

**IDENTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD PARA LA CONTRATACIÓN DE**  
Contratación de: Diseño, Construcción y Mantenimiento del Eje Vial No. 4 Tramo  
Bellavista-Zumba-La Balsa.

La necesidad de contratar el proyecto del IV Eje Vial Bellavista – Zumba - La Balsa radica en la mejora de la conectividad y el desarrollo económico de la región suroriental del Ecuador, específicamente en la provincia de Zamora Chinchipe. Este proyecto busca optimizar la infraestructura vial para facilitar la movilidad de personas y mercancías, impulsando el crecimiento económico sostenible y fortaleciendo la integración fronteriza con Perú.

Detalles de la necesidad:

- **Conectividad y Desarrollo:**  
El proyecto se alinea con el Plan de Desarrollo del Ecuador, enfocándose en la mejora de la Red Vial Estatal y la optimización de la infraestructura para el transporte sostenible y seguro de personas y bienes.
- **Integración Fronteriza:**  
El Eje Vial 4 se conecta con el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador-Perú, lo que implica la construcción de un paso fronterizo en La Balsa para el intercambio comercial y el control fronterizo.
- **Beneficios Económicos:**  
Se espera que la mejora de la infraestructura vial impulse la economía local y regional, fomentando el turismo, el transporte de mercancías y la recaudación de impuestos.
- **Control Fronterizo:**  
La construcción del eje vial permitirá el control de personas, equipajes y mercancías en el puesto fronterizo de La Balsa, mejorando la seguridad y eficiencia de los servicios aduaneros.

La evolución de este proyecto refleja un compromiso sostenido por parte del gobierno ecuatoriano para mejorar la conectividad y fomentar el crecimiento económico en esta región crítica. Sus orígenes se remontan a 2002, cuando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) de Ecuador llevó a cabo los estudios iniciales, centrándose en optimizar el uso del corredor existente con el objetivo de mejorar la infraestructura vial en la región oriental del país.

Reconociendo la necesidad de adaptar el proyecto a las cambiantes demandas de transporte y estándares de seguridad, el MTO en el año 2012 impulsó una actualización de los estudios de ingeniería e impacto ambiental. Esta revisión introdujo variantes significativas al trazado original, buscando aprovechar zonas con condiciones topográficas más favorables. Este proceso reveló que el diseño propuesto en 2002 no cumplía con las normativas vigentes para vías de clase 3, particularmente en lo referente a radios de curvatura y gradientes longitudinales, lo que comprometía la seguridad vial.

La culminación de este proyecto de infraestructura vial promete generar beneficios significativos para la región. Entre estos se incluyen la mejora en la interconexión y seguridad vial, el fomento del intercambio productivo, económico y turístico, la reducción de tiempos de viaje, el ahorro en costos de combustibles, costos de operación de los vehículos y mantenimiento vehicular, y una contribución sustancial al desarrollo sostenible de la región. Estos beneficios no solo abordan las necesidades inmediatas de transporte, sino que también sientan las bases para un desarrollo económico y social a largo plazo en una zona históricamente desatendida

El proyecto se alinea perfectamente con los objetivos estratégicos del BID en materia de integración regional, desarrollo de infraestructura sostenible y promoción del crecimiento económico inclusivo. Además, responde a las prioridades nacionales de Ecuador en cuanto a la mejora de la conectividad interna y el fortalecimiento de los lazos comerciales con países vecinos.

La importancia de este corredor vial trasciende el mero aspecto de infraestructura. Representa un paso crucial hacia la integración efectiva de una región remota pero rica en recursos, ofreciendo nuevas oportunidades de desarrollo para las comunidades locales y fortaleciendo los vínculos transfronterizos. Al mejorar la accesibilidad y reducir los costos de transporte, el proyecto tiene el potencial de catalizar el crecimiento económico, fomentar el turismo sostenible y mejorar el acceso a servicios esenciales para la población local.

En resumen, el proyecto vial Bellavista -- Zumba - La Balsa es el resultado de un proceso de planificación y estudio minucioso que se ha extendido por más de dos décadas. Su implementación promete no solo transformar la infraestructura física de la región, sino también impulsar un cambio socioeconómico positivo y duradero, alineándose con los objetivos de desarrollo tanto nacionales como internacionales.

## 1. ANTECEDENTES

El proyecto vial Bellavista - Zumba - La Balsa, situado en la provincia de Zamora Chinchipe, Ecuador, representa una iniciativa estratégica de infraestructura con profundas implicaciones para el desarrollo regional y la integración fronteriza entre Ecuador y Perú. Este proyecto, que forma parte del eje vial 4, se extiende aproximadamente 51,71 km. desde la ciudad de Loja hasta la población fronteriza de La Balsa, constituyendo un corredor crucial para el transporte y el desarrollo económico de ambas naciones.

Para abordar los desafíos comerciales y mejorar la calidad de vida en las zonas fronterizas, Ecuador y Perú, mantienen desde 1998 un compromiso constante para mejorar la integración regional. Todos estos esfuerzos se ven reflejados en reuniones de alto nivel, acuerdos binacionales y planes de integración, enmarcados en el Acta Presidencial de Brasilia de 1998, también conocida como Acuerdo de Paz (AdP), que establece los compromisos para la cooperación y el desarrollo conjunto en diversas áreas.

Este hito fundamental se conoce como el Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad. En este documento se identifican cinco de interconexión vial, denominados ejes viales, que suman 2.176 km. Estos proyectos tienen por objetivo revertir la situación de interconexión vial limitada para facilitar la integración e intercambio comercial. En las reuniones presidenciales bianuales y en los Planes de Acción, que dan seguimiento al Plan Binacional Desarrollo Regional Fronterizo (PBDRF), se ha ratificado la importancia de completar estos ejes y se verifican los avances en el cumplimiento de sus compromisos.

Reconociendo la necesidad de adaptar el proyecto a las cambiantes demandas de transporte y estándares de seguridad, el MTOP en el año 2012 impulsó una actualización de los estudios de ingeniería e impacto ambiental. Esta revisión introdujo variantes significativas al trazado original, buscando aprovechar zonas con condiciones topográficas más favorables.

Estos estudios actualizaron la documentación técnica necesaria para la licitación de la obra, asegurando el cumplimiento de los estándares técnicos y de seguridad actuales. Esta actualización abarcó diversas disciplinas, incluyendo estudios de impacto ambiental, análisis topográfico y trazado vial, estudios hidrológicos e hidráulicos, evaluaciones geológicas y geotécnicas, así como el diseño de puentes y otras estructuras. Sin embargo, estos estudios no se lograron plasmar en la construcción del proyecto en su momento debido a múltiples factores entre ellos el financiamiento de la obra que de acuerdo a los estudios asciende a un valor importante sobre los 100 millones de dólares.

Es así que el 29 de marzo de 2025, la República del Ecuador, representada por el Ministerio de Economía y Finanzas, suscribió con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Contrato de Préstamo No. 5927/OC-EC, en el cual la República del Ecuador actúa como Prestatario, el BID como prestamista para la ejecución del Proyecto de Integración Fronteriza – Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, en la provincia de Zamora Chinchipe; y cuyo organismo ejecutor es el MTOP.

Se prevé que el proyecto se ejecute bajo el modelo FIDIC Libro Amarillo – Segunda Edición 2017 (actualizada en 2019), el cual constituye un estándar internacionalmente reconocido para la contratación de obras de diseño y construcción.

## 1.1 UBICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto vial Bellavista – Zumba - La Balsa se desarrolla en la región oriental de Ecuador, específicamente en la provincia de Zamora Chinchipe. Geográficamente, los puntos de inicio y fin del tramo se localizan en las siguientes coordenadas geográficas UTM Zona 17 y altitud de Tabla 1:

**Tabla 1 Ubicación referenciada del proyecto**

UBICACIÓN	COORDENADAS (UTM-WGS84)		ELEVACION (m.s.n.m.)
	NORTE	ESTE	
Bellavista (Inicio)	9473300	710219	1337.59
Zumba	9462153	707219	1259.00

La Balsa (Fin)	9449554	708962	663.95
----------------	---------	--------	--------

El tramo de la vía en estudio conecta las poblaciones de Bellavista, El Progreso, Isimanchi, Zumba, El Chorro, Pucapamba y La Balsa, formando parte integral del eje vial 4, codificado en la red vial estatal como E688, con una longitud total de 51,71 km. Este eje vial es crucial para la integración fronteriza entre Ecuador y Perú, facilitando el comercio y el tránsito entre ambos países.

La ubicación del proyecto y su trazado han sido definidos y ajustados de acuerdo con los estudios técnicos más recientes, realizados en 2019, los cuales se mantendrán para asegurar el cumplimiento de las normativas vigentes y la optimización de la infraestructura vial.

El tramo 2 del Eje Vial Binacional IV abarca desde Bellavista hasta La Balsa, en la provincia de Zamora Chinchipe, cantón Chinchipe, Ecuador. La longitud total del tramo es de aproximadamente 51.71 km. sin accesos, subdividida en tres segmentos principales:

1. Bellavista – Progreso: Este segmento inicia en Bellavista y termina en Progreso, abarcando una longitud de 10.60 km.
2. Progreso – Zumba: Desde Progreso hasta Zumba, con una longitud de 13.40 km.
3. Zumba - La Balsa: El tramo final que se extiende desde Zumba hasta La Balsa, cubriendo 27.71 km.

**Tabla 2 Subdivisión de los tramos de la vía principal**

Tramo	Punto	Abscisa
Bellavista – Progreso	Inicio	0+000
	Fin	10+600
Progreso – Zumba	Inicio	10+600
	Fin	24+000
Zumba – La Balsa	Inicio	24+000
	Fin	51+710

Esto es parte del denominado Eje Vial IV que atraviesa la ciudad de Loja y las poblaciones de Malacatos, Vilcabamba, Yangana, Valladolid, Palanda y Bellavista, en su primer tramo; y desde Bellavista, El Progreso, Isimanchi, El Tablón, El Chorro, Pucapamba, Zumba hasta La Balsa, en su segundo tramo.

En el análisis de las alternativas para la definición del trazado vial del proyecto, se tuvo como criterio central evitar y minimizar los impactos a poblaciones y viviendas. Sin embargo, dentro del área de influencia directa de la vía existe infraestructura construida (viviendas) que será afectada por las actividades constructivas del proyecto. Por lo tanto, se ha diseñado un Plan de Reasentamiento con medidas y acciones para minimizar, mitigar y compensar las afectaciones que se produzcan por el proyecto.

Los accesos que se describen en la Tabla 3 y las Figuras 1 y 2 se diseñaron utilizando tecnología avanzada de aerofotogrametría y drones para obtener datos topográficos precisos. Además, se realizaron estudios geofísicos, como la sísmica de refracción y el

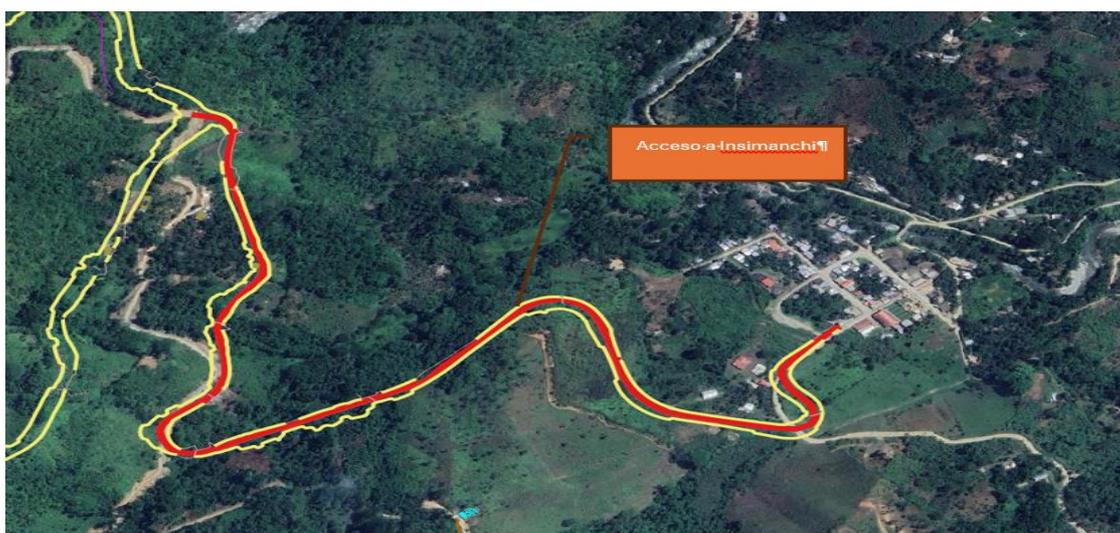
análisis de ondas superficiales (MASW), para determinar la estabilidad del terreno y las características de los materiales geológicos presentes en las áreas de los accesos.

**Tabla 3 Accesos Identificados**

Acceso	Longitud (km)	Ubicación	Coordenadas Inicio	Coordenadas Fin
Acceso Isimanchi	2.05	0+000 - 2+050	707605 E 9466208 N	708430 E 9465790 N
Acceso a Progreso 1	0.48	10+500 - 10+979	709303 E 9468093 N	709576 E 9467755 N
Acceso a Progreso 2	0.33	10+500 - 10+829	709295 E 9467904 N	709576 E 9467755 N



**Ilustración 1 Acceso Progreso 1 y 2**



**Ilustración 2 Acceso Isimanchi**

Esta información detallada sobre la ubicación, tramos, poblaciones y accesos del proyecto proporciona una visión completa de la extensión y el impacto potencial de la obra vial Bellavista – Zumba - La Balsa.

Finalmente, el proyecto vial Bellavista – Zumba - La Balsa representa una significativa inversión en infraestructura, abarcando una extensión total de 54,57 Km. La vía principal, que conecta Bellavista, Zumba y La Balsa, constituye el eje central del proyecto con una longitud de 51,71 km. Complementando este tramo principal, se han diseñado tres accesos estratégicos: el acceso a Isimanchi, con 2,05 km.; el acceso a Progreso 1, que se extiende por 0,48 km.; y, el acceso a Progreso 2, con una longitud de 0,33 km. Estos accesos son cruciales para mejorar la conectividad local, integrando comunidades adyacentes al corredor principal y optimizando la accesibilidad en la región.

## 1.2 Ubicación del proyecto en el contexto binacional

El IV eje vial, que se extiende desde Loja en Ecuador hasta Saramiriza en Perú, atraviesa regiones de importancia estratégica en ambos países. En Ecuador, este corredor vial pasa por localidades como Zumba y culmina en La Balsa, en la frontera con Perú. Desde La Balsa, el eje vial continúa hacia San Ignacio, Jaén y finalmente llega a Saramiriza en Perú. Esta ruta une diversas áreas productivas y mejora el acceso a mercados, servicios y oportunidades económicas en la región.

La ubicación regional del IV eje vial abarca zonas montañosas y áreas rurales en Ecuador, donde se encuentran comunidades que dependen del transporte terrestre para acceder a centros urbanos y servicios básicos. En Perú, el eje vial atraviesa regiones con potencial agrícola y forestal, facilitando el transporte de productos hacia mercados locales y regionales.

La importancia de la ubicación regional del IV eje vial radica en su capacidad para promover la integración económica y el desarrollo sostenible en las áreas que atraviesa. Al mejorar la conectividad y facilitar el transporte de bienes y personas, este corredor vial contribuye al crecimiento económico y al fortalecimiento de las relaciones comerciales entre Ecuador y Perú.

La siguiente ilustración de Google Earth proporciona una visión clara del trazado del proyecto vial Bellavista – Zumba - La Balsa, destacando su importancia regional y su conexión con el norte de Perú:

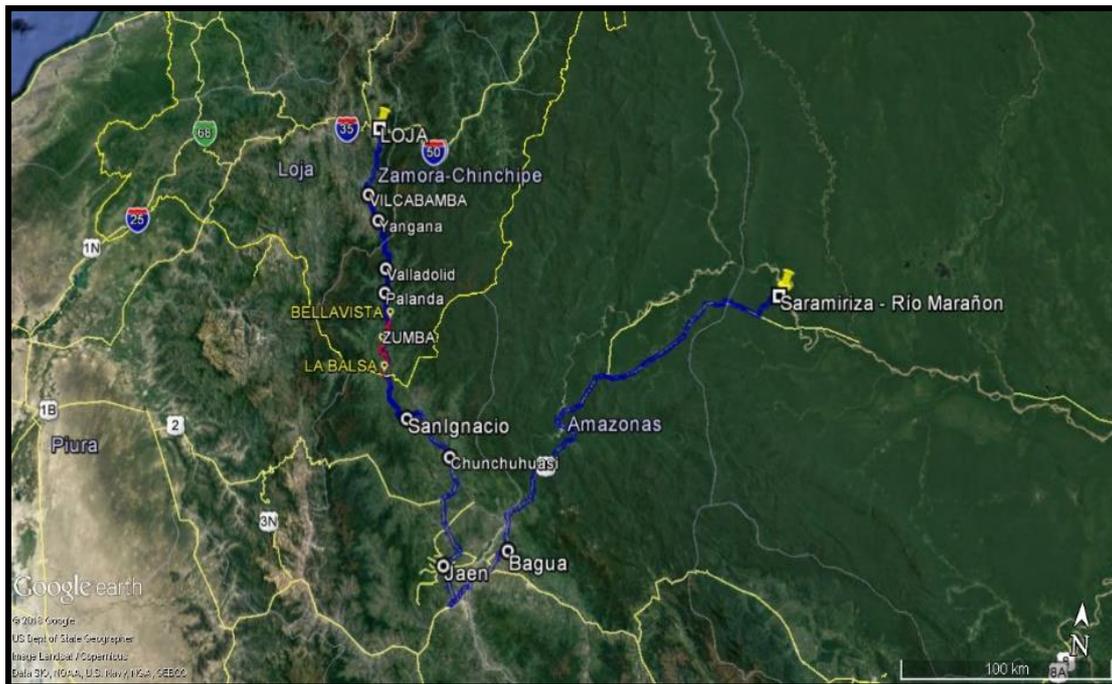


Ilustración 3 Ubicación regional del proyecto

### 1.3 Ubicación del proyecto en el contexto local

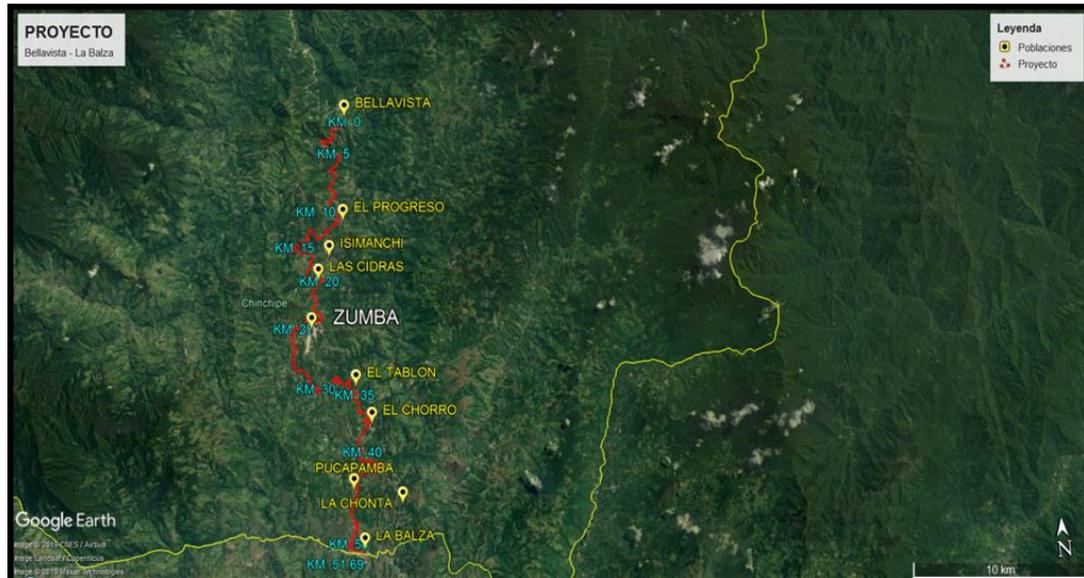
La implantación de este proyecto está diseñada para optimizar el desarrollo de la infraestructura vial y promover la conectividad y el desarrollo socioeconómico en ambos países. El proyecto se ha subdividido en tres tramos principales: Bellavista – Progreso, Progreso – Zumba, y Zumba – La Balsa. Esta subdivisión permite una gestión más eficiente de los recursos y una ejecución por etapas, facilitando el monitoreo y control del avance de la obra.

El diseño de la vía contempla un ancho promedio de 10.30 metros, con dos carriles de 3.50 metros cada uno, espaldones de 0.50 metros a cada lado y cunetas de 1.15 metros. Dado que la vía atraviesa terrenos montañosos con un pendiente longitudinal promedio de 7%, se han considerado puentes de vigas de acero de longitudes significativas para salvar importantes accidentes hidrográficos como los ríos Isimanchi, Zumbayacu y Ungache. Estas especificaciones técnicas garantizan la durabilidad, seguridad y funcionalidad de la infraestructura vial.

La implantación del proyecto incorpora diversas medidas para mitigar el impacto ambiental y social. Se han diseñado escombreras en ubicaciones estratégicas como Progreso, Isimanchi, Zumba y Tablón, optimizadas para evitar la afectación de viviendas y cultivos, y se han implementado medidas de restauración vegetal para prevenir la erosión y compatibilizar con el entorno ambiental. Además, se han diseñado estructuras de drenaje más grandes que las alcantarillas normales para manejar las crecidas y la escorrentía, y se han implementado métodos de estabilización como cunetas protegidas, mallas reforzadas, concreto lanzado, muros de contención y gaviones. En cuanto al aspecto social, se ha considerado el reasentamiento de viviendas afectadas, siguiendo un

plan específico para mitigar los impactos y garantizar compensaciones justas y apoyo para la reubicación de los propietarios afectados.

La Ilustración 4 a continuación proporciona una visión clara de la implantación del proyecto vial Bellavista – Zumba - La Balsa, destacando su importancia regional y su conexión con el norte de Perú:



**Ilustración 4 Ubicación del proyecto en el contexto local**

#### 1.4 CRONOLOGÍA DE LA DOCUMENTACIÓN

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal, de ejecución y gestión de infraestructura estatal, tiene como misión: implementar, controlar y evaluar la política pública, fortaleciendo los servicios e infraestructura de transporte seguro y obra pública sostenible. Además, tiene como visión ser el eje del desarrollo estratégico del país, garantizando la conectividad, el acceso equitativo y la gestión de la infraestructura de obras públicas estatales y servicios de transporte multimodal;

El 21 de junio de 2019, se suscribió el Contrato CLC-MTOP-MTOPZCH-004-2019, LISTA CORTA DE CONSULTORIA, para la Actualización de los Estudios de Factibilidad, Impacto Ambiental e Ingeniería, Pre-Preliminar, Preliminar y Definitivo de la vía, Tramo II: Bellavista – Zumba – La Balsa, con la Constructora Cordero CIA LTDA con RUC 1191715612001.

El 26 de octubre de 2020, se suscribió el ACTA DE ENTREGA RECEPCIÓN ÚNICA DEL CONTRATO DE CONSULTORÍA CLC-MTOP-MTOPZCH-004-2019, REALIZADO ENTRE LA COMPAÑÍA CONSTRUCTORA CORDERO CIA LTDA., Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS; CUYO OBJETO ES LA “ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD, IMPACTO AMBIENTAL E INGENIERIA, PRE-PRELIMINARR, PRELIMINAR Y DEFINITIVO DE LA VIA, TRAMO II: BELLAVISTA – ZUMBA – LA BALSA”.

La República del Ecuador representado por el Ministerio de Economía y Finanzas, el 29 de julio de 2025, suscribió con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Contrato de Préstamo No. 5927/OC-EC entre la República del Ecuador, en calidad de Prestatario, y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para la ejecución del Proyecto de Integración Fronteriza – Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista–Zumba–La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe. El monto del préstamo asciende a USD 150.000.000, con el objetivo de mejorar la integración territorial y la conectividad vial en zonas de frontera, mediante la rehabilitación y mantenimiento de dicha infraestructura vial. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha sido designado como el Organismo Ejecutor del referido proyecto;

La cláusula 3 del Contrato de Préstamo No. 5927/OC-EC, detalla las condiciones especiales previas al primer desembolso, de esta manera el numeral 3.01, literal a) del Capítulo III del Contrato de Préstamo, se establece como condición especial previa al primer desembolso que: *“El Prestatario, a través del Organismo Ejecutor, haya aprobado el Reglamento Operativo del Proyecto (ROP), en los términos previamente acordados con el Banco, que incluya: los flujos de trabajo, los controles internos, los requerimientos ambientales y sociales e incorporar como anexos el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS), el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y el PAAS, detallando los requisitos y procedimientos aplicables en la ejecución del Proyecto.”;*

Así mismo, el contrato ibídem en su CLÁUSULA 4.01. determina que el Prestatario, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), será el Organismo Ejecutor del Proyecto;

El 28 de abril de 2025, se suscribe el Convenio Subsidiario, por parte del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), representado legalmente por el señor Miguel Rodrigo Hernández Cobos, en su calidad de Subsecretario de Financiamiento Público y Análisis de Riesgos, Encargado, y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), representado legalmente por el señor Roberto Xavier Luque Nuques, en su calidad de Ministro;

Con Oficio Nro. MTOPE-DGCCCI-25-51-OF, de 16 de julio de 2025, el Director de Créditos y Cooperación Internacional remitió al Especialista Sectorial de Transporte del BID, en cumplimiento con las condiciones previas al primer desembolso establecidas en el citado Contrato de Préstamo, específicamente en el literal c del ARTÍCULO 4.01. Condiciones previas al primer desembolso de los recursos del Préstamo de las Normas Generales, la carta del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) con Memorando Nro. MEF-STN-2025-0334-M, respecto a la apertura de las cuentas monetarias destinadas a la gestión financiera del referido préstamo;

Con Memorando Nro. MTOPE-MTOPE-2025-0457-ME, de 23 de julio de 2025, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en cumplimiento a las condiciones previas al primer desembolso, específicamente en la Cláusula 3.01, realizó la delegación temporal del Equipo de Gestión del Proyecto EGP - PROYECTO DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA - EJE VIAL NO. 4 CARRETERA BELLAVISTA-ZUMBA-LA Balsa PROVINCIA ZAMORA CHINCHIPE;

Con Oficio Nro. MTOPE-DGCCCI-25-54-OF, de 24 de julio de 2025, el Director de Créditos y Cooperación Internacional remitió al Especialista Sectorial de Transporte del BID, el

documento de designación del Equipo de Gestión del Proyecto en cumplimiento de la Cláusula 3.01 del Contrato de Préstamo No. 5927/OC-EC;

Con oficio Nro. MTOP-DGCCI-25-58-OF de 29 de julio de 2025, el Director de Créditos y Cooperación Internacional remitió al Especialista Sectorial de Transporte del BID, el Reglamento Operativo del Proyecto (ROP), a la par que fue solicitada la no objeción del Banco;

Mediante oficio Nro. O-CAN/CEC-563/2025 de 29 de julio de 2025, el BID informó al Director de Créditos y Cooperación Interna del Ministerio de Transporte y Obras que: *"(...) conforme lo establecido en inciso 1.3 Vigencia y Modificaciones del ROP, el Banco Interamericano de Desarrollo emite la No Objeción a la primera versión del documento, con el fin de que el equipo pueda gestionar la aprobación de la máxima autoridad";*

Con memorando Nro. MTOP-CGAF-2025-861-ME de 31 de julio de 2025, la Coordinadora General Administrativa Financiera solicitó al Coordinador General de Asesoría Jurídica: *"(...) la elaboración del correspondiente Acuerdo Ministerial que apruebe formalmente el ROP, a fin de cumplir con esta condición contractual. (...)";* sobre la base del INFORME TÉCNICO No-MTOP-DCCI-2025-005 de 31 de julio de 2025;

Mediante INFORME TÉCNICO No-MTOP-DCCI-2025-005 de 31 de julio de 2025, la Dirección de Créditos y Cooperación Internacional de MTOP emitió la APROBACIÓN Y EXPEDICIÓN DEL REGLAMENTO OPERATIVO DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO Nro. 5927/OC-EC, por medio del cual se concluyó que: *"El Reglamento Operativo constituye un instrumento técnico y legal esencial para la implementación del Contrato de Préstamo Nro. 5927/OC-EC. Su aprobación mediante Acuerdo Ministerial es procedente y constituye un requisito para el cumplimiento de las condiciones contractuales previas al primer desembolso. Se recomienda a la Máxima Autoridad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas aprobar el Reglamento Operativo del Proyecto en su versión revisada con fecha 29 de julio de 2025, y disponer su expedición conforme al procedimiento institucional vigente, a fin de asegurar una ejecución eficiente, transparente y alineada con las directrices del BID".*

Con Memorando Nro. MTOP-MTOP-2025-0489-ME, de 04 de agosto de 2025, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, realizó un alcance sobre designación del Equipo de Gestión del Proyecto a Contrato de Préstamo BID Nro. 5927/OC-EC;

Con Oficio Nro. MTOP-DGCCI-25-61-OF, de 04 de agosto de 2025, el Director de Créditos y Cooperación Internacional remitió al Especialista Sectorial de Transporte del BID, el alcance al Oficio Nro. MTOP-DGCCI-25-54-OF: Remisión de documento de designación del Equipo de Gestión del Proyecto en cumplimiento de la Cláusula 3.01 del Contrato de Préstamo No. 5927/OC-EC;

Con Memorando Nro. MTOP-CGAF-2025-870-ME, de 05 de agosto de 2025, la Coordinadora General Administrativa solicitó al Ministro de Transporte y Obras Públicas que: *"(...) se disponga a la Coordinación General de Asesoría Jurídica la elaboración del Acuerdo Ministerial que apruebe formalmente el Reglamento Operativo del Proyecto (ROP), con el fin de cumplir cabalmente con la condición contractual establecida en el Contrato de Préstamo y posibilitar el primer desembolso de los recursos. (...)";*

A través de sumilla inserta en el Memorando Nro. MTOP-CGAF-2025-870-ME, de 05 de agosto de 2025, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas señaló que: “(...) *Estimado coordinador, aprobado. Favor proceder y elaborar acuerdo ministerial (...)*”

Con Oficio Nro. O-CAN/CEC-584/2025, de 06 de agosto de 2025, el BID informó al Director de Créditos y Cooperación Interna del Ministerio de Transporte y Obras que: “(...) *el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) ha cumplido la condición previa al primer desembolso de los recursos del proyecto en referencia (Cláusula. 3.01 literal b), considerando que ha designado un equipo de gestión transitorio para la ejecución del Proyecto con dedicación exclusiva para este, de conformidad con los perfiles incluidos en el ROP. (...)*”;

Mediante memorando Nro. MTOP-CGJ-2025-463-ME, de 08 de agosto de 2025, el Coordinador General de Asesoría Jurídica emitió el Informe de Procedencia para la suscripción del Acuerdo Ministerial con el cual la Máxima Autoridad de esta Cartera de Estado misma donde se aprueba y expide el Reglamento Operativo del Contrato de Préstamo No. 5927/OC-EC entre BID y República del Ecuador;

Mediante ACUERDO Nro. MTOP-MTOP-25-34-ACU, de 13 de agosto de 2025, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas acordó: “(...) *Artículo 1.- Aprobar y expedir el REGLAMENTO OPERATIVO DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO NO. 5927/OC-EC ENTRE EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO Y LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, que consta como Anexo al presente acuerdo, cuyo objeto es establecer las normas operativas que regirán la ejecución del Proyecto de Integración Fronteriza – Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista–Zumba–La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe (EC-L1295), conforme a las políticas y normas determinadas para el efecto. (...)*”;

Con Oficio Nro. MTOP-DGCCI-25-38-OF, de 10 de junio de 2025, el Director de Créditos y Cooperación Internacional remitió al Especialista Sectorial de Transporte del BID, el Cumplimiento de Condiciones Previas al Primer Desembolso, del Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista - Zumba - La Balsa, Provincia de Zamora Chinchipe - Contrato de Préstamo No. 5927/OC-EC;

Con Oficio Nro. MTOP-DGCCI-25-64-OF, de 13 de agosto de 2025, el Director de Créditos y Cooperación Internacional remitió al Especialista Sectorial de Transporte del BID, el Reglamento Operativo del Contrato de Préstamo No. 5927/OC-EC, en cumplimiento de Condición Previa al Primer Desembolso;

## 1.5 BASE LEGAL

### CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

**Art. 288.-** “*Las compras públicas cumplirán con criterios de eficiencia, transparencia, calidad, responsabilidad ambiental y social. Se priorizarán los productos y servicios nacionales, en particular los provenientes de la economía popular y solidaria, y de las micro, pequeñas y medianas unidades productivas*”.

### CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PLANIFICACIÓN Y FINANZAS PÚBLICAS

**Art. 115.-** “Certificación Presupuestaria. - Ninguna entidad u organismo público podrán contraer compromisos, celebrar contratos, ni autorizar o contraer obligaciones, sin la emisión de la respectiva certificación presupuestaria”.

## **LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA**

**Art. 3.-** “Contratos Financiados con Préstamos y Cooperación Internacional. - En las contrataciones que se financien, previo convenio, con fondos provenientes de organismos multilaterales de crédito de los cuales el Ecuador sea miembro, o, en las contrataciones que se financien con fondos reembolsables o no reembolsables provenientes de financiamiento de gobierno a gobierno; u organismos internacionales de cooperación, se observará lo acordado en los respectivos convenios. Lo no previsto en dichos convenios se regirá por las disposiciones de esta Ley”.

### **2. OBJETIVO DE LA COMPRA**

#### **2.1 GENERAL**

Mejorar la integración regional fronteriza entre la sierra central sur del Ecuador y el norte de Perú, y mejorar la calidad de vida de las poblaciones fronterizas.

#### **2.2 ESPECÍFICOS**

- Mejorar la eficiencia y la seguridad vial en la vía Bellavista-Zumba-La Balsa;
- Mejorar la accesibilidad de las poblaciones fronterizas a servicios de salud y educación; y
- Mejorar la capacidad institucional del MTOP y la inclusión laboral, con criterio de equidad de género en la zona de influencia del proyecto.

### **3. IUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD**

El proyecto vial Bellavista - Zumba - La Balsa, situado en la provincia de Zamora Chinchipe, Ecuador, representa una iniciativa estratégica de infraestructura con profundas implicaciones para el desarrollo regional y la integración fronteriza entre Ecuador y Perú. Este proyecto, que forma parte del eje vial 4, se extiende aproximadamente 51,71 km. desde la ciudad de Loja hasta la población fronteriza de La Balsa, constituyendo un corredor crucial para el transporte y el desarrollo económico de ambas naciones.

Con el fin de viabilizar el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para la construcción de la vía, en 2019 el MTOP contrató estudios técnicos adicionales. Estos estudios actualizaron y completaron la documentación técnica necesaria para la licitación de la obra, asegurando el cumplimiento de los estándares técnicos y de seguridad actuales. Esta actualización abarcó diversas disciplinas, incluyendo estudios de impacto ambiental, análisis topográfico y trazado vial, estudios hidrológicos e hidráulicos, evaluaciones geológicas y geotécnicas, así como el diseño de puentes y otras estructuras. Sin embargo, estos estudios no se lograron plasmar en la construcción del proyecto en su momento debido a múltiples factores entre ellos el financiamiento de la

obra que de acuerdo a los estudios asciende a un valor importante sobre los 100 millones de dólares.

Al año 2024 se presenta la oportunidad de ejecutar el proyecto con el financiamiento del BID, para lo cual se identifica la necesidad de actualizar algunos de los componentes de ingeniería de los estudios, entre ellos el componente ambiental, social y económico, entre otros importantes. Para ello y con la finalidad de garantizar una ejecución transparente, imparcial y objetiva que agilite la ejecución y puesta en marcha de la obra y considerando la necesidad de actualizar estudios, el BID incorpora metodologías como FIDIC en la cual se establece la alternativa de ejecutar proyectos que contemplen diseño, construcción y operación o mantenimiento a cargo de un solo proveedor calificado.

Paralelamente la dinámica de la Ley Nacional de Contratación Pública hasta la presente fecha en el Ecuador ha incorporado nuevos criterios de contratación, incluyendo la modalidad de contratar Ingeniería, Procura y Construcción, misma que permitiría contratar todas las etapas de un proyecto, desde el diseño (ingeniería) hasta la adquisición de materiales y equipos (procura), y finalmente, la construcción centralizando las necesidades institucionales en un solo proceso siendo beneficioso para proyectos complejos y de gran escala con responsabilidad unificada que busca la simplificación y la coordinación de todas estas etapas, optimizando recursos de tipo humano, tiempo lo que representa un ahorro de costos explícitos e implícitos, facilitando la planificación financiera, cumplimiento de plazos, reducción de riesgos, consecuentemente obteniendo mayor eficiencia en el desarrollo de proyectos.

El BID establece Políticas para la Adquisición de Bienes, Obras y Servicios de No Consultoría y Políticas para la Selección y Contratación de Consultores o sus actualizaciones. En el Plan de Adquisiciones (PA) (EER#4) donde se mencionan las adquisiciones previstas.

La utilización de contratos FIDIC en proyectos llave en mano, donde un solo contratista asume diseño, construcción y mantenimiento, se justifica por la estandarización internacional, la claridad en la distribución de riesgos y responsabilidades, y la flexibilidad para adaptarse a las particularidades de cada proyecto. Estos contratos ofrecen un marco predefinido que facilita la gestión del proyecto, reduce la incertidumbre y optimiza la ejecución, especialmente en proyectos complejos.

### 3.1 BENEFICIARIOS DEL PROYECTO

Los beneficiarios de la integración regional fronteriza serán para las zonas de la sierra sur del Ecuador y la región norte de Perú. Los beneficiarios directos serán los habitantes del Cantón Chinchipe que serán aproximadamente 10.800 personas, y los beneficiarios indirectos será la población de Zamora Chinchipe de alrededor de 114.300 habitantes.

Se estima inicialmente que un promedio de 60 camiones de carga por día pasará por el paso de frontera beneficiando a los comerciantes de ambos países. El proyecto contribuirá a la optimización de los movimientos de personas y vehículos, promoviendo la integración territorial al interior del país y los intercambios comerciales y de servicios con Perú.

El invertir en proyectos viales aumenta significativamente la productividad a nivel nacional, y esto a su vez el Producto Interno Bruto (PIB), a sabiendas de que el sector de la construcción es uno de los pilares del mismo, esto mejoraría aún más si la inversión es objetiva y rentable en el tiempo con un diseño óptimo y factible desde la concepción del proyecto hasta su ejecución para que brinde beneficios a los usuarios.

#### **4. ANÁLISIS / BENEFICIO / EFICIENCIA O EFECTIVIDAD**

BENEFICIO:

La Contratación de: Diseño, Construcción y Mantenimiento del Eje Vial No. 4 Tramo Bellavista-Zumba-La Balsa, conocida como IV Eje Vial fronterizo, representa un beneficio para la región sur del Ecuador, especialmente para la provincia de Zamora Chinchipe, ya que contribuye una inversión en infraestructura que no solo mejora la conectividad vial, sino que también impulsa el desarrollo económico y social de la zona. Este proyecto, ha sido esperado por muchos años prometiendo transformar la vida de miles de habitantes.

##### **Beneficios clave:**

- **Mejora la conectividad y reduce tiempos de viaje:**  
El IV Eje Vial facilitará el transporte de personas y bienes, reduciendo significativamente los tiempos de viaje entre las localidades involucradas y mejorando la accesibilidad a servicios básicos como salud y educación.
- **Impulsa el desarrollo económico:**  
La carretera facilitará el comercio, el turismo y la inversión en la región, generando nuevas oportunidades económicas para los habitantes de Zamora Chinchipe y las zonas fronterizas.
- **Fortalece la integración regional:**  
La conexión con Perú a través del paso fronterizo de La Balsa, y la construcción de un Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF), fomentará el intercambio comercial y cultural entre ambos países, fortaleciendo la integración regional, competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- **Mejora la calidad de vida:**  
Al reducir los tiempos de viaje, facilitar el acceso a servicios y generar oportunidades económicas, el proyecto contribuirá a mejorar la calidad de vida de los habitantes de Zamora Chinchipe y zonas aledañas.
- **Modernización de la infraestructura:**  
La construcción del IV Eje Vial se realizará bajo el modelo FIDIC (Ingeniería, Procura y Construcción), elevando la calidad de la contratación pública y marcando un nuevo estándar para la infraestructura nacional.
- **Mitigación de riesgos:**  
La construcción del IV Eje Vial esta planificada para un proceso que promueva la inclusión de medidas de seguridad vial, estabilización de taludes, accesibilidad universal, sistemas de alerta, además de programas sociales, género e inclusión.

En resumen, la contratación del IV Eje Vial representa una inversión estratégica que no solo mejora la infraestructura vial, sino que también impulsa el desarrollo económico y

social, mejorando la calidad de vida y fortaleciendo la integración regional en el sur del Ecuador.

## 5. **DESCRIPCIÓN DEL BIEN O SERVICIO**

El MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS requiere los siguientes servicios:

Contratación de la actualización de los Estudios y/o diseños a nivel definitivo y la construcción y mantenimiento para la Contratación de: Diseño, Construcción y Mantenimiento del Eje Vial No. 4 Tramo Bellavista-Zumba-La Balsa, provincia de Zamora Chinchipe.

El objeto contractual se describe como Servicio de Diseño, Construcción y Mantenimiento por Niveles de Servicio del tramo Bellavista – Zumba – La Balsa, eje vial 4, y sus accesos; la contratación se realizará según el siguiente detalle:

- Línea No 1: Servicio de Diseño del tramo Bellavista – Zumba – La Balsa que forma parte del eje vial 4, con sus respectivos accesos.
- Línea No 2: Construcción del tramo Bellavista – Zumba – La Balsa que forma parte del eje vial 4, con sus respectivos accesos.
- Línea No 3: Mantenimiento por Niveles de Servicio del tramo Bellavista – Zumba – La Balsa que forma parte del eje vial 4, con sus respectivos accesos.

Sobre el Servicio de diseño: el Servicio de Diseño debe contemplar en su totalidad el tramo principal Bellavista – Zumba – La Balsa, eje vial 4, y sus accesos, así como sus conexiones con caminos existentes, reposiciones viales y marginales con todos sus elementos, componentes y estructuras mayores, además se debe incorporar dentro del diseño el componente de movilidad peatonal, según corresponda técnicamente, todo lo anterior a lo largo de los 54,57 km de longitud total del tramo. Para realizar la actividad de Servicio de diseño el Contratante ha dispuesto un plazo de 6 meses, dentro de los cuales se admite que el Contratista vaya entregando los Documentos del Contratista correspondientes, ya sea para el tramo total o para las secciones que se liberaran anticipadamente.

Sobre la Construcción de la Obras: objeto de este Contrato se estarán construyendo únicamente las obras asociadas al diseño de la carretera y estructuras mayores, que tengan cabida dentro del derecho de vía existente o en proceso de expropiación de los predios afectados. Para ejecutar la actividad de Construcción el Contratante ha dispuesto un plazo de 36 meses.

Sobre el Mantenimiento por Niveles de Servicio: el Contrato considera dar un Mantenimiento por Niveles de Servicio al tramo construido y mantener el nivel durante

la vida útil posterior a la ejecución de las Obras, este mantenimiento será de hasta por 12 meses una vez que entre en operación (funcionamiento) la carretera.

## 6. CONCLUSIÓN

Por considerarse una necesidad Institucional, de acuerdo a los antecedentes, análisis de la Contratación de: Diseño, Construcción y Mantenimiento del Eje Vial No. 4 Tramo Bellavista-Zumba-La Balsa, provincia de Zamora Chinchipe detallada; y, en concordancia con los principios de la Contratación Pública, se requiere realizar la Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Bellavista -Zumba - La Balsa”

## 7. RECOMENDACIÓN

En virtud de lo expuesto, se recomienda dar continuidad a la elaboración de documentación, de conformidad con la normativa legal vigente, a fin de dar inicio al procedimiento de Contratación de: Diseño, Construcción y Mantenimiento del Eje Vial No. 4 Tramo Bellavista-Zumba-La Balsa.

FIRMAS DE RESPONSABILIDAD				
	FUNCIONARIO/S ERVIDOR	Nro. REGISTRO CERTIFICACIÓN SERCOP	PUESTO/CARGO	FIRMAS
<b>ELABORADO POR:</b>	Ximena del Cisne Toledo Vásquez	P44K89HWgr	Analista de Infraestructura Distrital 2	
<b>REVISADO POR:</b>	Gustavo Alfredo Gálvez Moreno	VpYAYqEdeV	Dirección de Transporte y Obras Publicas Distrital de Zamora Chinchipe	
<b>APROBADO POR:</b>	Gustavo Alfredo Gálvez Moreno	VpYAYqEdeV	Dirección de Transporte y Obras Publicas Distrital de Zamora Chinchipe	
				<b>FECHA:</b> 26/08/2025