

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 TUNA CHIGUAZA PASO A SAAR EN TSA PARROQUIA CHIGUAZA CANTÓN HUAMBOYA”.

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

FECHA DE REALIZACIÓN	02 de abril de 2025
TIPO DE COMPRA	CONSULTORÍA
OBJETO DE CONTRATACIÓN	“ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TUNA CHIGUAZA PASO A SAAR EN TSA PARROQUIA CHIGUAZA CANTÓN HUAMBOYA”.
ÁREA REQUIRENTE	DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN
RESPONSABLE DEL REQUERIMIENTO	ING. FRANCISCO XAVIER NOGUERA PESÁNTEZ
CARGO	ANALISTA DE PROYECTOS Y ESTUDIOS VIALES 1
DIRECTOR ÁREA REQUIRENTE	ARQ. DANIEL ARMANDO JARAMILLO GONZÁLEZ

DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD.

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 de los gobiernos provinciales de acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador en el **Artículo 263**. Enmarcándose en las siguientes actividades:

“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.”

Que, el 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.”

En el Plan Operativo Anual y Plan Anual de Contratación 2025 de la Dirección General de Planificación, consta el proyecto con su respectivo presupuesto, para realizar la consultoría para el **“ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TUNA CHIGUAZA PASO A SAAR ENTSA PARROQUIA CHIGUAZA CANTÓN HUAMBOYA”**.

Mediante **memorando Nro. GADPMS-DPEV-2025-0022-M**, con fecha 13 de enero de 2025, suscrito por el Ing. Carlos Leonardo Gallardo Samaniego, Jefe de Proyectos y Estudios Viales, dispone al Ing. Francisco Xavier Noguera Pesántez, Analista de Proyectos y Estudios Viales 1, la elaboración de la etapa preparatoria del proceso de consultoría denominada **“ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TUNA CHIGUAZA PASO A SAAR ENTSA PARROQUIA CHIGUAZA CANTÓN HUAMBOYA”**.

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.

Los estudios permitirán determinar técnicamente las condiciones operativas actuales del puente, mantener y reparar tanto la superestructura como la infraestructura. Además, se propondrá obras de protección a la infraestructura, con el presupuesto definitivo para su posterior ejecución. Así mismo, se deberá establecer las condiciones y aspectos necesarios para las etapas de construcción, operación y mantenimiento, con la finalidad de asegurar una buena calidad del puente durante toda su vida útil.

Es importante resaltar que, aunque el componente de movilidad tenga 104,26 km de vías rurales asfaltadas, la provincia en total tiene una red vial mucho más extensa (3214,12 km), de la cual una parte significativa (2568,19 km) está bajo la responsabilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Provincial. Además, el hecho de que muchos sectores no solo dependan de estas vías, sino también de los cruces de ríos, añade un nivel adicional de complejidad en la accesibilidad, ya que esos cruces pueden ser un factor limitante, especialmente en épocas de lluvia o cuando los ríos crecen, afectando la conectividad de las comunidades rurales. Esto pone en evidencia la necesidad de mejorar tanto las infraestructuras viales como los sistemas de transporte fluvial para garantizar un acceso más eficiente y seguro.

El GAD Provincial de Morona Santiago parece estar implementando un enfoque integral para mejorar la conectividad vial y apoyar el desarrollo de las comunidades vulnerables de la provincia. La idea de construir un puente definitivo tiene un gran potencial para beneficiar a la región de varias maneras:

1. **Mejora de la conectividad:** Al eliminar la dependencia de los cruces temporales o provisionales de ríos, el puente ofrecería una conexión más estable y confiable, permitiendo que los habitantes se desplacen de manera más eficiente. Esto puede resultar en un acceso más rápido a servicios básicos, mercados, y otras infraestructuras clave.



2. **Reducción de tiempos de viaje:** Actualmente, si los cruces de ríos son complicados o inseguros, los tiempos de viaje pueden ser largos y arriesgados. Un puente puede reducir significativamente estos tiempos, lo cual es crucial para la vida diaria de los habitantes, especialmente en situaciones de emergencia.
3. **Impulso económico:** La construcción de una infraestructura como un puente puede dinamizar la economía local, mejorando el acceso de productos agrícolas, artesanías y otros recursos a mercados más amplios. Esto también puede facilitar el turismo y aumentar las oportunidades laborales en la región.
4. **Seguridad para los habitantes:** Asegurar que las rutas viales sean seguras es fundamental. Los cruces de ríos, dependiendo de las condiciones, pueden ser peligrosos, especialmente en épocas de lluvias. La seguridad de los habitantes y la protección de las vidas humanas deben ser prioridades, y un puente definitivo reduce este riesgo.
5. **Desarrollo sostenible:** El puente también puede formar parte de una estrategia más amplia para fomentar un desarrollo sostenible en la región, considerando tanto el impacto social como el ambiental. Las nuevas infraestructuras deben estar diseñadas para minimizar efectos negativos sobre el entorno, como la alteración de ecosistemas fluviales.

Este tipo de proyectos suelen tener un impacto positivo y duradero, por lo que sería importante seguir evaluando los beneficios que podría traer, tanto a corto como a largo plazo. Además, la participación de las comunidades locales en el seguimiento del proyecto puede ayudar a garantizar que se atiendan sus necesidades específicas y se minimicen los posibles inconvenientes.

Es así, que el GAD de la Provincia de Morona Santiago, con el fin de aportar la comunicación vial de las comunidades vulnerables y colaborando con el desarrollo de la población de la provincia, prevé mejorar la conectividad en todos los sectores de la provincia, con alternativas estructurales 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.

2. PROBLEMÁTICA ACTUAL.

En la provincia de Morona Santiago, el sistema de conectividad es de vital importancia, siendo las vías y los puentes indispensables para los usuarios, sobre todo la necesidad de estructuras seguras que garanticen el desarrollo de todos los sectores.

En el caso de Saar Entsa, Valle del Palmar y otras comunidades, es indispensable contar con estructuras que permitan la conexión al sector, por lo que se requiere la construcción de un puente.

Luego de la inspección realizado por los Técnicos de la Dirección General de Planificación del GADPMS, se obtiene los siguientes datos:

Existe un puente pasarela carrozable sobre el río Tuna Chiguaza paso a Saar Entsa, ubicado en la parroquia Chiguaza del cantón Huamboya. A continuación, en la Ilustración 1, se muestra el esquema de ubicación del puente.



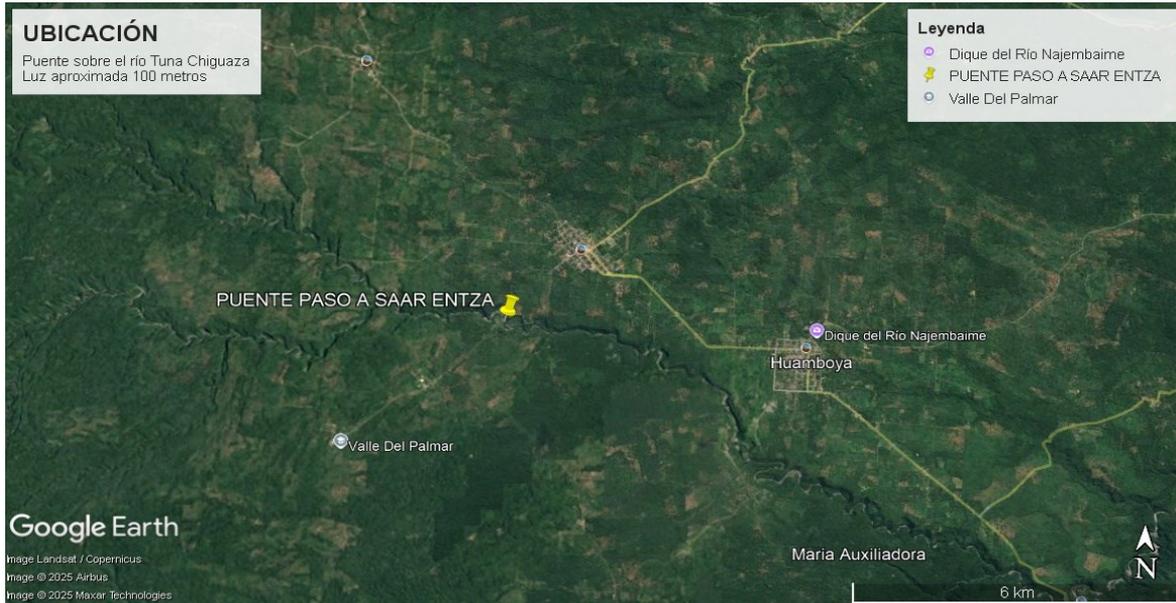


Ilustración 1: Ubicación Puente pasarela sobre el río Tuna Chiwaza paso a Saar Entsa.
Fuente. Google Earth Pro.

Este puente está emplazado en las siguientes coordenadas georeferenciadas en WGS84 Z17.

X	Y	m.s.n.m.	OBSERVACIÓN
829333.82	9785285.63	1040	PUENTE PASARELA PASO A SAAR ENTSA

El puente pasarela actualmente en funcionamiento tiene una luz aproximada de 100 metros y un ancho de 4,20 metros. Durante la inspección realizada, se constató que, aunque sigue operativo, solo brinda servicio de manera parcial a las comunidades cercanas al área de interés. Esto sugiere que la infraestructura actual podría no ser completamente adecuada para satisfacer las necesidades de movilidad de la población, ya sea por limitaciones en su capacidad, condiciones estructurales o restricciones en su uso.



Ilustración 2. Puente pasarela sobre el río Tuna Chiwaza paso a Saar Entsa.

El antecedente del colapso de la infraestructura anterior en 2012 resalta la vulnerabilidad de las estructuras viales frente a fenómenos hidrometeorológicos extremos, que parecen ser una preocupación recurrente en la región. El hecho de que la causa del colapso haya sido un evento hidrometeorológico, con precipitaciones acumuladas excepcionales que aumentaron el caudal del río, subraya varios factores clave:

1. Gálibo hidráulico insuficiente. El aumento del caudal del río, al superar el diseño original del puente, muestra que la infraestructura no fue capaz de resistir condiciones climáticas extremas. Este aspecto resalta la necesidad de diseñar las nuevas infraestructuras con un margen de seguridad mayor, teniendo en cuenta los cambios climáticos y los posibles eventos extremos más frecuentes.

2. Acumulación de residuos flotantes. El colapso también fue causado por la acumulación de troncos, ramas y otros residuos flotantes arrastrados por la corriente. Esto puede generar una sobrecarga adicional y bloquear los sistemas de drenaje del puente. Es fundamental que, en el diseño del nuevo puente, se contemple no solo la resistencia estructural frente a caudales elevados, sino también un sistema adecuado para gestionar estos residuos flotantes.

3. Condiciones climáticas extremas. El evento hidrometeorológico que provocó el colapso no fue un hecho aislado. Es posible que la frecuencia de lluvias intensas o fenómenos meteorológicos como tormentas, ciclones o El Niño estén aumentando debido al cambio climático, lo que hace necesario replantear la infraestructura de manera que sea más resiliente a estos fenómenos.

4. Lecciones para el nuevo diseño. Este incidente puede ofrecer valiosas lecciones para el diseño y construcción del nuevo puente. En primer lugar, sería prudente realizar estudios hidrográficos y meteorológicos actualizados para entender mejor el comportamiento del río y los posibles riesgos asociados a condiciones climáticas extremas. Además, el nuevo puente debería incluir sistemas que permitan mitigar el impacto de las crecidas repentinas y la acumulación de escombros.

5. Importancia de la documentación. Aunque no existen datos documentados sobre el evento, es crucial que los incidentes pasados, como este, sean registrados adecuadamente para futuras referencias. Tener documentación histórica sobre el comportamiento de ríos y la infraestructura permitirá mejorar la planificación y ejecución de proyectos similares en el futuro.

El colapso de la estructura anterior también pone de relieve la importancia de tener una infraestructura resiliente y sostenible en regiones propensas a fenómenos climáticos extremos.

A partir de la inspección realizada, se concluye que la construcción de un puente sobre el río Tuna Chiguaza, en el paso hacia Saar Entsa, es viable, siempre que se disponga de los recursos necesarios para su ejecución.

Para el cumplimiento del **Plan Operativo Anual 2025** y con el objetivo de garantizar la correcta planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial, se establece la necesidad de contar con la documentación completa para la construcción del puente sobre el río Tuna Chiguaza, paso a Saar Entsa. Para ello, la Dirección General de Planificación llevará a cabo el proceso denominado: **“ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TUNA CHIGUAZA PASO A SAAR ENTSA PARROQUIA CHIGUAZA CANTÓN HUAMBOYA”**.

Este estudio permitirá definir, con precisión técnica, el diseño adecuado del puente, considerando su actualización y la selección de la mejor alternativa estructural. Además, se determinarán elementos clave como:



- Ancho de calzada y longitud del puente.
- Métodos de estabilización adecuados.
- Presupuesto referencial para su ejecución.

La implementación de este proyecto podrá realizarse a través de **contratación por lista corta**, recursos propios o financiamiento externo, dependiendo de la disponibilidad de fondos.

Durante la fase de construcción, será fundamental definir y aplicar las condiciones técnicas necesarias para asegurar que la infraestructura cumpla con los más altos estándares de calidad. Esto incluirá la implementación de criterios específicos para su operación y mantenimiento, con el objetivo de preservar la durabilidad y funcionalidad del puente a lo largo de su vida útil.

Entre los aspectos clave a considerar se encuentran:

- **Selección de materiales de alta resistencia y durabilidad**, adecuados para las condiciones climáticas y geográficas de la zona.
- **Diseño estructural optimizado**, que garantice la estabilidad del puente ante fenómenos hidrometeorológicos extremos.
- **Plan de mantenimiento preventivo y correctivo**, que contemple inspecciones periódicas para la conservación de la estructura.
- **Adecuada integración con las vías de acceso**, considerando la topografía del terreno y asegurando una conectividad eficiente.

El cumplimiento de estas condiciones permitirá que la infraestructura brinde un servicio seguro y eficiente a las comunidades beneficiadas, minimizando costos de reparación a futuro y maximizando su rendimiento operativo.

Por lo expuesto anteriormente, se hace evidente la necesidad de construir un puente definitivo sobre el río Tuna Chiguaza, paso a Saar Entsa, el cual resulta indispensable para fortalecer la conectividad entre los distintos sectores de la región.

Actualmente, la infraestructura existente solo permite el paso de vehículos livianos, lo que limita significativamente el tránsito y la movilidad de personas y bienes. La construcción de un puente con características estructurales adecuadas garantizará la continuidad del tránsito, facilitando el desarrollo económico y social de las comunidades aledañas.

Este proyecto no solo mejorará el acceso vial, sino que también contribuirá a la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte en la zona, asegurando una infraestructura resistente y funcional a lo largo del tiempo.

3. ANÁLISIS DE BENEFICIO EFICIENCIA.

3.1. Análisis Costo – Beneficio.

La prioridad institucional es garantizar la movilidad y conectividad en la provincia de Morona Santiago, proporcionando infraestructura vial adecuada, como vías y puentes, que permitan el acceso eficiente a distintos sectores. Para ello, es fundamental que estos proyectos sean desarrollados bajo criterios técnicos, económicos y ambientales viables.

El principal beneficio de esta inversión es la mejora en la calidad de vida de la población, al resolver problemas de tránsito y facilitar el acceso a servicios esenciales como:



- **Salud:** Permitirá el traslado oportuno de pacientes y personal médico.
- **Educación:** Favorecerá la asistencia de estudiantes y docentes a los centros educativos.
- **Trabajo y comercio:** Mejorará la movilidad de bienes y personas, impulsando la economía local.

Además, contar con estudios definitivos previos, acelera y optimiza la ejecución de los proyectos, lo que representa un beneficio tanto para la institución como para la comunidad, al asegurar que las inversiones se realicen con planificación y eficiencia.

3.2. 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.

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.

4. EFECTIVIDAD CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO REQUERIDO.

A partir de los análisis realizados, se evidencia que hasta el momento se ha logrado cumplir con los principios de beneficio y eficiencia en el desarrollo del proyecto. Mantener un control adecuado sobre su planificación y ejecución dentro del plazo establecido permitirá contar con diseños definitivos estructurales, asegurando la viabilidad técnica y financiera de la obra.

En este contexto, la institución tiene la posibilidad de incluir la ejecución de la obra dentro de su Plan Operativo Anual (POA), garantizando su desarrollo dentro de los lineamientos estratégicos de inversión en infraestructura vial. Por lo tanto, se hace **necesaria la contratación** del proceso para la realización del "**ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TUNA CHIGUAZA PASO A SAAR EN TSA, PARROQUIA CHIGUAZA, CANTÓN HUAMBOYA**".

Este estudio permitirá definir con precisión la solución estructural más adecuada, facilitando la gestión de recursos y la posterior ejecución de la obra con base en criterios técnicos, económicos y ambientales.

3. 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 de 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 corresponden.

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, 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.
- h) 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 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 en 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”.

Art. 25.1.- Participación nacional y promoción del emprendimiento de mujeres. - (Sustituido por el Art. 4 de la Ley. s/n, R.O. 100-2S, 14-X-2013; Sustituido por la Disp. Ref. Novena de la Ley s/n, 10-III-2025). - 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 consularia, 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.



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.

- (Agregado por el Art. 4 de la Ley. s/n, R.O. 100-2S, 14-X-2013; Reformado por el Art. 54 de la Ley s/n, R.O. 309-S, 21-VIII-2018; y Sustituido por la Disp. Reformatoria Octava num. 1 de la Ley s/n, R.O. 311-S, 16-V-2023; Sustituido por la Disp. Ref. Décima de la Ley s/n, 10-III- 2025).- 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.

Dentro del marco legal vigente, que establece las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales, se reconoce la responsabilidad de estas entidades en el desarrollo de infraestructura vial para garantizar la conectividad y el bienestar de la población.

Para cumplir con estas atribuciones, resulta justificada la contratación de una consultoría profesional que permita desarrollar estudios técnicos especializados, asegurando que el proyecto se ejecute conforme a los estándares requeridos.

Este proceso responde a la necesidad prioritaria del sector, en especial para mejorar la movilidad y calidad de vida de los habitantes de la parroquia Chiguaza, cantón Huamboya, paso a Saar Entsa, quienes dependen de una infraestructura vial adecuada para acceder a servicios básicos y fomentar el desarrollo productivo de la región.

La consultoría garantizará que el "**ESTUDIO DEFINITIVO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO TUNA CHIGUAZA PASO A SAAR EN TSA, PARROQUIA CHIGUAZA, CANTÓN HUAMBOYA**", contemple las mejores alternativas estructurales, asegurando su sostenibilidad, seguridad y eficiencia en beneficio de la comunidad.



4. 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.

5. RECOMENDACIONES.

En base a lo expuesto anteriormente, y considerando que la actividad es indispensable para el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago, y que el presente documento detalla de manera adecuada la necesidad, los términos de referencia y el estudio de mercado, cumpliendo con todos los requisitos legales establecidos, se recomienda continuar con los trámites correspondientes para la contratación del servicio requerido.

Este proceso es esencial para cumplir con la misión institucional, y para asegurar que la Jefatura de Proyectos y Estudios Viales y la Dirección General de Planificación lleven a cabo sus atribuciones y productos de manera eficiente y conforme a las necesidades del sector, contribuyendo al desarrollo y mejora de la infraestructura vial en la provincia de Morona Santiago.

Es fundamental avanzar con estos trámites para garantizar la correcta ejecución del proyecto y el beneficio de las comunidades de la parroquia Chiguaza, cantón Huamboya y demás áreas aledañas.

Acción	Nombres y Apellidos	Firma
Elaborado por: Certificación SERCOP No. SERCOP- 8weejVEgsA	Ing. Francisco Xavier Noguera Pesántez Analista de Proyectos y Estudios Viales 1	
Revisado por: Certificación SERCOP No. SERCOP – hUnazJ3Psl	Ing. Carlos Leonardo Gallardo Samaniego Jefe del Proyectos y Estudios Viales	
Aprobado por: Certificación SERCOP No. SERCOP- iXm2rrQRFN	Arq. Daniel Armando Jaramillo González Director General de Planificación	

