

INFORME DE NECESIDAD

FUNDAMENTO: Reglamento de la Ley Orgánica Sistema Nacional Contratación Pública, Art. 44 Determinación de la necesidad. - La determinación de la necesidad incorporará un análisis de beneficio, eficiencia o efectividad, considerando la necesidad y la capacidad institucional instalada, lo cual se plasmará en el informe de necesidad de contratación, que será elaborado por la unidad requirente, previo a iniciar un procedimiento de contratación

OBJETO DE LA CONTRATACIÓN:

“ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO MACUMA PASO PIMPINTS PARROQUIA TAISHA CANTÓN TAISHA”

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

FECHA DE REALIZACIÓN	01 de abril de 2025
FECHA DE MODIFICACIÓN	11 de abril de 2025
TIPO DE COMPRA	CONSULTORÍA DE CONTRATACIÓN POR LISTA CORTA
OBJETO DE CONTRATACIÓN	“ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO MACUMA PASO PIMPINTS PARROQUIA TAISHA CANTÓN TAISHA”
ÁREA REQUIRENTE	DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN
RESPONSABLE DEL REQUERIMIENTO	ING. CLAUDIO DAVID BOMBÓN PANTOJA
CARGO	ANALISTA DE PROYECTOS Y ESTUDIOS VIALES 1
DIRECTOR ÁREA REQUIRENTE	ARQ. DANIEL ARMANDO JARAMILLO GONZÁLEZ



1. DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD.

1.1. Antecedentes

El Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago (GADPMS) es la entidad con las competencias exclusivas para la construcción y mantenimiento de la vialidad rural de la provincia para permitir la comunicación entre comunidades, incentivando las relaciones económicas y productivas de las zonas del área de influencia.

Siendo este tipo de proyectos parte de las competencias exclusivas de los gobiernos provinciales de acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 263. Enmarcándose en las siguientes actividades: *“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.

6. Fomentar la actividad agropecuaria.

7. Fomentar las actividades productivas provinciales.”

De acuerdo al Reglamento General de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública en el Art. 44.- *“Determinación de la necesidad. - La determinación de la necesidad incorporará un análisis de beneficio, eficiencia o efectividad, considerando la necesidad y la capacidad institucional instalada, lo cual se plasmará en el informe de necesidad de contratación, que será elaborado por la unidad requirente, previo a iniciar un procedimiento de contratación.*

Para los supuestos de contratación bajo la modalidad contractual ingeniería, procura y construcción la determinación de necesidad deberá incluir un análisis de los requisitos mencionados en el tercer inciso del artículo 56.1 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.”

En el COOTAD en su Artículo 42, establece que 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; entre otras. 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.

En el artículo 116 del COOTAD, menciona que el gobierno provincial tiene la: **facultad de planificación**, entendida esta como “la capacidad de establecer u articular las políticas, objetivos, estrategias, y acciones como parte del diseño, ejecución y evaluación de planes programas y proyectos, en el ámbito de sus competencias y de su circunscripción territorial, en el marco del sistema nacional de planificación”. Además, de que también tiene facultad de gestionar que es “la capacidad para ejecutar, proveer, prestar, administrar y financiar servicios públicos”.

Dentro de sus competencias exclusivas, el Art.9 del Estatuto Orgánico Funcional del GADPMS, está el de “(...) b) Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya zonas urbanas; f) Fomentar la actividad agropecuaria, g) Fomentar las actividades productivas provinciales, (...)”.

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Morona Santiago (PDyOT) incluye la situación del territorio conformado por 6 componentes: biofísico; económico productivo; socio cultural; asentamientos humanos, movilidad, energía y telecomunicaciones, político institucional y gestión de riesgos.

De acuerdo al PDOT 2019-2023, de Morona Santiago dispone de una red vial carrozable de 3,214.12 km, de los cuales se distribuyen en: red estatal primaria y secundaria, en su mayoría asfaltada, siendo el 20.09% con respecto al total de vías en el territorio; y la red vial provincial de conexión hacia las parroquias y centros poblados, en su gran mayoría lastrada y en estado regular, con una extensión de 2.568,19 km, siendo aproximadamente el 79,9% de vías en la provincia de competencia del GAD Provincial.

En la fase Diagnóstica y Estratégica del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) resalta la necesidad de realizar evaluaciones periódicas de los puentes para identificar posibles deterioros o daños estructurales, en los puentes, ya que actualmente, la provincia cuenta con 290 unidades cuya luz varía desde 2.30 m a 120.00 m, cuya capa de rodadura en su mayoría de hormigón (172), cuya luz varía desde 2.30 m a 120 m, mayoritariamente construidos en hormigón. No hay una jerarquización establecida para estos puentes, y se reporta que el 35% se encuentra en mal estado, el 34% en estado regular y el 31% en buen estado. Además, se han construido 56 puentes entre 2015 y 2019, junto con la implementación de nuevos materiales como el sistema Bailey para reducir costos y tiempos de operación, con cooperación internacional para la construcción de puentes.



Mediante Memorando Nro. GADPMS-DGOOPPCT-2024-2772-M, de fecha 31 de octubre de 2024, suscrito por el Ing. Ismael Alberto Aray Montenegro Analista De Vialidad 1, donde manifiesta lo siguiente: *“del presente en base a la disposición verbal dispuesta con fecha 28 de octubre de 2024 de realizar la inspección del puente sobre el río Macuma paso a Chankuap en la comunidad Pimpints debido a la creciente del río y afección del puente; por lo cual hago llegar el informe técnico para su revisión y aprobación, con la finalidad de continuar con los trámites pertinentes.”*

Mediante Memorando Nro. GADPMS-DGOOPPCT-2024-2798-M, de fecha 05 de noviembre de 2024, suscrito por el Arq. Paúl Andrés Arcos Montesdeoca Director General De Obras Públicas, Conectividad Y Transporte Multimodal, enviado al Sr. Tiyua Napoleón Uyunkar Kaniras, Prefecto de Morona Santiago, donde manifiesta lo siguiente: *“(...) remito el Informe de la inspección realizada del puente sobre el río Macuma paso a Chankuap en la comunidad Pimpints debido a la creciente del río y afección del puente, el cual pongo a su conocimiento para que Autorice y se continúe con el trámite correspondiente.”*

Mediante Memorando Nro. GADPMS-DGOOPPCT-2024-2862-M, de fecha 13 de noviembre de 2024, suscrito por el Arq. Paúl Andrés Arcos Montesdeoca, Director General De Obras Públicas, Conectividad Y Transporte Multimodal, enviado al Arq. Daniel Armando Jaramillo Gonzalez Director General de Planificación donde manifiesta lo siguiente: *“(...) por medio del presente sírvase encontrar el Informe de la inspección realizada del puente sobre el río Macuma paso a Chankuap en la comunidad Pimpints debido a la creciente del río y afección del puente, el cual pongo a su conocimiento con el fin que sea considerado en el POA para la elaboración de los estudios para la construcción de un puente definitivo.”*

Mediante Memorando Nro. GADPMS-DPEV-2025-0004-M, de fecha 07 de enero de 2025, suscrito por el Ing. Carlos Leonardo Gallardo Samaniego JEFE DE PROYECTOS Y ESTUDIOS VIALES, en el cual menciona, *“Mediante la presente le solicito elabore la etapa preparatoria de las siguientes consultorías le solicito elabore la etapa preparatoria de las siguientes consultorías ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RIO MACUMA PASO PINPINTS PARROQUIA TAISHA CANTON TAISHA (...)”*.

En este contexto, el GAD Provincial de Morona Santiago, aportando con la comunicación vial de las comunidades vulnerables y colaborando con el desarrollo de la población de la provincia, prevé mejorar la conectividad con nuevas alternativas viales e infraestructura que disminuyan los tiempos de viaje y dinamicen la economía, pero sobre todo que estas alternativas sean seguras para los habitantes en el área de influencia.



1.2. Problemática actual

La parroquia de Taisha, ubicada en la provincia de Morona Santiago, Ecuador, es una zona de gran importancia socioeconómica y cultural, conformada por diversas comunidades indígenas. En el margen izquierdo del río Macuma se encuentra las comunidades de: Chankuap, Chiriap, Yamaram, Iniyayua, Pituir, Kayants, Nuwetns, Yampuna, entre otras y en el margen izquierdo del río Macuma, están: Pimpints, Alto Mirador, Nayumpin, Santa Rosa, Payashinia, Yanjunts, entre otras; estas comunidades dependen del acceso vial para su desarrollo económico y bienestar social.

Actualmente, la falta de un puente sobre el río Macuma genera una significativa desconexión territorial, limitando la movilidad y el acceso a servicios esenciales. Esta infraestructura es crucial para aproximadamente 4528 habitantes que utilizan la vía como su principal medio de transporte para actividades diarias como educación, producción agropecuaria, comercio y salud. La carencia de un puente adecuado afecta especialmente a la cadena productiva local, dificultando el traslado de productos agrícolas y bienes de consumo hacia los centros de distribución y comercialización.

Además, la ausencia de esta conexión vial impacta negativamente en el acceso a centros educativos y de salud, poniendo en riesgo la continuidad de la formación académica de niños y jóvenes, así como la oportuna atención médica en casos de emergencia. En términos económicos, la falta de conectividad restringe el intercambio comercial, encarece los costos de transporte y limita el desarrollo de proyectos productivos y de infraestructura en la zona.

En el INFORME TÉCNICO No. GADPMS IAM 202 4 TAISHA 06, de fecha 30 de octubre de 2024, suscrito por el Ing. Ismael Aray M. Analista De Vialidad 1, en que me menciona lo siguiente en sus conclusiones y recomendaciones: *“De la inspección realizada en sitio, es evidente que es necesario realizar la construcción de un nuevo puente definitivo considerando nuevos estudios técnicos tales como geotécnicos, hidrológicos y estructurales. Con la finalidad de precautelar que aumentos de caudal del río Macuma ocasionen el deterioro del futuro puente.*

La falta de conexión debido al colapso del puente ha ocasionado que las comunidades ubicadas al margen derecho del río queden incomunicadas afectando el acceso a los servicios tales como educación ya que existen alumnos que utilizaban el puente como paso para llegar a la Unidad educativa Nunkui ubicada en la comunidad Pimpints.

Se recomienda por su intermedio debido a la catástrofe del colapso del puente colgante ocurrido por acción de la naturaleza se gestione la declaratoria de emergencia y destinar los recursos necesarios de forma inmediata para habilitar de forma provisional el paso sobre el río Macuma mediante el suministro



de un motor fuera de borda acoplado a una canoa de madera o fibra de vidrio que serviría para el traslado de los habitantes de dicho sector.

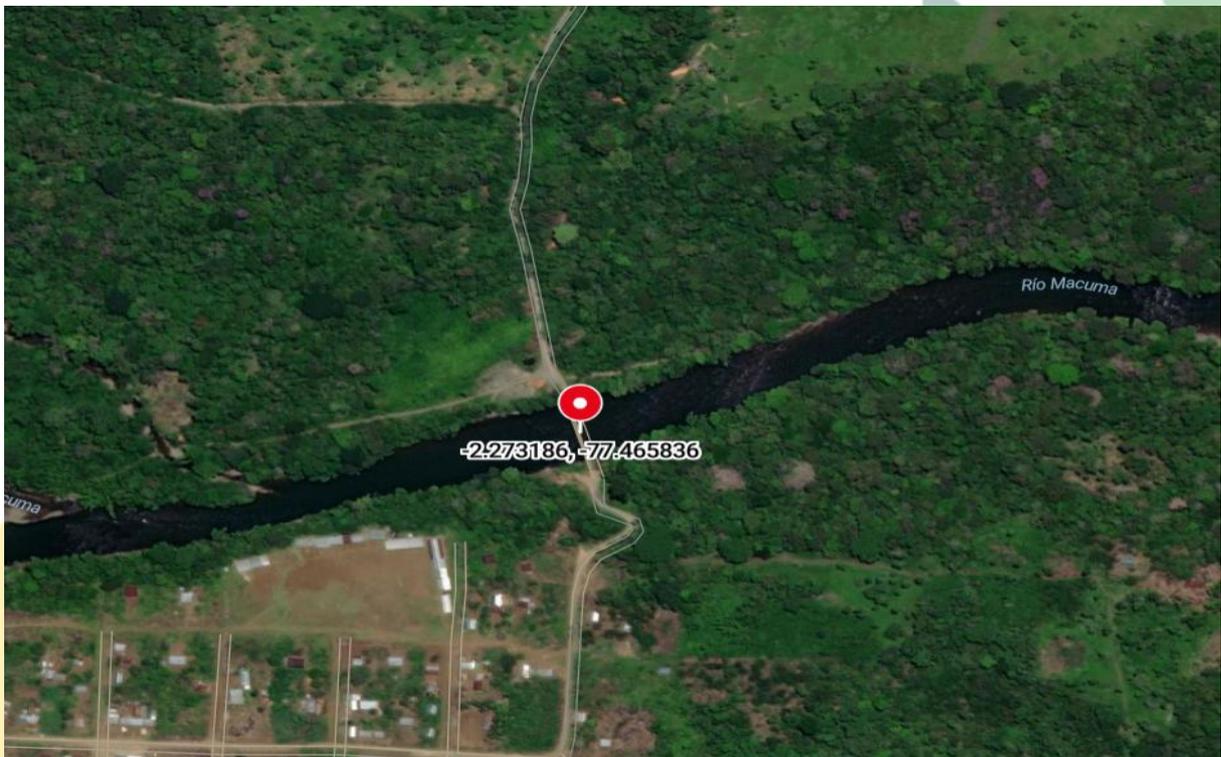
De acuerdo al INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA NRO. GADPMS- DGP-002-2025, de fecha 14 de enero de 2025, menciona la siguiente problemática:

“El puente a ser inspeccionado se encuentra ubicado en la Provincia de Morona Santiago, específicamente en el cantón Taisha, parroquia Taisha, Comunidad Pimpints sobre el río Macuma. en coordenadas Universal Transversal de Mercator UTM transformado a zona 17s, y coordenadas Geográficas en grados decimales.

<i>COORDENADAS DE UBICACIÓN: Puente sobre el Río Macuma paso a Pimpints</i>			
<i>Coordenadas Universal Transversal De Mercator UTM – ZONA 17</i>		<i>Coordenadas Geográficas En Grados Decimales</i>	
<i>Este (X)</i>	<i>Norte (Y)</i>	<i>Latitud</i>	<i>Longitud</i>
893206.84	9748261.81	-2.273186°	-77.465836°

Tabla 1: Ubicación del puente en coordenadas

Imagen 1: Ubicación del Puente sobre río Macuma, Parroquia Taisha



Fuente: Bing Maps

En cuanto a la infraestructura del puente, se constató que la estructura ya no existe debido a un evento hidrometeorológico ocurrido en octubre de 2024. Durante este período, la región experimentó una precipitación acumulada significativamente elevada, lo que provocó un aumento sustancial del caudal del río Macuma. Dicho incremento superó el gálibo hidráulico del puente, generando una sobrecarga que, junto con la acumulación de residuos flotantes como troncos y ramas arrastradas por la corriente, comprometió la estabilidad estructural del puente hasta su colapso total.

A continuación, se presentan registros fotográficos obtenidos de la página de Tiyua Uyunkar, los cuales documentan el evento de colapso de la estructura y sus efectos en la zona de estudio.

Imagen 2: Evento de incremento de caudal del río Macuma en octubre 2024.



Fuente: Página Tiyua Uyunkar

En el sitio de estudio se llevó a cabo un levantamiento topográfico empleando equipos necesarios como la estación total, para la obtención de datos geospaciales con el objetivo de determinar la longitud del puente, las cotas de los accesos, y la cota del nivel del río. Esta información es fundamental para el análisis de la ubicación y viabilidad de una nueva estructura.

Los datos topográficos levantados indican que la estructura colapsada tenía una longitud total de 83.42 metros y un ancho aproximado de 4.10 metros. La superestructura del tablero estaba soportada por un sistema de tirantes anclados a torrones, quienes distribuían cargas hacia las torres los cuales tenían una dimensión de 0.50 metros de ancho por 1.00 metro de largo. Dichas torres se encontraban ubicados en ambos márgenes del río y distribuían las cargas hacia los anclajes de hormigón situadas en cada extremo.



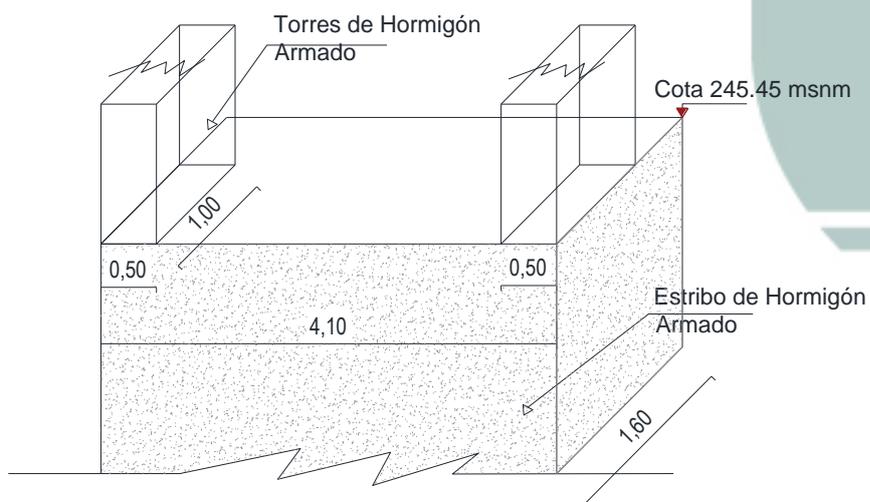
Imagen 3: Vista en planta del Levantamiento topográfico.



Elaborado: DGP - GADPMS

El puente se encontraba implantado a una altitud de 245.45 metros sobre el nivel del mar (m s. n. m.), en las coordenadas geográficas de Latitud: -2.273186° y Longitud: -77.465836°

Imagen 4: Esquema Levantado del Puente sobre el rio Macuma.



Elaborado: DGP - GADPMS

Su ubicación corresponde al kilómetro 13.70 aproximadamente desde la ciudad de Taisha, cabecera parroquial de la zona.

Este puente fue construido hace 35 años aproximadamente, el cual estaba compuesto por elementos de hormigón armado como son sus estribos, columnas o torres, y el tablero de estructura metálica.

Imagen 5: Sitio de implantación del puente sobre el río Macuma, comunidad Pimpints.





Elaborado: DGP - GADPMS

El sitio donde se encontraba implantado el puente colapsado sobre el río Macuma ha experimentado un proceso progresivo de erosión debido a la acción de eventos hidrometeorológicos extremos y el régimen natural del cauce. La dinámica fluvial ha generado cambios en la estabilidad de las márgenes y en el perfil del lecho del río, lo que ha influido directamente en el deterioro de la infraestructura y en las condiciones del terreno circundante.

Se observa que existe una erosión fluvial y retroceso de márgenes esto debido a la acción del caudal, especialmente en períodos de lluvias intensas, ha provocado el arrastre de material de los estribos y taludes de acceso, debilitando progresivamente la base del puente. Además, se evidencia el socavamiento del suelo en los puntos de apoyo de los anclajes de la estructura, reduciendo la estabilidad del terreno.

La afectación en la infraestructura vial en la comunidad de Pimpints, el puente colapsado ubicado sobre el río Macuma, ha generado una problemática crítica que impacta directamente la conectividad y movilidad de los habitantes situados en la margen opuesta del río. La situación resalta la urgente necesidad de desarrollar estudios definitivos para el diseño y construcción de una nueva infraestructura que garantice la seguridad y funcionalidad del cruce de río Macuma.

Dado el colapso del puente, es imperativo que el nuevo diseño estructural cumpla con los estándares normativos vigentes, asegurando la estabilidad, capacidad de carga y resistencia a eventos hidrometeorológicos extremos, con el objetivo de proporcionar una solución segura y sostenible para los usuarios.

En las conclusiones y recomendaciones del informe técnico del técnico que realizó la visita menciona los siguiente:

– *La inspección técnica del puente fue esencial para conocer el estado de la seguridad y funcionalidad de la infraestructura vial en el sector y se determinó que la situación actual de la*

comunidad Pimpints y las comunidades ubicadas al otro lado del río Macuma, requiere atención inmediata y se debe priorizar las acciones necesarias para el estudio definitivo y la construcción de un nuevo puente de un material más durable y de mayor capacidad de carga, ya que estas infraestructuras son fundamentales en la red de transporte y el desarrollo de la economía local, cantonal y provincial.

- Al momento de ejecutar el estudio definitivo se debe tomar en cuenta que las orillas del margen donde se encontraba implantado el puente antiguo, se encuentran erosionado, por lo que el emplazamiento del nuevo puente debe realizarse retiros y elevar la cota, lo que se da un estimado de una longitud de 110 metros aproximadamente en función a las recomendaciones de los estudios, adicional de ejecutar obras de encauzamiento y protección de taludes para salvaguardar la estructura de la erosión.
- Se recomienda la ejecución de los estudios definitivos para el diseño, implementación y construcción de una nueva estructura de puente, considerando alternativas en hormigón armado o estructura metálica. La infraestructura proyectada deberá una longitud aproximada de 110 metros y deberá contemplar una elevación adecuada de la rasante con el objetivo de optimizar la capacidad hidráulica y el galibo, para garantizar la estabilidad de la obra. Asimismo, se deberán establecer los retiros correspondientes en ambas márgenes del río Macuma, conforme a los criterios técnicos y normativas vigentes, o según las recomendaciones de los especialistas en la materia.

Por tanto, el estudio y la construcción de un puente definitivo sobre el río Macuma paso Pimpints es una necesidad fundamental para establecer vías que conecten de manera eficiente los distintos sectores del cantón Taisha. además de que esta infraestructura vial permitirá la integración de las comunidades con el resto del territorio, mejorando su calidad de vida y fomentará el desarrollo sostenible en la región.

Actualmente, el único paso existente son unos pequeños botes conocidos como peque peque con motor, que brindan servicios para el cruce del río Macuma, lo que limita significativamente la movilidad y el transporte en la zona.

Para el cumplimiento del Plan Operativo Anual 2025, y la ejecución de proyectos posteriores, se genera la necesidad de contar con la documentación completa del puente sobre el río Macuma paso a Pimpints, por lo que, el estudio a desarrollarse por la Dirección General de Planificación cuyo objeto es: **“ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO MACUMA PASO PIMPINTS PARROQUIA TAISHA CANTÓN TAISHA”**, este será ejecutado en cumplimiento de las atribuciones del GAD de la provincia de Morona Santiago. El mismo que permitirá determinar técnicamente el diseño definitivo, y la alternativa estructural de un puente para su construcción y atención inmediata a la necesidad de las comunidades; Con datos relevante de ancho de calzada, longitud y estabilización adecuada, así como el presupuesto referencial para su ejecución, sea esta, por administración directa o proceso de contratación, con recursos propios o financiamiento externo.



En la etapa constructiva, se deberá establecer las condiciones y aspectos necesarios para: la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura, con la finalidad de asegurar una buena calidad de la infraestructura del puente durante toda su vida útil.

1.3. Justificación de los estudios

Tras la inspección técnica realizada al sitio del río Macuma paso a Pimpints, parroquia Taisha, se han identificado la ausencia de una infraestructura que permita la conexión entre comunidades del margen izquierdo y derecho del río, por lo que a continuación se detalla algunas conclusiones y justificaciones para el desarrollo de los estudios:

- La inspección técnica evidencia la necesidad de un puente para garantizar la conectividad y seguridad vial en la zona. La ausencia de esta infraestructura genera riesgos de interrupción del tránsito, incomunicación de los habitantes, especialmente en épocas de lluvia cuando los caudales aumentan y hacen intransitable el paso por bote.
- La falta del puente limita la movilidad de las comunidades locales, dificultando el acceso a servicios básicos como salud, educación y comercio.
- Se generan riesgos para la población que debe cruzar el río mediante medios inseguros, aumentando la posibilidad de accidentes.
- La falta de conectividad en el cruce del río Macuma encarece el transporte de productos y servicios, afectando la economía local y el desarrollo de la zona.
- La construcción de un puente mejorará la calidad de vida de los habitantes, facilitando su desarrollo social y económico.
- Un puente definitivo optimizará los recursos invertidos en la infraestructura vial de la zona, reduciendo costos a largo plazo y fomentando el desarrollo productivo de la región.
- Se requiere un estudio técnico detallado que analice la geología, hidrología y resistencia estructural necesaria para diseñar un puente adecuado a las condiciones del sitio.

Dado lo anterior, es indispensable la contratación de una consultoría para la elaboración de estudios definitivos y su alternativa estructural que permitan diseñar una nueva estructura adecuada que garantice seguridad, durabilidad y eficiencia operativa, incorporando soluciones técnicas adecuadas a las condiciones geográficas e hidrológicas del área, respondiendo a las necesidades de las comunidades y promoviendo el desarrollo de la zona y región.



2. ANÁLISIS DE BENEFICIO EFICIENCIA

2.1. Análisis costo – beneficio

La institución tiene como prioridad garantizar la movilidad dentro de la provincia de Morona Santiago mediante la planificación, construcción y mantenimiento de infraestructura vial estratégica, incluyendo puentes y carreteras, que faciliten el acceso a diversos sectores y comunidades de la Provincia de Morona Santiago, cantón Taisha, específicamente Parroquia Macuma. Para ello, los proyectos de infraestructura deben cumplir con criterios de viabilidad técnica, económica, social y ambiental, asegurando su sostenibilidad y funcionalidad a largo plazo.

La ejecución de estas obras tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de la población, optimizando la conectividad territorial y solucionando los problemas de accesibilidad y tránsito dentro de la provincia. Esto permite fortalecer el acceso a servicios básicos esenciales como salud, educación, empleo y comercio, promoviendo el desarrollo socioeconómico de la región.

Contar con estudios definitivos de ingeniería estructural agiliza y optimiza la fase de ejecución de los proyectos, reduciendo incertidumbres técnicas y administrativas. Esto representa una ventaja significativa para la institución, permitiéndole una mejor gestión de recursos, tiempos y costos en la implementación de infraestructura vial estratégica.

2.2. Análisis costo – eficiencia

En vista que actualmente el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago (GADPMS), no cuenta con el número de personal técnico suficiente, espacio físico, equipo tecnológico adecuado, mobiliario y movilización para la ejecución del estudio en cuestión.

La externalización del estudio es la opción más efectiva, ya que garantiza resultados de alta calidad y optimiza los recursos disponibles, permitiendo que la infraestructura vial planificada se desarrolle de manera eficiente y sostenible con un equipo especializado, garantizando que los recursos invertidos generen el mayor beneficio posible para la planificación del GAD de la provincia de Morona Santiago.

Dado este contexto, la externalización del estudio definitivo mediante la contratación de un equipo especializado representa una alternativa eficiente y viable. Esta estrategia permite optimizar los recursos institucionales al garantizar el desarrollo del estudio conforme a los estándares técnicos y normativos vigentes, con base en los requerimientos definidos por la institución. Además, contribuye a la reducción de tiempos de ejecución y asegura la obtención de resultados con un mayor grado de precisión y



confiabilidad, facilitando así la toma de decisiones y la planificación estratégica de los proyectos de infraestructura.

3. EFECTIVIDAD CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO REQUERIDO:

De todos los análisis realizados se puede evidenciar que hasta la presente se ha cumplido con beneficio y eficiencia, y al mantener un adecuado control del proyecto a desarrollarse en el plazo establecido, con el fin de contar con diseños definitivos y alternativas estructurales de construcción, la institución puede insertar dentro de su Plan Operativo Anual la ejecución de la obra, por lo que es necesario la contratación del estudio para la **“ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO MACUMA PASO PIMPINTS PARROQUIA TAISHA CANTÓN TAISHA”**.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD:

La Constitución Política del Estado Ecuatoriano en el Art. 263 del Capítulo Cuarto – Régimen de Competencias y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD en el Art. 129, contiene las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales, siendo su obligación planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

De conformidad con el Art. 40.- Naturaleza jurídica del COOTAD, establece que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados provinciales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva, previstas en este Código para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponde. La sede del gobierno autónomo descentralizado provincial será la capital de la provincia prevista en la respectiva ley fundacional.”*

Así también el COOTAD determina en el Art. 42, las competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado provincial, que establece que: *“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 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 las tecnologías necesarias para el desarrollo provincial, en el marco de la planificación nacional.*

La Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre en su Art. 16.- Competencias de vialidad, establece que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados en sus respectivas circunscripciones territoriales, a más de las atribuciones conferidas en la presente Ley, tendrán las facultades y atribuciones en materia de vialidad que correspondan, de conformidad con la Constitución, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, las resoluciones del Consejo Nacional de Competencias y demás normativa aplicable para el ejercicio de esta competencia.”*

Que, el Art. 17 numeral 2 de la misma Ley indica como Deberes y Atribuciones de los gobiernos autónomos descentralizados *“Administrar la red vial de su jurisdicción realizando las acciones de planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, considerando el mínimo impacto ambiental”*.

LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA

Que, el Art. 25.1.- Participación Nacional y promoción del emprendimiento de mujeres. *Los pliegos contendrán criterios de valoración que incentiven y promuevan la participación local, nacional y el emprendimiento de las mujeres en su diversidad, mediante un margen de preferencia para los proveedores de obras, bienes y servicios, incluidos la consultoría, de origen local y nacional, de acuerdo a los parámetros determinados por la entidad encargada de la Contratación Pública.*

Para la promoción e impulso de los emprendimientos de mujeres, la entidad encargada de la contratación pública, adoptará criterios de valoración teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley Orgánica para impulsar la economía de las mujeres emprendedoras en el Ecuador.

Que, el Art. 25.2.- Preferencia a bienes, obras y servicios de origen ecuatoriano, y a los actores de la Economía Popular y Solidaria y Micro, pequeñas, medianas empresas, agricultura familiar campesina y emprendimientos con énfasis en las mujeres emprendedoras en toda su diversidad. - *En todos los procedimientos previstos en la presente ley, se preferirá al oferente de bienes, obras o servicios que*

incorpore mayor componente de origen ecuatoriano o a los actores de la Economía Popular y Solidaria y Micro, Pequeñas Medianas Empresas, Agricultura Familiar Campesina y emprendimientos con énfasis en las mujeres emprendedoras en toda su diversidad amparadas en la Ley Orgánica para impulsar la economía de las mujeres emprendedoras en el Ecuador, mediante la aplicación de mecanismos tales como: márgenes de preferencia proporcionales sobre las ofertas de otros proveedores, reserva de mercado, entrega de anticipos, subcontratación preferente, entre otros.

Para la adquisición de bienes, obras o servicios no considerados de origen ecuatoriano de acuerdo a la regulación correspondiente se requerirá previamente la verificación de inexistencia en la oferta de origen ecuatoriano, mediante mecanismos ágiles que no demoren la contratación. La entidad encargada de la contratación pública mediante la regulación correspondiente incluirá la obligación de transferencia de tecnología y de conocimiento en toda contratación de origen no ecuatoriano. Para la aplicación de las medidas de preferencia se utilizará el siguiente orden de prelación:

1. Organizaciones de la economía popular y solidaria, artesanos, pequeños productores, microempresas, pequeñas empresas, agricultura familiar campesina y emprendimientos con énfasis en mujeres emprendedoras en toda su diversidad que consten en el Registro Nacional de Emprendimiento, Innovación y la Competitividad.

2. Medianas Empresas.

En el Registro Único de Proveedores, y demás herramientas del Sistema Oficial de Contratación Pública del Ecuador, las organizaciones de la economía popular y solidaria y las mujeres emprendedoras formalizadas en toda su diversidad que consten en el Registro Nacional de Emprendimiento, Innovación y la Competitividad, estarán debidamente diferenciadas de los otros proveedores sean estas personas naturales o jurídicas, para facilitar la identificación al momento de la contratación pública.

Los contratistas o adjudicatarios de obras y servicios ofertados por el estado deberán promover la contratación como proveedores o subcontratistas a mujeres emprendedoras madres solteras o divorciadas, mayores de edad con hijas y/o hijos menores a 18 años.

En el marco del ordenamiento jurídico vigente, que establece las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales en materia de planificación, desarrollo territorial e infraestructura vial, para cumplir con los deberes y atribuciones señaladas, se fundamenta la necesidad de contratar una consultoría profesional y especializada en ingeniería estructural. Esta consultoría tiene como objetivo la formulación de soluciones técnicas adecuadas para atender la ausencia del puente y responder eficazmente a las necesidades prioritarias del sector.

Particularmente, en el cantón de Taisha, parroquia Taisha, y específicamente en la comunidad Pimpints, la ejecución de este estudio definitivo estructural del puente es esencial para garantizar la seguridad, funcionalidad y sostenibilidad de la infraestructura requerida. La intervención permitirá mejorar las



condiciones de vida de la población, asegurando el acceso adecuado a bienes y servicios básicos, como salud, educación y comercio promoviendo la movilidad segura y fortaleciendo la resiliencia del territorio frente a contingencias estructurales y ambientales.

5. ALCANCE ESPERADO

Los productos esperados serán:

- Levantamiento topográfico
- Estudios Hidrológico e Hidráulico
- Estudio del Sistema Estructural
- Estudio Geotécnico y de Geofísica
- Estudio Ambiental
- Estudio de Fuentes de Materiales
- Estudio de Presupuestación
- Estudio de Factibilidad Económico – Financiero

6. RECOMENDACIONES

Con lo anteriormente dicho, al ser una actividad indispensable para, el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago, y que el presente documento detalla la necesidad, se deberá elaborar los términos de referencia y el estudio de mercado para cumplir con la totalidad de lo que mandata la ley, se recomienda continuar con los trámites respectivos con la finalidad de Contratar el servicio requerido y cumplir con la misión institucional, a las atribuciones y productos que le corresponden al Departamento de Proyectos y Estudios Viales y a la Dirección de Planificación.

Acción:	Nombres y Apellidos	Firma
Elaborado por: Certificación SERCOP No. SERCOP- NXIpTwGAmc	Ing. Claudio David Bombón Pantoja Analista de Proyectos y Estudios Viales 1	
Revisado por: Certificación SERCOP No. SERCOP - hUnazJ3Psl	Ing. Carlos Leonardo Gallardo Samaniego Jefe de Proyectos y Estudios Viales	
Aprobado por: Certificación SERCOP No. SERCOP-iXm2rrQRFN	Arq. Daniel Armando Jaramillo Gonzales Director General de Planificación	