

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:

“ESTUDIOS DEL NUEVO PUENTE SOBRE EL RÍO ZAMORA DE LA PARROQUIA SAN MIGUEL DE CONCHAY A NUEVA PRINCIPAL”

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

FECHA DE REALIZACIÓN	31 de marzo de 2025
FECHA DE MODIFICACIÓN	11 de abril de 2025
TIPO DE COMPRA	CONSULTORÍA DE CONTRATACIÓN POR LISTA CORTA
OBJETO DE CONTRATACIÓN	“ESTUDIOS DEL NUEVO PUENTE SOBRE EL RÍO ZAMORA DE LA PARROQUIA SAN MIGUEL DE CONCHAY A NUEVA PRINCIPAL”
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 Oficio N°. 013 P-GADPRSMC-2023, de fecha 09 de junio de 2023, suscrito por el Sr. Elvis Rubén Chacón Castro, Presidente del Gad Parroquial de San Miguel de Conchay, donde manifiesta lo siguiente: *“lleno de grandes potenciales agrícola y ganadero, por ello nos hemos propuesto por lo menos hacer realidad con los ESTUDIOS TÉCNICOS, ARQUITECTÓNICOS Y PRESUPUESTARIO del puente sobre el río Zamora una vez hechos los estudios proceder con la construcción, con financiamiento de la prefectura o alguna Institución de apoyo(...)”*.

Mediante Oficio N°. 084 PRES-GADPRSMC-2024, de fecha 04 de junio de 2024, suscrito por el Sr. Elvis Rubén Chacón Castro, Presidente del Gad Parroquial de San Miguel de Conchay, donde manifiesta lo siguiente: *“Otra situación sobre el Estudio del Puente sobre el Rio Zamora, es una necesidad emergente ya que el puente colgante ha terminado su vida útil, la gente sigue transitando corriendo el riesgo de sufrir algún accidente, por tal motivo una vez más solicito a que en este año o para el año 2025, sea considerado como emergente (...)”*.

Mediante Oficio Nro. GADPMS-DGPMS-DGP-SEC-2024-008-O, de fecha 21 de junio de 2024, suscrito por el Arq. Vicente Patricio Quezada Ortega, Ex Director General de Planificación en el que menciona lo siguiente: *“Mediante el presente dispongo labore horas extras a fin de realizar las inspecciones técnicas en el cantón Santiago y Limón Indanza, en los siguientes puente: PUENTE TRONCAL AMAZONICA-CHUPIANTZA MENDEZ Y LIMON, PUENTE CHINIMBIMI-PANIA-KURINTS, PUENTE SOBRE EL RIO NAMANGOZA, PUENTE YUKIANTZA-LA ESPERANZA, PUENTE PASO A NUEVA PRINCIPAL SOBRE EL RIO ZAMORA”*.

Mediante Memorando Nro. GADPMS-DPEV-2024-0502-M de fecha 11 de julio de 2024, suscrito por el Ing. Joel Modesto Caivinagua Inga Ex Analista De Proyectos Y Estudios Viales 1, en el que menciona lo siguiente: *“Por medio del presente informo a usted que a petición verbal del Arq. Patricio Quezada ex Director de Planificación, realice la inspección del sitio donde la gente de la parroquia San Miguel de Conchay y de los sectores Nueva Principal y Valle del Chimandaza solicitan se contrate el estudio del puente sobre el río Zamora paso a Nueva Principal y Valle del Chimandaza, por lo que, hago la entrega del informe Técnico con la recomendación correspondiente*

En el documento anexo está el INFORME TÉCNICO No. GADPMS-DP-JCI-2024-100 de fecha 11 de julio de 2024 menciona lo siguiente: Por lo antes dicho se recomienda, luego de que se priorice la obra por parte del Sr. Prefecto Tiyua Uynkar, contratar una consultoría para un puente definitivo de aproximadamente 180m de luz, en vista que la vía tanto desde San Miguel de Conchay como desde Nueva Principal ya se encuentra construida a nivel de lastre hasta el río Zamora y para evitar que la pendiente



en los accesos sean demasiado pronunciados; el puente debería ser diseñado tanto la losa como las vigas con un esviaje”

Mediante Memorando Nro. GADPMS-DV-2024-2210-M, de fecha 13 de agosto de 2024, suscrito por Ing. Julio Bladimir Barba Castro Jefe De Vialidad, menciona lo siguiente: *“Señor Director, me permito remitir el Oficio N° 084-PRES-GADPRSMC-2024, suscrito por el Sr. Elvis Chacón , Presidente del GADP DE San Miguel de Conchay en relación al pedido de estudios de puente”.*

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 ESTUDIOS DEL NUEVO PUENTE SOBRE EL RIO ZAMORA DE LA PARROQUIA SAN MIGUEL DE CONCHAY A NUEVA PRINCIPAL (...)”.*

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.

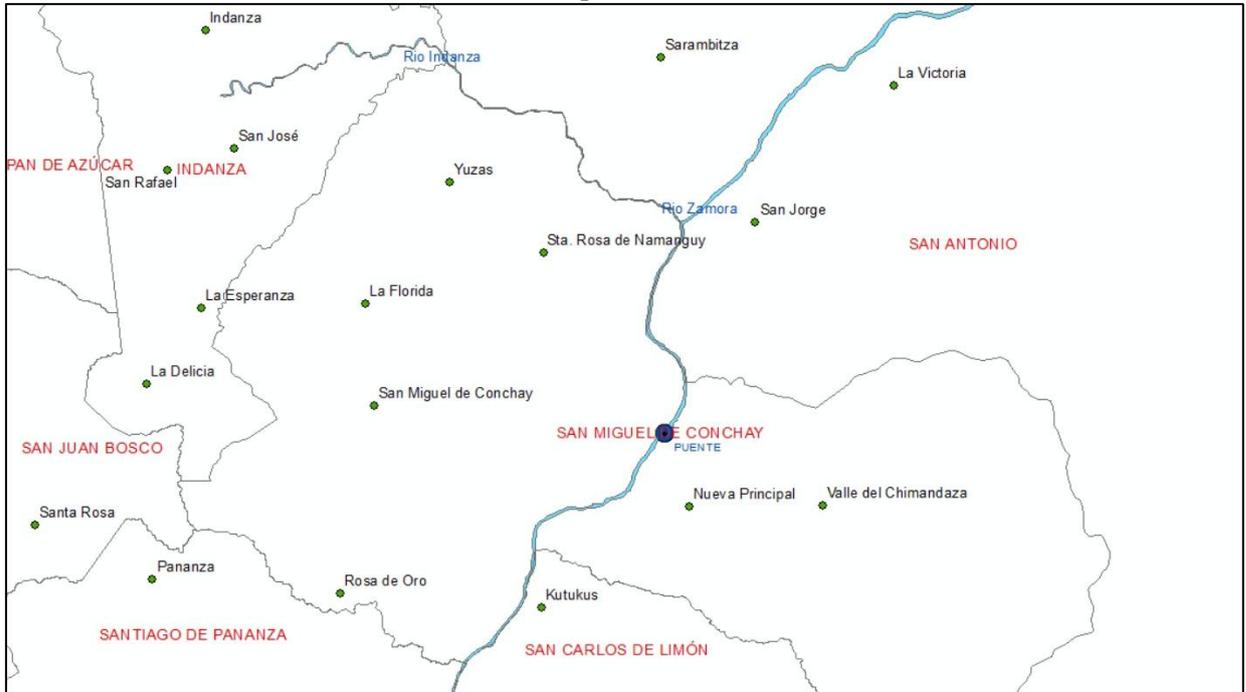
1.2. Problemática actual

La parroquia de San Miguel de Conchay, ubicada en la provincia de Morona Santiago, Ecuador, es una zona de gran importancia socioeconómica y cultural, conformada por diversas comunidades indígenas y mestizas, entre ellas se encuentran: Nueva Principal, Valle de Chimandaza, San Jorge, Kutukus, Naranjito estas comunidades se localizan al margen derecho del río Zamora y dependen del acceso vial y el puente para su desarrollo y bienestar. Mientras que en el margen izquierdo del río están: La cabecera parroquial de Indanza, Cabecera Parroquial San Miguel de Conchay, Santa Ana De Yuzas, Rosa De Oro, La Florida, Naranjito, Santa Rosa De Mamanguy y de más comunidades que conforman las parroquias antes mencionadas.

Actualmente, la falta de un puente definitivo y carrozable sobre el río Zamora genera una significativa desconexión territorial, limitando la movilidad y el acceso a servicios esenciales. Esta infraestructura es crucial para aproximadamente 1995 habitantes de la zona de influencia, que utilizan la vía como su principal medio de transporte para actividades diarias como educación, producción ganadera, agropecuaria, comercio y salud.



Imagen 1: Poblaciones próximas al sitio del Puente sobre río Zamora paso a Nueva Principal



Elaborado por: DGP-UR

La carencia de un puente adecuado afecta especialmente a la cadena productiva local, dificultando el traslado de productos agrícolas, ganaderas y bienes de consumo hacia los centros de distribución y comercialización, además, la ausencia de un puente definitivo impacta negativamente en el acceso a centros educativos y de salud, y demás servicios básicos, 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-DP-JCI-2024-100, del 11 de julio de 2024, menciona lo siguiente: *Luego de realizada la inspección se pudo constatar que actualmente existe un puente colgante peatonal sobre el río Zamora de 80m de luz, que aproximadamente según moradores de los sectores de San Miguel de Conchaim, Nueva Principal y Valle de Chimandaza que acompañaron a la visita técnica, fue construido hace 30 años, por lo que actualmente se ve bastante deteriorado, no existe un mantenimiento periódico para proteger la infraestructura actual del puente, presentando inseguridad a los transeúntes que circulan por el mismo a diario a sus domicilios.*

Por lo antes dicho se recomienda, luego de que se priorice la obra por parte del Sr, Prefecto Tiyua Yunkar, contratar una consultoría para un puente definitivo de aproximadamente 180m de luz, en vista que la vía tanto desde San Miguel de Conchay como desde Nueva Principal ya se encuentra construida a nivel de lastre hasta el río Zamora y para evitar que la pendiente en los accesos sean demasiado pronunciados; el puente debería ser diseñado tanto la losa como las vigas con un esviaje. Además previo a la contratación de la consultoría se debería verificar las pendientes de los accesos con equipo topográfico.

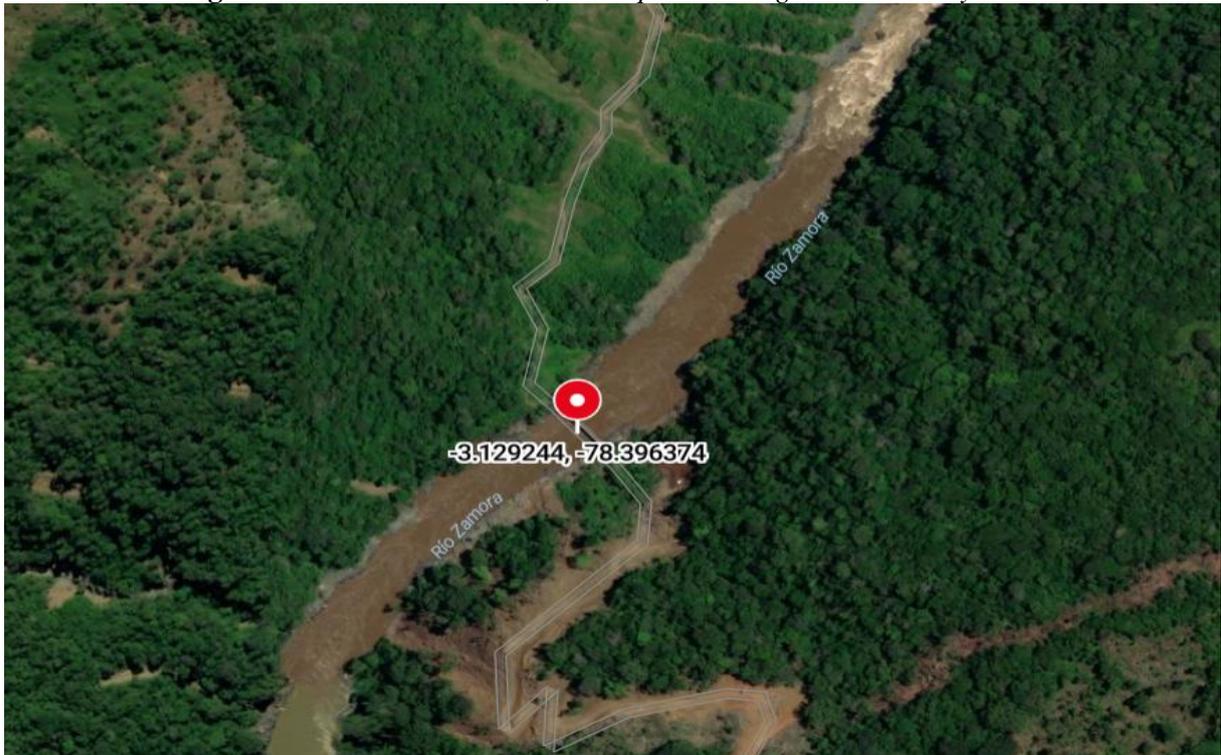
De acuerdo al INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA NRO. GADPMS- DGP-001-2025, de fecha 20 de febrero de 2025 “El puente a ser inspeccionado se encuentra ubicado en la Provincia de Morona Santiago, específicamente en el cantón de Limón Indanza, parroquia San Miguel de Conchay, sobre el río Zamora paso a Nueva principal, en coordenadas Universal Transversal de Mercator UTM transformado a zona 17s, y coordenadas Geográficas en grados decimales.

Tabla 1: Ubicación del puente en coordenadas

COORDENADAS DE UBICACIÓN: Puente sobre Río Zamora paso a Nueva Principal, Parroquia San Miguel de Conchay			
<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>
789388.97	9653761.95	-3.129253	-78.396383

En el punto de visita se puede visualizar la existencia de un puente colgante peatonal con un tablero de madera soportado en estructura metálica, que se encuentra apoyada a través de los torones hacia las torres los cuales transmiten la carga hacia los anclajes en los márgenes del río Zamora; se realizaron las observaciones del acceso y la estructura del puente el cuál presentaba signos de desgaste y deterioro en varias partes de sus elementos, por lo que requiere un mantenimiento integral del puente. Debido a la importancia para la zona, ya que tiene tierras de producción ganadera, agrícola, turística.

Imagen 2: Ubicación del Puente, Parroquia San Miguel de Conchay



Fuente: Bing Maps

El puente colgante inspeccionado fue construido hace aproximadamente de 39 años y estaba diseñado para soportar tránsito peatonal y animal. Su función principal es garantizar la conectividad entre las comunidades aledañas y permitir el acceso a familias que residen en la parroquia de San Miguel de Conchay y sus comunidades como Nueva Principal, Valle de Chimandaza, San Jorge entre otras.

El área de influencia del puente es una zona de dinamismo económico basada en actividades productivas como:

- *Ganadería: Producción de bovinos para carne, queso y leche.*
- *Agricultura: Cultivo de productos de ciclo corto y permanentes, característicos del ecosistema amazónico como son: Plátano, hortalizas, café, cacao, yuca, naranjillas, mandarinas.*
- *Turismo: Destacado por la presencia de atractivos naturales como cascadas, aguas termales, cerro katashuk, peña de wakamayos, y otros.*
- *Minería: extracción de oro en algunas zonas.*

Adicionalmente, la comunidad de Nueva Principal y San Miguel de Conchay, ubicada en la zona de influencia del puente, cuenta con servicios básicos de energía eléctrica y agua entubada, aunque no se registró información sobre sistemas de saneamiento o telecomunicaciones.



La vía de que dirige hacia el puente es una carretera terciaria, que se encuentra en sub rasante, con lastre sobre su superficie. Esta vía es de un solo carril que va desde la cabecera cantonal de Limón Indanza hasta la comunidad de Nueva principal. Lo cual se tuvo un descenso de 400 m de desnivel desde la comunidad hasta el rio Zamora a pie, por la pendiente muy excesiva no se pudo transitar con el vehículo.

En el sitio se observa que en ese momento no hay el tránsito peatonal utilizando el puente colgante de madera. Además, de que en el otro extremo del puente se presencia que el lugar ha existido derrumbes de taludes.

El puente está conformado con un ancho de piso de 2.90 m, y con una longitud de 78.80 m aproximadamente y sus torres de transmisión de carga de 0.41 x 0.52 m.

Además, el acceso al puente requiere un descenso pronunciado de aproximadamente 200 metros a través de un sendero improvisado por los habitantes del sector. La elevada pendiente del terreno imposibilita la implementación de una vía de acceso vehicular, por lo que el tránsito hacia el puente debe realizarse únicamente a pie.

Imagen 3: Vía de acceso hasta el puente sobre el rio Zamora paso a nueva principal.





Elaborado: DGP - GADPMS

Los datos levantados indican que la estructura tenía una longitud total de 78.80 metros y un ancho aproximado de 2.90 metros. La superestructura del tablero estaba soportada por un sistema de tirantes anclados a torones, quienes distribuían cargas hacia los anclajes a través de las torres los cuales tenían una dimensión de 0.41 m de ancho por 0.52 m 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.

Se observa que sus pilares se encuentran en estado regular, presenta desgaste y moho a sus alrededores, presentan pequeñas fisuras visibles; En uno de sus extremos por el impacto de una roca de los derrumbes se tiene que una de sus torres tiene un desprendimiento de recubrimiento lo cual hace visible al acero estructural, y se encuentra con corrosión.

Imagen 4: Torres del Puente Colgante





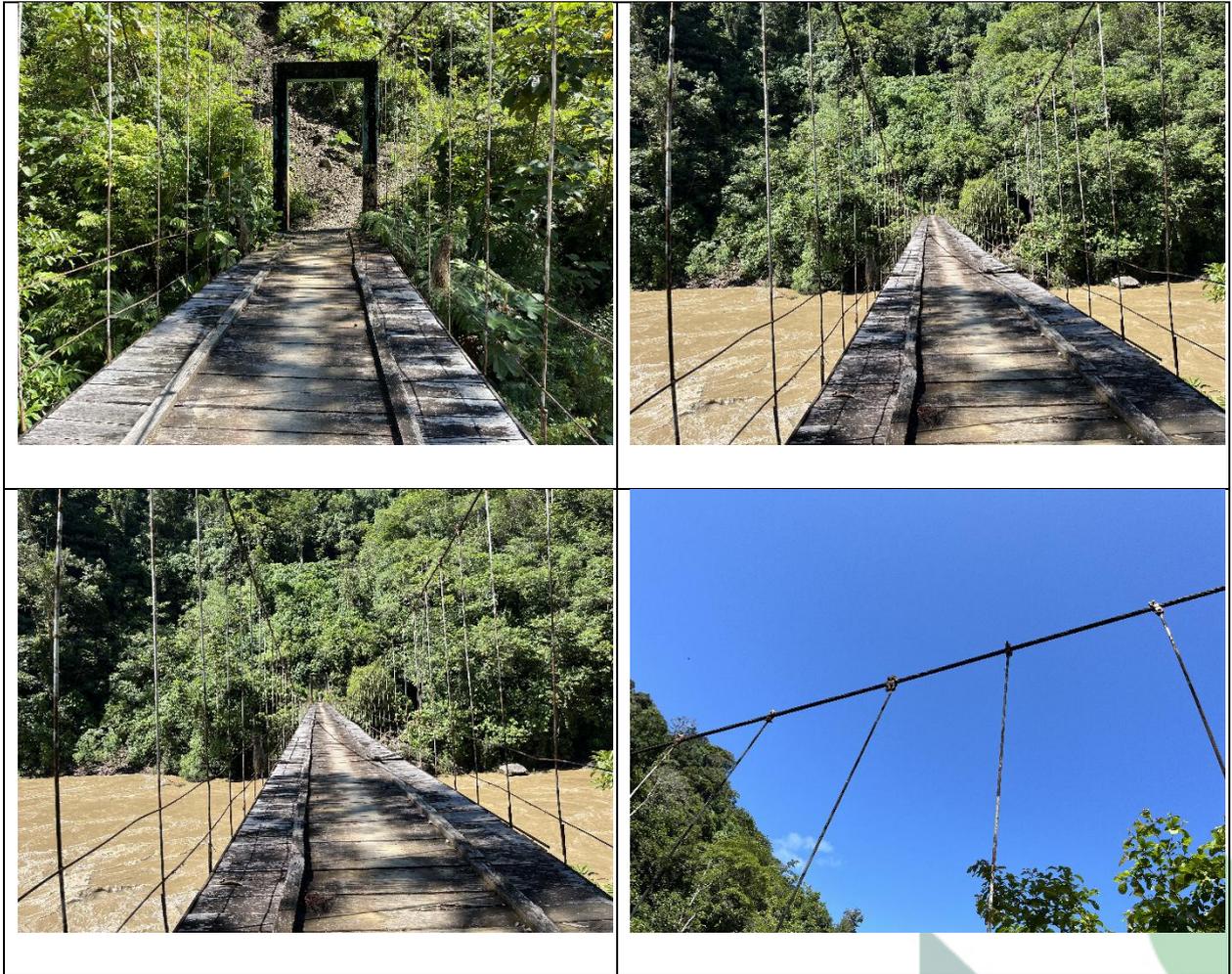
Elaborado: DGP - GADPMS

El tablero del puente esta conformado por estructura metálica, el cual se encuentra deteriorado, tiene corrosión, por falta de mantenimiento. El piso del mismo es de tablones de madera, los cuales se encuentra completamente en mal estado y requiere un cambio urgente del mismo.

Se observa que el cable principal, también denominado torones, así como los tensores o tirantes, presentan signos de corrosión y desgaste debido a la exposición a condiciones ambientales adversas y la falta de mantenimiento o tratamiento preventivo. Estos elementos estructurales requieren intervención mediante su reemplazo o, en su defecto, un mantenimiento correctivo para garantizar la integridad y seguridad del puente.

Imagen 5: Tablero y piso del Puente colgante





Elaborado: DGP - GADPMS

El puente colgante peatonal requiere una intervención inmediata debido a las condiciones críticas en las que se encuentra, particularmente en el tablero, cuya integridad estructural está comprometida. Para evaluar la capacidad resistente de la infraestructura, es necesario realizar ensayos no destructivos en las torres y anclajes con el fin de determinar su estado actual y su capacidad de carga.

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

– *Tras la inspección técnica realizada en el sitio, se concluyó que las pendientes del terreno presentan una inclinación considerablemente elevada. Además, la geología del área está conformada predominantemente por material rocoso, lo que implica dificultades en la excavación y estabilización de los accesos generando un impacto en los costos y la complejidad estructural del proyecto. Como consecuencia, la construcción del puente en la ubicación actual demandaría una inversión significativa en trabajos de infraestructura para adecuar los accesos. Para mitigar esta condición, se requeriría incrementar la cota de implantación del puente, lo que a su vez implicaría un aumento en su longitud; por lo que se recomienda realizar estudios con una longitud estimada superior a 120 metros; para la*



toma de decisiones se deberá analizar económicamente en los estudios definitivos las alternativas de diseño.

– Se recomienda incrementar la cota de implantación del puente con el objetivo de reducir la pendiente de los accesos y optimizar la transitabilidad de la infraestructura. Esta medida es especialmente relevante dado que la zona presenta una geología predominantemente rocosa, lo que dificulta la excavación y estabilización del terreno. Elevar la altura del puente permitirá minimizar los movimientos de tierra requeridos para la adecuación de los accesos, mejorando así la viabilidad técnica y económica del proyecto.

Por tanto, el estudio y la construcción de un puente definitivo sobre el río Zamora paso a Nueva principal es una necesidad fundamental para establecer vías alternas que conecten de manera eficiente los distintos sectores del cantón Limón Indanza. 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 acceso existente es un puente colgante con tablero de madera soportados a cables de acero que se encuentra deteriorados, y está restringido al exclusivamente al paso de peatones, 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 Zamora paso a Nueva principal, por lo que, el estudio a desarrollarse por la Dirección General de Planificación cuyo objeto es: **“ESTUDIOS DEL NUEVO PUENTE SOBRE EL RÍO ZAMORA DE LA PARROQUIA SAN MIGUEL DE CONCHAY A NUEVA PRINCIPAL”**, 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 del puente, 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, para su construcción y atención inmediata a la necesidad de las comunidades; 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 en el puente sobre el río Zamora Paso a Nueva principal, parroquia San Miguel de Conchay, se han identificado deficiencias y deterioro en los elementos estructurales significativas que comprometen la seguridad y funcionalidad de la infraestructura. Entre los hallazgos más relevantes se destacan:

- a. **Deterioro estructural:** Se han evidenciado daños en los elementos principales del puente, incluyendo fisuras, corrosión y desgaste de materiales, lo que pone en riesgo la estabilidad de la estructura.
- b. **Capacidad insuficiente:** El puente actual no está diseñado y no cumple con los estándares requeridos para el tránsito vehicular y peatonal, afectando la conectividad y el desarrollo socioeconómico de la zona.
- c. **Condiciones hidrológicas y geotécnicas:** La ubicación del puente presenta desafíos relacionados con las pendientes, la erosión y la estabilidad del suelo, lo que requiere estudios especializados y detallados para garantizar una solución técnica adecuada.
- d. **Normativas y seguridad:** El diseño actual no cumple con los estándares técnicos vigentes en carga estructural y seguridad vial, por lo tanto, es fundamental que el nuevo diseño cumpla con las normativas vigentes en infraestructura vial y garantice la seguridad de los usuarios.

Desde el punto de vista económico, la falta de infraestructura adecuada representa costos elevados para el desarrollo de la zona. La consultoría es clave porque:

- **Impulsa la actividad económica local:** Un nuevo puente facilitará el comercio, el turismo y el acceso a mercados y servicios.
- **Evita pérdidas económicas:** La estructura actual restringe la movilidad, afectando la productividad de la región

El puente es una infraestructura clave para mejorar la calidad de vida de las comunidades cercanas. Los estudios definitivos permitirán:

- **Garantizar la seguridad de los habitantes:** El puente actual representa un riesgo constante para peatones y transportistas.
- **Mejorar el acceso a servicios esenciales:** Facilitará el traslado a centros de salud, educación y comercio.
- **Reducir tiempos y costos de transporte:** Mejorará la conectividad entre comunidades rurales y urbanas.
- **Fomentar la inclusión social:** Un puente adecuado permitirá la integración de zonas aisladas con el resto del cantón.



Dado lo anterior, es indispensable la contratación de una consultoría para la elaboración de estudios definitivos 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 la comunidad y promoviendo el desarrollo de la 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 Limón Indanza, específicamente Parroquia San Miguel de Conchay. 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 **“ESTUDIOS DEL NUEVO PUENTE SOBRE EL RÍO ZAMORA DE LA PARROQUIA SAN MIGUEL DE CONCHAY A NUEVA PRINCIPAL”**.

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 la parroquia San Miguel de Conchay, y específicamente en la comunidad Nueva Principal, 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, 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 General 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	