1, y que hayan sido incorporadas en los rediseños presentados al contratista, se lleva a cabo en la construcción.
- (1b) Reevaluar nuevos requerimientos de seguridad vial que pudieran ser necesarios, bien porque hayan sido observadas durante la ejecución, o porque se deban a variaciones en la obra que requieran reevaluaciones, elaborando recomendaciones para la evaluación del GADP-G.
- (1c) Evaluar el correcto desempeño de las medidas de seguridad vial implementadas.
- (2a) Implementar la auditoría de la gestión del tráfico a través y en las proximidades del proyecto durante la fase de construcción. Esto incluye la observación de la eficacia de los Planes de Gestión del Tránsito preparados por el contratista/consultor y los dispositivos empleados durante la noche, asegurando la adecuada implementación de la señalización temporal acorde a la normativa vigente.
- (3a) Desarrollar el plan de gestión de tráfico para la seguridad vial en obra, que tenga como objetivo reducir el riesgo de siniestros viales, tanto para los trabajadores del proyecto de mantenimiento vial, así como para los involucrados constantemente en el flujo vehicular con especial atención a los usuarios vulnerables (mujeres, personas con discapacidad, los niños en edad laboral) de la red vial, que generalmente se ven expuestos durante el desarrollo de la obra. El plan debe alinearse con los estándares ambientales y sociales EAS2 y EAS4 del Banco Mundial.

El alcance del trabajo incluirá:

- (i) Auditoría de los cambios en los Planes de gestión de tránsito y las zonas de trabajo durante la fase de construcción. Esto se llevará a cabo en cada auditoría de la Fase 2 y en otras adicionales si así lo requiere el GADP-G. La auditoría se realizará sobre la base de los últimos informes de seguridad de la gestión del tráfico elaborados por el responsable de la contraparte del contratista.

La auditoría de esta etapa se llevará a cabo tres (3) veces durante la duración de la construcción:

- ASV Etapa 2: (parte 1) Auditoría de verificación a realizar tras la emisión de los planos de construcción y de gestión del tráfico.
- ASV Etapa 2: (parte 2) se llevará a cabo cuando el avance físico de las obras sea de aproximadamente el 40% y 80%
- OASV Etapa 2: (parte3) que se llevará a cabo del proyecto.

Se requerirá una auditoría tanto diurna como nocturna.

4.3. Etapa 3: Auditoría en Etapa operativa:

La auditoría de esta fase tiene por objeto garantizar que los tramos viales y puentes son seguros para el uso público.

Habrá dos tipos de auditoría de la etapa 3:

- i. Tramo Vial o Puente nuevo
- ii. Tramo Vial o Puente existente.

La auditoría de la fase 3 para los tramos viales y puentes se llevará a cabo entre tres (3) y seis (6) meses después de la apertura del proyecto al público. Deberá tener en cuenta el número y la naturaleza de los riesgos de muertes y lesiones graves que se hayan producido y los reclamos recibidos, e identificar los problemas relacionados con la infraestructura y/o elementos viales que los hayan podido ocasionar, y aumenten el riesgo de muertes y lesiones graves que ocurren en las vías . El consultor propondrá recomendaciones para ajustar los elementos de infraestructura o elementos de protección necesarios y los pondrá en consideración del GADP-G.

Se espera que el consultor evalúe las características de la carretera y los costados de la carretera y las condiciones locales (como señales, marcas, barandillas, mobiliario, materiales/equipos de construcción), analice las estadísticas de siniestros disponibles para identificar las áreas de mayor riesgo, observe todas las interacciones de los usuarios de la carretera, sus comportamientos y necesidades con especial atención a los usuarios de la carretera vulnerables, explore las tendencias operativas emergentes (como el exceso de velocidad) o los problemas de seguridad vial. Con base en los hallazgos, brinde recomendaciones para futuras mejoras para mitigar los peligros potenciales. Se realizarán inspecciones de los sitios tanto de día como de noche para comprender mejor los problemas de seguridad. También se realizarán auditorías durante las horas pico y valle y en condiciones climáticas adversas como lluvia.

En todas las auditorías, se espera que el consultor utilice listas de verificación adecuadas, mejores prácticas globales, directrices y manuales para realizar auditorías de seguridad vial. También realizará una revisión documental de los requisitos y herramientas legales del país en relación con las evaluaciones o auditorías de seguridad vial. La entidad contratante proporcionara los estudios finalizados de los proyectos 7 rehabilitaciones viales y 8 puentes para realizar las auditorías de seguridad vial. El consultor deberá garantizar la exactitud y calidad de dichos datos. El Consultor, podrá recopilar datos complementarios según sea necesario para completar sus tareas.

A su vez, en todas las etapas, el Consultor deberá asegurar la coordinación entre la Unidad de Ejecución del Proyecto (UEP), la Coordinación de Infraestructura, técnicos de las direcciones del GADP-

G, y demás actores que se relacionen con la ejecución del acuerdo de préstamo. Las actividades asignadas serán desarrolladas por el especialista en cumplimiento de los indicadores y directrices acordadas por el GADP-G y el Banco Mundial, y otros que requiera el equipo.

5. METODOLOGÍA

El consultor deberá presentar la metodología de trabajo propuesta que incluya descripción del enfoque, alcance y metodología del trabajo, que revele el conocimiento de los objetivos generales y específicos del proyecto materia de la prestación del servicio de consultoría; detallando objetivos, actividades, acciones, productos y metas. Esta actividad deberá ser presentada de manera inicial por el consultor, previo al comienzo de las actividades descritas en la sección 4. La aprobación de la metodología será requisito indispensable para continuar con el resto de las actividades mencionadas.

6. ROL DEL CONSULTOR

La función principal del consultor a través de su personal técnico es garantizar que se identifiquen las deficiencias/problems/peligros de seguridad vial que presenten los diseños existentes, que puedan trascender en inconvenientes y /o se conviertan en un problema de seguridad vial en etapa constructiva y operativa.

El consultor examinará:

- (a) La adopción de normas apropiadas
- (b) El cumplimiento de las normas que tengan implicaciones para la seguridad vial.

La función principal del consultor es examinar las repercusiones de la seguridad vial para las intervenciones propuestas. Se espera que el consultor utilice su experiencia y conocimiento para proporcionar soluciones convenientes, eficientes e individuales para cada uno de las rehabilitaciones viales y puentes. Se deberá tener presente, y dejar debidamente documentado.

El consultor deberá además coordinar con la consultoría de resiliencia y fiscalización, en coordinación con el GADP-G, para que, en caso de realizarse ajustes a los diseños por este componente, se ejecuten en coordinación con los requerimientos de seguridad vial.

Se espera que las propuestas de modificación, rediseño, o incorporación de elementos se haga de forma consensuada entre el consultor de ASV, el diseñador o fiscalizador, el consultor de resiliencia y el GADP-G.

La empresa consultora que lleve a cabo la ASV debe ser independiente de los planificadores del proyecto, los diseñadores y las empresas constructoras que participen en el proyecto, y no tener ninguna asociación comercial o de otro tipo con ellos.

7. PRODUCTOS ESPERADOS

<p>El Consultor deberá presentar los productos siguientes.</p> <p>Metodología de trabajo</p>	<p>Visión general del enfoque de la auditoría, que será aprobada por el GADP-G</p> <p>El consultor deberá presentar la metodología de trabajo propuesta, incluyendo una Listas de Verificación como herramienta eficaz para la recolección de datos durante cada una de las etapa o fases definitivas y que servirá de insumo y recomendaciones de seguridad vial a considerar, así como</p>
---	--

	<p>cualquier otro instrumento o herramienta a utilizar en la ejecución de la consultoría.</p> <p>El consultor deberá realizar inspección in situ de la situación actual de las vías y puentes, para determinar una línea base en aspectos de seguridad vial.</p>
7.1 Informe de auditoría diseño de los Proyectos	<ul style="list-style-type: none"> - Visita in situ de cada puente y Tramo vial - Evaluación de los diseños, identificación de los problemas de seguridad. - Conjunto de principios de seguridad y documento de orientación basados en la auditoría sobre la incorporación de medidas de seguridad en la revisión de los diseños. - Evaluación exhaustiva de las implicaciones para la seguridad de los diseños detallados con recomendaciones. - Conclusiones y recomendaciones de la auditoría de los diseños sobre modificaciones para mejorar la seguridad. - Costos de las medidas recomendadas. - Registro de capacitaciones al personal del GADP-G, presentar un cronograma de capacitación y considerar los costos de la logística del curso.
7.2 Informe de auditoría Fase de construcción	<ul style="list-style-type: none"> - Verificación del cumplimiento de las recomendaciones de la etapa 1 - Revisión y recomendaciones para el fortalecimiento del plan de gestión del tráfico para cada puente y tramo vial Verificación del cumplimiento de seguridad vial para las condiciones de trabajo y seguridad de la comunidad - Evaluación de la eficacia de la gestión del tráfico cuando la construcción se ha completado aproximadamente en un 40 y 80%, identificando los ajustes necesarios. - Evaluación, Conclusiones y recomendaciones de la auditoría durante la construcción. - Comprobación final de la seguridad antes de abrir los puentes y tramos viales al tráfico. - Evaluación de la preparación para el uso público, incluidas las observaciones de las auditorías diurnas y nocturnas. - Implicación de medidas de seguridad vial, en etapa invernal
7.4 Informe de auditoría Fase operativa	<ul style="list-style-type: none"> - Conclusiones y recomendaciones de la auditoría posterior a la apertura en un plazo de 3 a 6 meses tras la finalización de las obras de cada rehabilitación vial y puentes.
7.5 Informe final	<ul style="list-style-type: none"> - El consultor propondrá recomendaciones para ajustar los elementos de infraestructura o elementos de protección necesarios y los pondrá en consideración del GADP-G

Todos los documentos, informes de ASV y planos se presentarán tanto en papel (es decir, impresos a todo color y con encuadernación perfecta) como en formato digital en idioma español. Además, el Consultor llevará un registro completo de todos los aspectos del trabajo objeto de su contrato de

servicios. Una copia digital de todos los materiales será cargada/almacenada por el Consultor en un área dedicada basada en la nube.

El Consultor deberá preparar estos informes técnicos utilizando la terminología técnica apropiada, identificando claramente las dificultades, las lagunas de información y los resultados obtenidos, de acuerdo con el procedimiento metodológico adoptado. Cada informe se entregará en español y contendrá, como mínimo: (i) los archivos electrónicos pertinentes generados durante el contrato en formato MS Word, Excel u otro software (estos deben incluir todos los anexos y apéndices); (ii) un archivo electrónico PDF y .docx para cada informe completado; (iii) una presentación asociada. Los informes contendrán gráficos, tablas, fotografías y mapas claros con fines de ilustración y de resaltar cuestiones clave, así como para permitir una mejor comprensión del contenido.

8. CRONOGRAMA Y EJECUCION

El acuerdo contractual rige a partir de la fecha de suscripción del mismo.

Los servicios deberán ser desarrollados en forma continua durante el periodo que duren los proyectos (7 rehabilitaciones viales y 8 puentes), que depende de la implementación oportuna de las actividades de los componentes del Proyecto, y de la calidad de los productos resultantes.

Los productos de la consultoría deben ser entregados considerando los siguientes plazos de ejecución.

8.1 Etapa de Diseño

Entregables Conforme al capítulo 7 ítems 7.1 – 7.2 – (Plazo 90 días).

Fase 1 (25 % del monto del contrato)

Productos	Ejecución del Contrato de consultoría –	Plazo 90 Días	Pago % Fase 1
1	Metodología de Trabajo	6 días Posterior a la firma del contrato	5
2	Rehabilitación De La Vía San Antonio, San Miguel, En Los Cantones Guayaquil Y Playas De La Provincia Del Guayas	8 días	10
3	Rehabilitación De La Vía Conexión E30 - Pedro Vélez - Carlos Julio Arosemena, Ubicada En El Cantón El Empalme De La Provincia Del Guayas	10 días	12
4	Rehabilitación De La Vía Valle De La Virgen - Límite Provincial Y Límite Provincial - Las Muras - Límite Provincial, Ubicadas En Los Cantones Pedro Carbo Y Colimes De La Provincia Del Guayas	9 días	10
5	Rehabilitación Asfaltado De La Vía Colimes - Límite Provincial Vía A Olmedo En El Cantón Colimes De La Provincia Del Guayas	12 días	15

6	Construcción Del Puente Sobre El Río Evia Y El Río Las Flores, En El Cantón El Triunfo De La Provincia Del Guayas	5 días	5
7	Rehabilitación De La Vía Km 3,3 Salitre-Vernaza-Bodeguita-T De Baba-Límite Provincial, Cantón Salitre	10 días	12
8	Construcción Del Puente Sobre El Estero Toro, Estero El Hediondo, El Estero Milagro Y El Limón En El Cantón Naranjito De La Provincia Del Guayas	6 días	5
9	Rehabilitación De La Vía El Deseo – La Inmaculada - Cruce Bueno, Ubicada En El Cantón Yaguachi De La Provincia Del Guayas	8 días	5
10	Rehabilitación De La Vías De Acceso A Los Centros Turísticos 7 Cascadas Y Paují, En El Cantón Naranjal De La Provincia Del Guayas	6 días	11
11	Construcción De Un Puente Peatonal Sobre El Río Chimbo, En Los Sectores Cone - Chobo, De Los Cantones Yaguachi Y Milagro De La Provincia Del Guayas	5 días	5
12	Construcción De Un Puente Peatonal En El Recinto La Dolorosa 2, Parroquia Lorenzo De Garaicoa, En El Cantón Simón Bolívar De La Provincia Del Guayas	5 días	5
TOTAL			100%

8.2 Etapa De Construcción

Entregables Conforme al capítulo 7 ítems 7.3

Fase 2 (60 % del monto del contrato)

Productos	Ejecución del Contrato de consultoría –	Tiempo de Ejecución de Obra	Inspecciones por avance de obra	Pago % Fase 2
1	Rehabilitación De La Vía San Antonio, San Miguel, En Los Cantones Guayaquil Y Playas De La Provincia Del Guayas	300	40% y 80% de ejecución	10.00
2	Rehabilitación De La Vía Conexión E30 - Pedro Vélez - Carlos Julio Arosemena, Ubicada En El Cantón El Empalme De La Provincia Del Guayas	365	40% y 80% de la obra	10.00

3	Rehabilitación De La Vía Valle De La Virgen - Límite Provincial Y Límite Provincial - Las Muras - Límite Provincial, Ubicadas En Los Cantones Pedro Carbo Y Colimes De La Provincia Del Guayas	240	40% y 80% de la obra	10.00
4	Rehabilitación Asfaltado De La Vía Colimes - Límite Provincial Vía A Olmedo En El Cantón Colimes De La Provincia Del Guayas	540	40% y 80% de ejecución	15.00
5	Construcción Del Puente Sobre El Río Evia Y El Río Las Flores, En El Cantón El Triunfo De La Provincia Del Guayas	150	40% y 80% de ejecución	5.00
6	Rehabilitación De La Vía Km 3,3 Salitre-Vernaza-Bodeguita-T De Baba-Límite Provincial, Cantón Salitre	240	40% y 80% de la obra	10.00
7	Construcción Del Puente Sobre El Estero Toro, Estero El Hediondo, El Estero Milagro Y El Limón En El Cantón Naranjito De La Provincia Del Guayas	180	40% y 80% de ejecución	10.00
8	Rehabilitación De La Vía El Deseo – La Inmaculada - Cruce Bueno, Ubicada En El Cantón Yaguachi De La Provincia Del Guayas	180	40% y 80% de ejecución	10.00
9	Rehabilitación De La Vías De Acceso A Los Centros Turísticos 7 Cascadas Y Paují, En El Cantón Naranjal De La Provincia Del Guayas	180	40% y 80% de la obra	10.00
10	Construcción De Un Puente Peatonal Sobre El Río Chimbo, En Los Sectores Cone - Chobo, De Los Cantones Yaguachi Y Milagro De La Provincia Del Guayas	180	40% y 80% de ejecución	5.00
11	Construcción De Un Puente Peatonal En El Recinto La Dolorosa 2, Parroquia Lorenzo De Garaicoa, En El Cantón Simón Bolívar De La Provincia Del Guayas	120	40% y 80% de ejecución	5.00
TOTAL				100%

El administrador de contrato del proceso de obra coordinará con el administrador de contrato del presente proceso, y éste último notificará al consultor para realizar las inspecciones, el mismo que estará conforme a los porcentajes de avance mencionado para cada rehabilitación vial y construcción de puentes. Se realizarán 2 inspecciones por cada proyecto detallado en el cuadro anterior, si existe la necesidad de cambiar los porcentajes, esto notificará al administrador de contrato de la obra y validado por el administrador de este proceso, por cada inspección se debe generar un informe, el

cual será presentado hasta 15 días plazo, contados a partir de la fecha límite de presentación establecido en la metodología del Consultor.

Los pagos serán realizados contra entrega del informe total de cada proyecto, para lo cual se deberá presentar como constancia del servicio, los informes de las inspecciones realizadas en esta fase de cada proyecto, así como, un informe de satisfacción suscrito por el administrador de este contrato.

Se anexa cronograma de actividades de los trabajos de construcción de las obras.

8.3 Fase De Puesta En Operación.

Entregables Conforme al capítulo 7 ítems 7.4

Se realizarán en consecuencia culminada las fases constructivas de cada rehabilitación vial y puentes, el plazo de duración de esta fase comprende un periodo de a 150 días contados desde la puesta de circulación vehicular de la vía o puente, se presentará un informe que resuma los hallazgos, resultados y experiencias de todas las tareas. El informe incluirá una evaluación del impacto y la eficacia de las actividades, así como recomendaciones para acciones futuras y lecciones aprendidas.

Fase 3 (15% del monto del contrato)

Productos	Ejecución del Contrato de consultoría –	Tiempo de Ejecución de Obra	Inspecciones fase operativa (Días)	Pago % Fase 3)
1	Rehabilitación De La Vía San Antonio, San Miguel, En Los Cantones Guayaquil Y Playas De La Provincia Del Guayas	300	150	10.00
2	Rehabilitación De La Vía Conexión E30 - Pedro Vélez - Carlos Julio Arosemena, Ubicada En El Cantón El Empalme De La Provincia Del Guayas	365	150	10.00
3	Rehabilitación De La Vía Valle De La Virgen - Límite Provincial Y Límite Provincial - Las Muras - Límite Provincial, Ubicadas En Los Cantones Pedro Carbo Y Colimes De La Provincia Del Guayas	240	150	10.00
4	Rehabilitación Asfaltado De La Vía Colimes - Límite Provincial Vía A Olmedo En El Cantón Colimes De La Provincia Del Guayas	540	150	15.00
5	Construcción Del Puente Sobre El Río Evia Y El Río Las Flores, En El Cantón El Triunfo De La Provincia Del Guayas	150	150	5.00
6	Rehabilitación De La Vía Km 3,3 Salitre-Vernaza-Bodeguita-T De Baba-Límite Provincial, Cantón Salitre	240	150	10.00

7	Construcción Del Puente Sobre El Estero Toro, Estero El Hediondo, El Estero Milagro Y El Limón En El Cantón Naranjito De La Provincia Del Guayas	180	150	10.00
8	Rehabilitación De La Vía El Deseo – La Inmaculada - Cruce Bueno, Ubicada En El Cantón Yaguachi De La Provincia Del Guayas	180	150	10.00
9	Rehabilitación De La Vías De Acceso A Los Centros Turísticos 7 Cascadas Y Paují, En El Cantón Naranjal De La Provincia Del Guayas	180	150	10.00
10	Construcción De Un Puente Peatonal Sobre El Río Chimbo, En Los Sectores Cone - Chobo, De Los Cantones Yaguachi Y Milagro De La Provincia Del Guayas	180	150	5.00
11	Construcción De Un Puente Peatonal En El Recinto La Dolorosa 2, Parroquia Lorenzo De Garaicoa, En El Cantón Simón Bolívar De La Provincia Del Guayas	120	150	5.00
TOTAL				100%

Esta fase iniciará en cada uno de los proyectos de obra realizados, conforme a la coordinación entre el administrador de contrato de la obra y el administrador de este contrato.

Los pagos se realizarán de la siguiente manera:

Los pagos serán realizados contra entrega del informe total de cada proyecto, para lo cual se deberá presentar como constancia del servicio, los informes de las inspecciones realizadas en esta fase de cada proyecto, así como, un informe de satisfacción suscrito por el administrador de este contrato.

Para el último pago de esta fase, se deberá adjuntar el acta de entrega recepción definitiva, el mismo deberá estar suscrito por el administrador de contrato y el consultor.

En tal virtud, el GADP-G como entidad contratante, podrá suspender el contrato de manera anticipada cuando se suscite alguno de las siguientes causales y, presentando una justificación detallada y respaldada.

- a) Circunstancias de fuerza mayor o casos fortuitos que le impidan la continuación de actividades debidamente demostradas.

- b) Si el contratante determina que el Consultor ha participado en actividades corruptas, fraudulentas, coercitivas y obstructivas en su desempeño.
- c) Si el Consultor ha divulgado información confidencial para su propio beneficio y/o sin previo consentimiento del GADP-G y el Banco Mundial.

9. REQUERIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN:

9.1 Marco Legal:

La Constitución de la República del Ecuador establece lo siguiente:

Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.

Art. 227.- La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.

Art. 263.- Los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo provincial y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, cantonal y parroquial.
2. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.
3. Ejecutar, en coordinación con el gobierno regional, obras en cuencas y micro cuencas.
4. La gestión ambiental provincial.
5. Planificar, construir, operar y mantener sistemas de riego.
6. Fomentar la actividad agropecuaria.
7. Fomentar las actividades productivas provinciales.
8. Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece lo siguiente:

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:

- a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo provincial y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, en el ámbito de sus competencias, de manera articulada con la planificación nacional, regional, cantonal y parroquial, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;
- b) Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas;

- c) Ejecutar, en coordinación con el gobierno regional y los demás gobiernos autónomos descentralizados, obras en cuencas y micro cuencas;
- d) La gestión ambiental provincial;
- e) Planificar, construir, operar y mantener sistemas de riego de acuerdo con la Constitución y la ley;
- f) Fomentar las actividades productivas provinciales, especialmente las agropecuarias; y,
- g) Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.
- n) Determinar las políticas de investigación e innovación del conocimiento, desarrollo y transferencia de tecnologías necesarias para el desarrollo provincial, en el marco de la planificación nacional.

La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, establece lo siguiente:

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.

El Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, establece lo siguiente:

Art. 2.- Contratos financiados con préstamos y cooperación internacional. - En la suscripción de los convenios de crédito o de cooperación internacional se procurará la concurrencia de proveedores nacionales.

Las contrataciones previstas en el artículo 3 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública se aplicarán independientemente de que el financiamiento internacional sea total o parcial, siempre que se observen las condiciones previstas en el convenio.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece lo siguiente:

Art. 209.- Estudio técnico de seguridad y señalización vial en las vías públicas. - Toda vía por ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un **estudio técnico de seguridad y señalización vial**, previamente al inicio de las obras para cumplir las normas técnicas nacionales e internacionales. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, exigirán como requisitos mínimos obligatorios en todo nuevo proyecto de construcción o mejora de vías de circulación vehicular:

- a) La realización de auditorías de seguridad vial en las fases de estudios, ejecución y operación. Las vías construidas y operativas deberán ser sometidas a auditorías permanentes de seguridad vial para que se determinen las mejoras correspondientes y su inmediato cumplimiento; y,
- b) Cuando se trate de mejoras se procurará incorporar carriles exclusivos para el uso de bicicletas con una anchura que obedecerá a las normas técnicas respectivas por cada vía unidireccional, en tanto que para los nuevos proyectos esto será obligatorio. Las zonas que han sido consideradas de elevada siniestralidad en materia de tránsito por parte de los entes de control del tránsito y la seguridad vial serán auditadas de forma inmediata, cuyas mejoras las realizará el ente competente del mantenimiento de las vías respectivas. Los auditores viales serán ingenieros civiles con experiencia en construcción o fiscalización de vías públicas, quienes deberán acreditarse como tales en el ministerio

rector de obras públicas con base a los requisitos específicos que este emita, sin que el tiempo de experiencia solicitada sea inferior a 5 años.

La Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial para el transporte terrestre indica:

Art. 13.- Proyectos. La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes. En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos de infraestructura vial.

Todos los proyectos de infraestructura vial, sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir los **estudios de impacto ambiental, social y de seguridad vial** de acuerdo con la normativa aplicable para el efecto emitida por la autoridad competente. Se considerarán además las afectaciones sobre el hábitat construido a los predios y las medidas necesarias para compensar a los propietarios de los mismos.

En el proceso de elaboración y previo a la aprobación de los proyectos se informará a los niveles de gobierno sobre los que transcurra la vía para que remitan sus observaciones y sugerencias.

El Reglamento a la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial para el Transporte Terrestre indica:

Art. 19.- Estudios de impacto socio-ambiental. - Todos los proyectos de infraestructura Cvial, sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir los **estudios de impacto socio-ambiental y de seguridad vial** de acuerdo con la normativa aplicable para el efecto emitida por autoridad competente.

10. REQUISITOS MINIMO DE LA FIRMA:

Se espera que el Consultor cuente con:

- Experiencia global acumulada de al menos 5 años en los últimos 10 años, en la realización de Auditorias de Seguridad Vial.
- Experiencia global en el desarrollo de estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo una clara comprensión de los procesos modernos de establecimiento de límites de velocidad, aplicación de la ley, infraestructura para respaldar las velocidades de los vehículos, tecnologías de los vehículos y estrategias de comunicación;
- Experiencia en trabajo en carreteras, gestión y reglamentación de seguridad vial, particularmente seguridad vial en países de ingresos bajos y medios, preferiblemente con experiencia previa trabajando en la región de América del Sur.

11. PERSONAL TECNICO MINIMO REQUERIDO

Composición mínima del equipo deseada

- **Cargo:** Jefe del equipo

Detalle: Experto en ingeniería de seguridad vial, con más de 10 años de experiencia relevante, que cuente con Certificación en Auditoría de Seguridad Vial o cualificación similar reconocida por el ente regulador correspondiente.

- **Cargo:** Especialista en Seguridad Vial Senior

Detalle: Experto en ingeniería de seguridad vial, con más de 10 años de experiencia internacional o local en auditorias de seguridad vial.

- **Cargo: Ayudantes en Seguridad Vial**

Detalle: Experto en ingeniería de seguridad vial, con más de 3 años de experiencia local en auditorias de seguridad vial.

12. CONFLICTO DE INTERESES:

Para efectos de la decisión de participar en el proceso de selección y/o aceptación de la contratación, los candidatos deberán tener en cuenta las causales de conflicto de interés establecidas en las Regulaciones para Adquisiciones para Prestatarios en Proyectos de Inversión (Adquisiciones en Operaciones de Financiamiento para Proyectos de Inversión -Bienes, Obras, Servicios de No-Consultoría y Servicios de Consultoría, Quinta Edición, septiembre de 2023 numerales 3.14 a 3.17).

13. RAUDE Y CORRUPCIÓN:

Los candidatos, observarán los más altos niveles éticos durante el proceso de selección y ejecución de los contratos, y se abstendrán de cometer actos de fraude y corrupción. Para dicho efecto se aplicarán y observarán las Normas para la Prevención y Lucha contra el Fraude y la Corrupción, incluidas en el Anexo IV, de las Regulaciones para Adquisiciones para Prestatarios en Proyectos de Inversión (Adquisiciones en Operaciones de Financiamiento para Proyectos de Inversión - Bienes, Obras, Servicios de No-Consultoría y Servicios de Consultoría, Quinta Edición, septiembre de 2023).

14. FIRMAS DE RESPONSABILIDAD:

	Nombres:	Cargo:	Firma:
Elaborado por:	Ing. Alberto Jarrín Maldonado	Especialista Hidráulico Unidad Ejecutora del Proyecto BM-P504400	
Revisado por:	Ing. Juan Carlos Pérez P.	Especialista planificación, Monitoreo, Seguimiento Y Evaluación Unidad Ejecutora del Proyecto BM-P504400	
Autorizado por:	MSc. Esthela Criollo Pallazhco	Jefe Unidad Ejecutora del Proyecto BM-P504400	

ANEXO 1 - DESCRIPCIÓN DE LAS INTERVENCIONES DEL PROYECTO DE VÍAS RURALES RESILIENTES

Se contempla la rehabilitación de 7 vías y la construcción de 8 puentes (6 vehiculares y 2 peatonales) para fortalecer la conectividad resiliente en zonas rurales vulnerables. La iniciativa prioriza el acceso a centros poblados, beneficiando a un amplio sector de la población y estimulando el desarrollo de actividades productivas y turísticas, especialmente en áreas recurrentemente afectadas por inundaciones y en límites provinciales históricamente desatendidos.

En la figura 1 se determina la ubicación de las intervenciones.



Figura 1. Mapa de Vías y Puentes

En la siguiente tabla se presentan los proyectos según prioridad de intervención.

PROYECTO	UBICACIÓN	COORDENADAS UTM WGS 84			
		INICIO		FIN	
REHABILITACIÓN DE LA VÍA SAN ANTONIO - SAN MIGUEL, EN LOS CANTONES GUAYAQUIL Y PLAYAS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	PLAYAS	9.719.968	568.015	9.718.123	574.758
REHABILITACIÓN DE LA VÍA CONEXIÓN E30 - PEDRO VÉLEZ - CARLOS JULIO AROSEMENA, UBICADA EN EL CANTÓN EL EMPALME DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	EMPALME	9.884.423	638.580,03	9.897.044,20	641.805,77
REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, UBICADA EN EL CANTÓN YAGUACHI DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	YAGUACHI	9.756.561	6.526.939	9.755.204	656.253
REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA VÍA COLIMES - LÍMITE PROVINCIAL VÍA A OLMEDO EN EL CANTÓN COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	COLIMES	9.829.843	608.541	9.844.013	592.913
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO EVIA Y EL RÍO LAS FLORES, EN EL CANTÓN EL TRIUNFO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	TRIUNFO	9.752.772	702.126	9.752.213	702.174
		9.752.213	702.174	9.751.799	702.230
REHABILITACION DE LA VÍA KM 3,3 SALITRE-VERNAZA-BODEGUITA-T DE BABA-LÍMITE PROVINCIAL, CANTÓN SALITRE	SALITRE VERNAZA	9.800.965	634.576	9.795.700	641.243
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL ESTERO TORO, ESTERO EL HEDIONDO, EL ESTERO MILAGRO Y EL LIMÓN EN EL CANTÓN NARANJITO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	NARANJITO	9.764.559	682.964	9.763.915	682.900
		9.762.222	682.734	9.761.614	682.676
		9.763.050	687.573	9.762.527	687.257
		9.761.683	681.326	9.761.103	681.085
REHABILITACIÓN DE LA VÍAS DE ACCESO A LOS CENTROS TURÍSTICOS 7 CASCADAS Y PAUJÍ, EN EL CANTÓN NARANJAL DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	NARANJAL PAUJI	9.700.554	649.205	9.699.529	651.653
		9.704.161	655.125	9.703.371	657.951
CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE PEATONAL SOBRE EL RÍO CHIMBO, EN LOS SECTORES CONE - CHOBO, DE LOS CANTONES YAGUACHI Y MILAGRO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	YAGUACHI	9.760.405	650.471	9.760.448	650.506
CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE PEATONAL EN EL RECINTO LA DOLOROSA 2, PARROQUIA LORENZO DE GARAICOA, EN EL CANTÓN SIMÓN BOLÍVAR DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	SIMON BOLIVAR	9.768.946	677.388	9.768.905	677.322
REHABILITACIÓN DE LA VÍA VALLE DE LA VIRGEN - LÍMITE PROVINCIAL Y LÍMITE PROVINCIAL - LAS MURAS - LÍMITE PROVINCIAL, UBICADAS EN LOS CANTONES PEDRO CARBO Y COLIMES DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS	PEDRO CARBO COLIMES	9.808.436	589.160	9.814.463	588.031
		9.821.346	584.913	9.825.972	585.296