



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

SALA DE CONCEJALES

Secretaría General para  
Consideración del Concejo  
Convocar sesión Extraordinaria:  
Sueves 29 15:00hrs.

Memorando Nro. 049-COOPPOT-2024  
Machachi, 26 de agosto de 2024

PARA: *[Signature]*  
Tlgo. Wilson Rodríguez  
ALCALDE DEL G.A.D. MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

DE: *[Signature]*  
Mgs. Wilson Castillo  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y  
ORDENAMIENTO TERRITORIAL

*[Signature]*  
Ing. Diego Padilla  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN Y  
PRESUPUESTO (S)

ASUNTO: Entrega de los informes Nro. 020-COOPPOT-2024-I, Informe Nro.  
021-COOPPOT-2024-I e Informe Nro. 003-CPP-2024-I.

El presente tiene como finalidad remitir los Informes Nro. 020-COOPPOT-2024-I (informe de mayoría), Informe Nro. 021-COOPPOT-2024-I (informe de minoría) de la Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, y el Informe Nro. 003 -CPP-2024-I de la Comisión de Planificación y Presupuesto, respecto al "Estudio y diseños definitivos para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la autovía E35 e ingreso sur Alóag e ingreso norte de Machachi Cantón Mejía de Pichincha", para su aprobación por parte del Concejo Municipal, dando cumplimiento al MEMORANDO Nro. GADMCM-ALC-WR-2024-133-M de 20 de agosto de 2024, suscrito por el Tnlgo. Wilson Rodríguez V., Alcalde del GAD Municipal.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines consiguientes.

Atentamente,

*[Signature]*

Mgs. Wilson Castillo  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE  
OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO  
TERRITORIAL

*[Signature]*

Ing. Diego Padilla  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE  
PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO (S)

Adjunto:

- 1. Informe Nro. 020-COOPPOT-2024-I

RECIBIDO  
RECIBIDO POR: Alex Arce  
FECHA: 28/08/2024 HORA: 11:11  
FIRMA: *[Signature]*

RECIBIDO  
ALCALDIA: 26 AGO 2024  
FIRMA: Cathy





**GOBIERNO AUTOÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA**

**SALA DE CONCEJALES**

2. Informe Nro. 021-COOPOT-2024-I
3. Informe Nro. 003-CPP-2024-I
4. Expediente Original en 108 fojas útiles y un CD en la pg. 104.



INFORME Nro. 020-COOPPOT-2024-I  
Machachi, 22 de agosto de 2024

## INFORME DE LA COMISION DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL; Y PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO

**Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha.**

### 1. ANTECEDENTE. -

1.1. Mediante Oficio Nro. GADMCM- DFL-OOPP-2024-0074-M, de fecha 08 de agosto de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin, en su calidad de Director de Obras Públicas, puso en conocimiento de esta Procuraduría Síndica, el Informe Nro. GADMCM-OOPP-2024-165-I, de fecha 08 de agosto de 2024, adicionalmente

1.2. Mediante Memorando Nro. GADMCM-DIPLAT-2024-1176-M, 05 de agosto de 2024, la Dirección de Planificación Territorial, remitió el Informe Técnico de Viabilidad No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF, de fecha 25 de julio de 2024, documento en el cual se concluye lo siguiente:

“Se puede concluir que la construcción de un paso elevado en el ingreso a la ciudad de Machachi (sector Aychapicho) en la Parroquia E35 representa una solución integral para mejorar la seguridad vial, optimizar el flujo de tráfico, y fomentar el desarrollo económico local. Estos beneficios justifican la inversión en la infraestructura y contribuyen a un entorno más seguro y eficiente para todos los usuarios de la carretera a nivel cantonal y nacional”

1.3. Mediante Memorando Nro. GADMCM-DMTM-240-2024-M, de fecha 29 de julio de 2024, la Msc. Karina Pachacama Velásquez en su calidad de Directora de Movilidad y Transporte, remitió el Informe Técnico Nro. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024, de fecha 15 de julio de 2024, cuyo asunto refiere a la “factibilidad del proyecto para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la autovía E35 e ingreso a sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, cantón Mejía, provincia de Pichincha”, documento en el cual se concluye entre otras cosas, lo siguiente:





- “Los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) no pueden intervenir en vías concesionadas porque, al otorgar la concesión, el Estado transfiere la administración y mantenimiento de la vía a una entidad privada o pública que tiene la responsabilidad de su gestión durante el periodo de la concesión. En este caso la concesión la otorga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la empresa Compañía “Concesionaria PANAMERICANA VIAL S.A. - PANAVIAL, la que se encarga de realizar las obras de mantenimiento, mejoras, y otros trabajos necesarios en la vía, de acuerdo con los términos del contrato de concesión. Intervenir en una vía concesionada sin la autorización correspondiente podría causar conflictos legales y afectar la seguridad jurídica de la concesión. Además, los GAD no tienen competencia sobre estas vías mientras dure la concesión, ya que la responsabilidad ha sido delegada a la concesionaria.
  - **Mejora de la Seguridad Vial:** La construcción del intercambiador en la intersección de la Autovía E35 con los accesos a Sur Alóag y Norte de Machachi en el Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, es fundamental para mejorar la seguridad vial. Reducirá los puntos de conflicto, minimizará los riesgos de colisión y promoverá una conducción más segura mediante la separación ordenada de flujos de tráfico.
  - **Optimización del Flujo Vehicular:** Este proyecto permitirá una gestión más eficiente de los movimientos vehiculares, facilitando una circulación más fluida y reduciendo los tiempos de viaje. Esto beneficia tanto a los conductores locales como a los usuarios de la Autovía E35 que atraviesan la región.
  - **Impacto Positivo en el Desarrollo Regional:** La mejora de la infraestructura vial contribuirá al desarrollo económico y social del Cantón Mejía y áreas circundantes. Facilitará el acceso a servicios, fortalecerá la conectividad entre comunidades y apoyará el crecimiento del turismo y otras actividades económicas.
  - **Cumplimiento de Normativas y Mejoras Ambientales:** La construcción del intercambiador debe cumplir con estándares de calidad y normativas ambientales vigentes, asegurando así un desarrollo sostenible y respetuoso con el entorno natural.
- 1.4. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M, de fecha 18 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chano, en su calidad de Director de Obras Públicas, solicitó a las Direcciones de Movilidad y Transporte y a la Dirección de Planificación Territorial, lo siguiente:



“(…) considerando la necesidad del proyecto para la solvencia y beneficio de la ciudadanía del Cantón Mejía; me permito solicitar se remitan a la brevedad posible (carácter prioritario) los **INFORMES TÉCNICOS** acorde a sus competencias dispuesta en el ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA, en dicho análisis se deberá **OBLIGATORIAMENTE** establecer y considerar los siguientes aspectos:

1. Justificación del proyecto enlazada a la necesidad local/cantonal (conforme a cada competencia), considerar las previsiones de la norma aplicable al caso.
  2. Pertinencia de la ejecución del proyecto.
  3. Pertenencia de la modalidad de ejecución (considerando que la autovía E35 está concesionada)
  4. Demás asuntos que puedan incluirse bajo sus competencias” “énfasis añadido”
- 1.5. Mediante Memorando Nro. 031-PS-CJ-2024, de fecha 11 de julio de 2024, esta Procuraduría Síndica, en atención al Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, emitido por la Dirección de Obras Públicas, concluyó entre otras cosas lo siguiente:

4.1. La ejecución del proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”, evidentemente sobrelleva una importancia en la gestión del Gobierno Municipal del cantón Mejía en razón de su solvencia frente a las necesidades del cantón por tanto su pertinencia jurídica deviene de esta misma finalidad y las acciones que se emprenda para su correcta solvencia deben tomarse bajo criterios de oportunidad y celeridad

4.2. Bajo la regulación aplicable al caso se deduce que el proyecto sobreviene en una obra concerniente a la infraestructura vial, por lo cual su sometimiento y desarrollo se enlaza a las previsiones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y su reglamento, especialmente a las disposiciones del Art. 12 y 13 de esta regulación.





- 4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del Cantón Mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón
- 4.4. Si bien una de las condiciones legales para el desarrollo y ejecución del proyecto es contar con el aval del ente competente esta adecuación no puede saltarse las previsiones en materia de contratación pública, de efectuarse un acto convencional este debe responder a la adecuación de una gestión concurrente por la competencia vial donde se procura la ejecución de la obra.
- 4.5. Los análisis y estudios del proyecto deben contar con la justificación debida de sus resultados, más aun considerando el monto estimado en razón del proyecto y las acciones a emprender deben someterse a los principios de legalidad, legitimidad, y rendición de cuentas” “énfasis añadido”
- 1.6. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chano, en su calidad de Director de Obras Públicas, remitió a la Máxima Autoridad Municipal el INFORME DE INSPECCIÓN Nro. GADMCM-ARMC-2024-141-I y demás documentación concerniente al proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA” “énfasis añadido”
- 1.7. En reunión mantenida el día jueves 22 de agosto del 2024, a las 15h00, en la Sala de Concejales, una vez que se dio lectura a los informes de las diferentes direcciones técnicas así como el Informe de Procuraduría Sindica, se plantearon dos mociones:
- La primera moción la planteo el MSc. Raúl Pérez, que establecía lo siguiente; emitir el informe favorable para los “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Trafico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”
  - La segunda moción la planteo el Msc. Wilson Castillo, que establecía lo siguiente; por el corto tiempo se requiere una prórroga para la revisión por el gran volumen de documentación para los “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Trafico en la Intersección entre



la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

En ese sentido tuvo apoyo la primera moción y se elevó a votación, en la votación el Msc. Raúl Pérez, Vicepresidente y el Ing. Diego Padilla, Vocal(S) de la Comisión de Obras Publicas y Ordenamiento Territorial, votaron a favor; y el MSc. Wilson Castillo, Presidente de la Comisión de Obras Publicas y Ordenamiento Territorial, su voto fue en contra.

## 2. BASE LEGAL. -

### 2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

- **Art. 226.-** “Las instituciones del Estado sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y la personas que actúan en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley”.
- **Art. 227.-** “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.
- **Art. 240.-** “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias”.
- **Art. 260.-** “El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno”.
- **Art. 264.-** “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal...”

- **Art. 297.-** “Todo programa financiado con recursos públicos tendrá objetivos, metas y un plazo predeterminado para ser evaluado, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.





Las instituciones y entidades que reciban o transfieran bienes o recursos públicos se someterán a las normas que las regulan y a los principios y procedimientos de transparencia, rendición de cuentas y control público”.

## 2.2. CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, COOTAD.

- **Art. 3.- Principios.-** El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios:

“b) Solidaridad.- Todos los niveles de gobierno tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, en el marco del respeto de la diversidad y el ejercicio pleno de los derechos individuales y colectivos. En virtud de este principio es deber del Estado, en todos los niveles de gobierno, redistribuir y reorientar los recursos y bienes públicos para compensar las inequidades entre circunscripciones territoriales; garantizar la inclusión, la satisfacción de las necesidades básicas y el cumplimiento del objetivo del buen vivir.

c) Coordinación y corresponsabilidad.- Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos.

Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido, se podrán suscribir acuerdos de cooperación interinstitucional, asociatividad, mancomunamiento, entre otros, conforme con lo que establece este Código.

d) Subsidiariedad.- La subsidiariedad supone privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, con el fin de mejorar su calidad y eficacia y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos.

En virtud de este principio, el gobierno central no ejercerá competencias que pueden ser cumplidas eficientemente por los niveles de gobierno más cercanos a la población y solo se ocupará de aquellas que le corresponda, o que por su naturaleza sean de interés o implicación nacional o del conjunto de un territorio.



Se admitirá el ejercicio supletorio y temporal de competencias por otro nivel de gobierno en caso de deficiencias, de omisión, de desastres naturales o de paralizaciones comprobadas en la gestión, conforme el procedimiento establecido en este Código.

e) Complementariedad.- Los gobiernos autónomos descentralizados tienen la obligación compartida de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano”

- **Art. 5.-** Autonomía. - “La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional (...)”.
- **Art. 55.-** Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- “Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;”

- **Art. 60.-** Atribuciones del alcalde o alcaldesa.- Le corresponde al alcalde o alcaldesa:

n) Suscribir contratos, convenios e instrumentos que comprometan al gobierno autónomo descentralizado municipal, de acuerdo con la ley. Los convenios de crédito o aquellos que comprometan el patrimonio institucional requerirán autorización del Concejo, en los montos y casos previstos en las ordenanzas cantonales que se dicten en la materia;

- **Art. 126.-** Gestión concurrente de competencias exclusivas.- El ejercicio de las competencias exclusivas establecidas en la Constitución para cada nivel de gobierno, no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos. En este marco, salvo el caso de los sectores privados, los





gobiernos autónomos descentralizados podrán ejercer la gestión concurrente de competencias exclusivas de otro nivel, conforme el modelo de gestión de cada sector al cual pertenezca la competencia y con autorización expresa del titular de la misma a través de un convenio.

- **Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.-** “El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.”

### 2.3. LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

- **Art. 1.-Objeto.** “La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados”.
- **Art. 2.-Ámbito de Aplicación.** “Las disposiciones de esta Ley, serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya



- actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios”.
- **Art. 10.-**Componentes Funcionales y Operativos. Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, **intercambiadores**, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto.
- **Art. 12.-**Planificación de la vialidad. El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial. En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan.
- **Art. 13.-** Proyectos. “La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes. En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos de infraestructura vial...”.
- **Art. 14.-** Rectoría. “La rectoría y definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio que ejerza la competencia de vialidad. Se regirá por los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados”.

### 3. ANÁLISIS Y RAZONAMIENTO:

En Sesión Extraordinaria de las COMISIONES DE: OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL; y, PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO, realizada el jueves 22 de agosto de 2024, a las 15h00, en la Sala de Concejales, convocada con Memorando Nro. 048-COOPPOT-2024, de 21 de agosto de 2024, con la asistencia de los señores Concejales: MSc. Wilson Castillo, Presidente de la Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, MSc. Raúl Pérez, Vicepresidente y Ing. Diego Padilla, Vocal(S); y, Ing. Diego Padilla, Presidente de la Comisión de Planificación y Presupuesto (S), Ing. Mayra Pillajo, Vicepresidenta de la Comisión de Planificación y





Presupuesto, MSc. Raúl Pérez, Vocal de la Comisión de Planificación y Presupuesto; así como también asistieron: el Abg. Esp. Geovanny Pilaguano, Procurador Síndico, Mgs. Stefanny Pillajo, Directora de Geomática, Avalúos y Catastros, MSc. Karina Pachacama, Directora de Movilidad, Ing. Jimena Villacis, Directora Financiera, Ing. Diego Loachamin, Director de Obras Públicas; y, Tlga. Ibeth Redín, Secretaria Ad – Hoc de la Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial.

Como punto número dos, se realizó el “Análisis y Resolución del MEMORANDO Nro. GADMCM-SECGRAL-2024-329-MI, de 20 de agosto de 2024, suscrito por la Abg. Katerine Baquero A., Secretaria General, que contiene la sumilla inserta del señor Alcalde, en el INFORME N° 084-PS-2024 de 20 de agosto de 2024, suscrito por el Abg. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna, Procurador Síndico, referente al “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”

En la que los Concejales MSC. Raúl Pérez, e Ing. Diego Padilla, observaron lo siguiente:

- Acogiendo los Informes de las Direcciones de Obras Públicas, Planificación Territorial, Movilidad e Informe Jurídico, las Comisiones de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial; y, Planificación y Presupuesto, sugieren, se elabore el informe favorable para los “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

#### 4. CONCLUSIÓN:

De acuerdo a los informes de las Direcciones de Obras Públicas, Planificación Territorial, Dirección de Movilidad e Informe Jurídico, (INFORME N° 084-PS-2024 de 20 de agosto de 2024), suscrito por el Abg. Esp. Geovanny Pilaguano, Procurador Síndico, las **COMISIONES DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL; Y, PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO, RESOLVIERON**, por mayoría de votos, emitir **INFORME FAVORABLE**, para el desarrollo del proyecto denominado “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

#### 5. RECOMENDACIONES:

Por los antecedentes, base legal, análisis y razonamiento, conclusión, expuestas las Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial; y, Planificación y Presupuesto, sugiere lo siguiente:

- 5.1. Solicitar al señor Alcalde ponga en consideración del Concejo Municipal, el presente informe, para el tratamiento respectivo.



5.2. Autorizar la suscripción de un convenio de cooperación que oficialice la gestión concurrente entre el G.A.D Municipal y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en dicho instrumento se admita la intervención directa de parte del concesionario de la vía en este caso de la compañía Panamericana Vial - PANAVIAL, para la ejecución del proyecto denominado: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA", siendo esta entidad la legalmente responsable de los diseños, así como de la construcción de cualquier tipo de obra dentro de las vías concesionadas.

Atentamente,

**COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

MSc. Raúl Pérez A.  
**VICEPRESIDENTE**

Ing. Diego Padilla  
**VOCAL (S)**

Tlga. Ibeth Redín Guaman  
**SECRETARIA AD-HOC**







INFORME Nro. 021-COOPPOT-2024-I  
Machachi, 22 de agosto de 2024

## INFORME DE LA COMISION DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

**Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha.**

### 1. ANTECEDENTE. -

- 1.1. Mediante Oficio Nro. GADMCM- DFL-OOPP-2024-0074-M, de fecha 08 de agosto de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin, en su calidad de Director de Obras Públicas, puso en conocimiento de esta Procuraduría Síndica, el Informe Nro. GADMCM-OOPP-2024-165-I, de fecha 08 de agosto de 2024, adicionalmente
- 1.2. Mediante Memorando Nro. GADMCM-DIPLAT-2024-1176-M, 05 de agosto de 2024, la Dirección de Planificación Territorial, remitió el Informe Técnico de Viabilidad No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF, de fecha 25 de julio de 2024, documento en el cual se concluye lo siguiente:

“Se puede concluir que la construcción de un paso elevado en el ingreso a la ciudad de Machachi (sector Aychapicho) en la Parroquia E35 representa una solución integral para mejorar la seguridad vial, optimizar el flujo de tráfico, y fomentar el desarrollo económico local. Estos beneficios justifican la inversión en la infraestructura y contribuyen a un entorno más seguro y eficiente para todos los usuarios de la carretera a nivel cantonal y nacional”

- 1.3. Mediante Memorando Nro. GADMCM-DMTM-240-2024-M, de fecha 29 de julio de 2024, la Msc. Karina Pachacama Velásquez en su calidad de Directora de Movilidad y Transporte, remitió el Informe Técnico Nro. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024, de fecha 15 de julio de 2024, cuyo asunto refiere a la “factibilidad del proyecto para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la autovía E35 e ingreso a sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, cantón Mejía, provincia de Pichincha”, documento en el cual se concluye entre otras cosas, lo siguiente:





- “Los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) no pueden intervenir en vías concesionadas porque, al otorgar la concesión, el Estado transfiere la administración y mantenimiento de la vía a una entidad privada o pública que tiene la responsabilidad de su gestión durante el periodo de la concesión. En este caso la concesión la otorga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la empresa Compañía “Concesionaria PANAMERICANA VIAL S.A. - PANAVIAL, la que se encarga de realizar las obras de mantenimiento, mejoras, y otros trabajos necesarios en la vía, de acuerdo con los términos del contrato de concesión. Intervenir en una vía concesionada sin la autorización correspondiente podría causar conflictos legales y afectar la seguridad jurídica de la concesión. Además, los GAD no tienen competencia sobre estas vías mientras dure la concesión, ya que la responsabilidad ha sido delegada a la concesionaria.

- 1.4. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M, de fecha 18 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chano, en su calidad de Director de Obras Públicas, solicitó a las Direcciones de Movilidad y Transporte y a la Dirección de Planificación Territorial, lo siguiente:

“(...) considerando la necesidad del proyecto para la solvencia y beneficio de la ciudadanía del Cantón Mejía; me permito solicitar se remitan a la brevedad posible (carácter prioritario) los **INFORMES TÉCNICOS** acorde a sus competencias dispuesta en el ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA, en dicho análisis se deberá **OBLIGATORIAMENTE** establecer y considerar los siguientes aspectos:

1. Justificación del proyecto enlazada a la necesidad local/cantonal (conforme a cada competencia), considerar las previsiones de la norma aplicable al caso.
2. Pertinencia de la ejecución del proyecto.
3. Pertenencia de la modalidad de ejecución (considerando que la autovía E35 está concesionada)
4. Demás asuntos que puedan incluirse bajo sus competencias” “énfasis añadido”

- 1.5. Mediante Memorando Nro. 031-PS-CJ-2024, de fecha 11 de julio de 2024, esta Procuraduría Síndica, en atención al Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, emitido por la Dirección de Obras Públicas, concluyó entre otras cosas lo siguiente:

4.1. La ejecución del proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A



SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”, evidentemente sobrelleva una importancia en la gestión del Gobierno Municipal del cantón Mejía en razón de su solvencia frente a las necesidades del cantón por tanto su pertinencia jurídica deviene de esta misma finalidad y las acciones que se emprenda para su correcta solvencia deben tomarse bajo criterios de oportunidad y celeridad

4.2. Bajo la regulación aplicable al caso se deduce que el proyecto sobreviene en una obra concerniente a la infraestructura vial, por lo cual su sometimiento y desarrollo se enlaza a las previsiones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y su reglamento, especialmente a las disposiciones del Art. 12 y 13 de esta regulación.

4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del Cantón Mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón

4.4. Si bien una de las condiciones legales para el desarrollo y ejecución del proyecto es contar con el aval del ente competente esta adecuación no puede saltarse las previsiones en materia de contratación pública, de efectuarse un acto convencional este debe responder a la adecuación de una gestión concurrente por la competencia vial donde se procura la ejecución de la obra.

4.5. Los análisis y estudios del proyecto deben contar con la justificación debida de sus resultados, más aun considerando el monto estimado en razón del proyecto y las acciones a emprender deben someterse a los principios de legalidad, legitimidad, y rendición de cuentas” “énfasis añadido”

- 1.6. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chano, en su calidad de Director de Obras Públicas, remitió a la Máxima Autoridad Municipal el INFORME DE INSPECCIÓN Nro. GADMCM-ARMC-2024-141-I y demás documentación concerniente al proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA” “énfasis añadido”





1.7. En reunión mantenida el día jueves 22 de agosto del 2024, a las 15h00, en la Sala de Concejales, una vez que se dio lectura a los informes de las diferentes direcciones técnicas así como el Informe de Procuraduría Sindica, se plantearon dos mociones:

- La primera moción la planteo el MSc. Raúl Pérez, que establecía lo siguiente; emitir el informe favorable para los “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Trafico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”
- La segunda moción la planteo el Msc. Wilson Castillo, que establecía lo siguiente; por el corto y la gran cantidad de documentos; solicita una prórroga para la revisión de documentación de los “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

En ese sentido tuvo apoyo la primera moción y se elevó a votación, en la votación el Msc. Raúl Pérez, Vicepresidente y el Ing. Diego Padilla, Vocal(S) de la Comisión de Obras Publicas y Ordenamiento Territorial, votaron a favor; y el MSc. Wilson Castillo, Presidente de la Comisión de Obras Publicas y Ordenamiento Territorial, su voto fue en contra.

## 2. BASE LEGAL. -

### 2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

- **Art. 226.-** “Las instituciones del Estado sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y la personas que actúan en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley”.
- **Art. 227.-** “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.
- **Art. 240.-** “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias”.

*[Handwritten signature]*



- **Art. 260.-** “El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno”.
- **Art. 264.-** “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal...”

- **Art. 297.-** “Todo programa financiado con recursos públicos tendrá objetivos, metas y un plazo predeterminado para ser evaluado, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.

Las instituciones y entidades que reciban o transfieran bienes o recursos públicos se someterán a las normas que las regulan y a los principios y procedimientos de transparencia, rendición de cuentas y control público”.

## 2.2. CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, COOTAD.

- **Art. 3.- Principios.-** El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios:

“b) Solidaridad.- Todos los niveles de gobierno tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, en el marco del respeto de la diversidad y el ejercicio pleno de los derechos individuales y colectivos. En virtud de este principio es deber del Estado, en todos los niveles de gobierno, redistribuir y reorientar los recursos y bienes públicos para compensar las inequidades entre circunscripciones territoriales; garantizar la inclusión, la satisfacción de las necesidades básicas y el cumplimiento del objetivo del buen vivir.

c) Coordinación y corresponsabilidad.- Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos.

Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y





aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido, se podrán suscribir acuerdos de cooperación interinstitucional, asociatividad, mancomunamiento, entre otros, conforme con lo que establece este Código.

d) Subsidiariedad.- La subsidiariedad supone privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, con el fin de mejorar su calidad y eficacia y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos.

En virtud de este principio, el gobierno central no ejercerá competencias que pueden ser cumplidas eficientemente por los niveles de gobierno más cercanos a la población y solo se ocupará de aquellas que le corresponda, o que por su naturaleza sean de interés o implicación nacional o del conjunto de un territorio.

Se admitirá el ejercicio supletorio y temporal de competencias por otro nivel de gobierno en caso de deficiencias, de omisión, de desastres naturales o de paralizaciones comprobadas en la gestión, conforme el procedimiento establecido en este Código.

e) Complementariedad.- Los gobiernos autónomos descentralizados tienen la obligación compartida de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano”

- **Art. 5.-** Autonomía. - “La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional (...).”
- **Art. 55.-** Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- “Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

6



f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;”

- **Art. 60.-** Atribuciones del alcalde o alcaldesa.- Le corresponde al alcalde o alcaldesa:

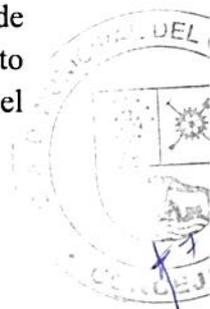
n) Suscribir contratos, convenios e instrumentos que comprometan al gobierno autónomo descentralizado municipal, de acuerdo con la ley. Los convenios de crédito o aquellos que comprometan el patrimonio institucional requerirán autorización del Concejo, en los montos y casos previstos en las ordenanzas cantonales que se dicten en la materia;

- **Art. 126.-** Gestión concurrente de competencias exclusivas.- El ejercicio de las competencias exclusivas establecidas en la Constitución para cada nivel de gobierno, no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos. En este marco, salvo el caso de los sectores privativos, los gobiernos autónomos descentralizados podrán ejercer la gestión concurrente de competencias exclusivas de otro nivel, conforme el modelo de gestión de cada sector al cual pertenezca la competencia y con autorización expresa del titular de la misma a través de un convenio.
- **Art. 130.-** Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- “El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.”





### 2.3. LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

- **Art. 1.-Objeto.** “La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados”.
- **Art. 2.-Ámbito de Aplicación.** “Las disposiciones de esta Ley, serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios”.
- **Art. 10.-Componentes Funcionales y Operativos.** Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, **intercambiadores**, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto.
- **Art. 12.-Planificación de la vialidad.** El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial. En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan.
- **Art. 13.- Proyectos.** “La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes. En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos de infraestructura vial...”.

8



- **Art. 14.-** Rectoría. “La rectoría y definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio que ejerza la competencia de vialidad. Se regirá por los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados”.

### 3. ANÁLISIS Y RAZONAMIENTO:

En Sesión Extraordinaria de las COMISIONES DE: OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL; y, PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO, realizada el jueves 22 de agosto de 2024, a las 15h00, en la Sala de Concejales, convocada con Memorando Nro. 048-COOPPOT-2024, de 21 de agosto de 2024, con la asistencia de los señores Concejales: MSc. Wilson Castillo, Presidente de la Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, MSc. Raúl Pérez, Vicepresidente y Ing. Diego Padilla, Vocal(S); y, Ing. Diego Padilla, Presidente de la Comisión de Planificación y Presupuesto (S), Ing. Mayra Pillajo, Vicepresidenta de la Comisión de Planificación y

Presupuesto, MSc. Raúl Pérez, Vocal de la Comisión de Planificación y Presupuesto; así como también asistieron: el Abg. Esp. Geovanny Pilaguano, Procurador Síndico, Mgs. Stefanny Pillajo, Directora de Geomática, Avalúos y Catastros, MSc. Karina Pachacama, Directora de Movilidad, Ing. Jimena Villacis, Directora Financiera, Ing. Diego Loachamin, Director de Obras Públicas; y, Tlga. Ibeth Redín, Secretaria Ad – Hoc de la Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial.

Como punto número dos, se realizó el “Análisis y Resolución del MEMORANDO Nro. GADMCM-SECGRAL-2024-329-MI, de 20 de agosto de 2024, suscrito por la Abg. Katerine Baquero A., Secretaria General, que contiene la sumilla inserta del señor Alcalde, en el INFORME N° 084-PS-2024 de 20 de agosto de 2024, suscrito por el Abg. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna, Procurador Síndico, referente al “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”

En la que el Concejal MSc. Wilson Castillo, observo lo siguiente:

Por el corto tiempo y la gran cantidad de documentos; solicita una prórroga para la revisión de documentación de los “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

### 4. CONCLUSIÓN:

De acuerdo a lo que se trató en la reunión el MSc. Wilson Castillo, Presidente de la Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, estableció que por la gran





cantidad de documentación, Solicita una Prórroga para revisar la documentación emitida para los “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

#### 5. RECOMENDACIONES:

Por los antecedentes, base legal, análisis y razonamiento, conclusión, expuestas las Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial; y, Planificación y Presupuesto, sugiere lo siguiente:

- 5.1. Se recomienda que para futuros casos la documentación se remita con mayor tiempo para su análisis pertinente.
- 5.2. Se recomienda se solicite al Señor Alcalde una prórroga para revisión de documentos del “Estudio y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

Atentamente,

**COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

MSc. Wilson Castillo  
VICEPRESIDENTE

Tlga. Ibeth Redin  
SECRETARIA AD-HOC



INFORME Nro. 003-CPP-2024-I  
Machachi, 22 de agosto de 2024

**INFORME DE LA COMISIONES DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO  
TERRITORIAL; Y, PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO.**

**Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha.**

**1. ANTECEDENTE. -**

1.1. Mediante Oficio Nro. GADMCM- DFL-OOPP-2024-0074-M, de fecha 08 de agosto de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin, en su calidad de Director de Obras Públicas, puso en conocimiento de esta Procuraduría Síndica, el Informe Nro. GADMCM-OOPP-2024-165-I, de fecha 08 de agosto de 2024, adicionalmente

1.2. Mediante Memorando Nro. GADMCM-DIPLAT-2024-1176-M, 05 de agosto de 2024, la Dirección de Planificación Territorial, remitió el Informe Técnico de Viabilidad No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF, de fecha 25 de julio de 2024, documento en el cual se concluye lo siguiente:

“Se puede concluir que la construcción de un paso elevado en el ingreso a la ciudad Machachi (sector Aychapicho) en la Parroquia E35 representa una solución integral para mejorar la seguridad vial, optimizar el flujo de tráfico, y fomentar el desarrollo económico local. Estos beneficios justifican la inversión en la infraestructura y contribuyen a un entorno más seguro y eficiente para todos los usuarios de la carretera a nivel cantonal y nacional”

1.3. Mediante Memorando Nro. GADMCM-DMTM-240-2024-M, de fecha 29 de julio de 2024, la Msc. Karina Pachacama Velásquez en su calidad de Directora de Movilidad y Transporte, remitió el Informe Técnico Nro. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024, de fecha 15 de julio de 2024, cuyo asunto refiere a la “factibilidad del proyecto para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la autovía E35 e ingreso a sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, cantón Mejía, provincia de Pichincha”, documento en el cual se concluye entre otras cosas, lo siguiente:





- “Los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) no pueden intervenir en vías concesionadas porque, al otorgar la concesión, el Estado transfiere la administración y mantenimiento de la vía a una entidad privada o pública que tiene la responsabilidad de su gestión durante el periodo de la concesión. En este caso la concesión la otorga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la empresa Compañía “Concesionaria PANAMERICANA VIAL S.A. - PANAVIAL, la que se encarga de realizar las obras de mantenimiento, mejoras, y otros trabajos necesarios en la vía, de acuerdo con los términos del contrato de concesión. Intervenir en una vía concesionada sin la autorización correspondiente podría causar conflictos legales y afectar la seguridad jurídica de la concesión. Además, los GAD no tienen competencia sobre estas vías mientras dure la concesión, ya que la responsabilidad ha sido delegada a la concesionaria.
  - **Mejora de la Seguridad Vial:** La construcción del intercambiador en la intersección de la Autovía E35 con los accesos a Sur Alóag y Norte de Machachi en el Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, es fundamental para mejorar la seguridad vial. Reducirá los puntos de conflicto, minimizará los riesgos de colisión y promoverá una conducción más segura mediante la separación ordenada de flujos de tráfico.
  - **Optimización del Flujo Vehicular:** Este proyecto permitirá una gestión más eficiente de los movimientos vehiculares, facilitando una circulación más fluida y reduciendo los tiempos de viaje. Esto beneficia tanto a los conductores locales como a los usuarios de la Autovía E35 que atraviesan la región.
  - **Impacto Positivo en el Desarrollo Regional:** La mejora de la infraestructura vial contribuirá al desarrollo económico y social del Cantón Mejía y áreas circundantes. Facilitará el acceso a servicios, fortalecerá la conectividad entre comunidades y apoyará el crecimiento del turismo y otras actividades económicas.
  - **Cumplimiento de Normativas y Mejoras Ambientales:** La construcción del intercambiador debe cumplir con estándares de calidad y normativas ambientales vigentes, asegurando así un desarrollo sostenible y respetuoso con el entorno natural.
- 1.4. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M, de fecha 18 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chano, en su calidad de Director de Obras Públicas, solicitó a las Direcciones de Movilidad y Transporte y a la Dirección de Planificación Territorial, lo siguiente:



“(…) considerando la necesidad del proyecto para la solvencia y beneficio de la ciudadanía del Cantón Mejía; me permito solicitar se remitan a la brevedad posible (carácter prioritario) los **INFORMES TÉCNICOS** acorde a sus competencias dispuesta en el ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA, en dicho análisis se deberá **OBLIGATORIAMENTE** establecer y considerar los siguientes aspectos:

1. Justificación del proyecto enlazada a la necesidad local/cantonal (conforme a cada competencia), considerar las previsiones de la norma aplicable al caso.
  2. Pertinencia de la ejecución del proyecto.
  3. Pertenencia de la modalidad de ejecución (considerando que la autovía E35 está concesionada)
  4. Demás asuntos que puedan incluirse bajo sus competencias” “énfasis añadido”
- 1.5. Mediante Memorando Nro. 031-PS-CJ-2024, de fecha 11 de julio de 2024, esta Procuraduría Síndica, en atención al Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, emitido por la Dirección de Obras Públicas, concluyó entre otras cosas lo siguiente:

“4.1. La ejecución del proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”, evidentemente sobrelleva una importancia en la gestión del Gobierno Municipal del cantón Mejía en razón de su solvencia frente a las necesidades del cantón por tanto su pertinencia jurídica deviene de esta misma finalidad y las acciones que se emprenda para su correcta solvencia deben tomarse bajo criterios de oportunidad y celeridad

4.2. Bajo la regulación aplicable al caso se deduce que el proyecto sobreviene en una obra concerniente a la infraestructura vial, por lo cual su sometimiento y desarrollo se enlaza a las previsiones del Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y su reglamento, especialmente a las disposiciones del Art. 12 y 13 de esta regulación.





4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del Cantón Mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón

4.4. Si bien una de las condiciones legales para el desarrollo y ejecución del proyecto es contar con el aval del ente competente esta adecuación no puede saltarse las previsiones en materia de contratación pública, de efectuarse un acto convencional este debe responder a la adecuación de una gestión concurrente por la competencia vial donde se procura la ejecución de la obra.

4.5. Los análisis y estudios del proyecto deben contar con la justificación debida de sus resultados, más aun considerando el monto estimado en razón del proyecto y las acciones a emprender deben someterse a los principios de legalidad, legitimidad, y rendición de cuentas” “énfasis añadido”

1.6. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chano, en su calidad de Director de Obras Públicas, remitió a la Máxima Autoridad Municipal el INFORME DE INSPECCIÓN Nro. GADMCM-ARMC-2024-141-I y demás documentación concerniente al proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA” “énfasis añadido”

## 2. BASE LEGAL. -

### 2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

- **Art. 226.-** “Las instituciones del Estado sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y la personas que actúan en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley”.
- **Art. 227.-** “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.



- **Art. 240.-** “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias”.
- **Art. 260.-** “El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno”.
- **Art. 264.-** “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:
  - 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal...”
- **Art. 297.-** “Todo programa financiado con recursos públicos tendrá objetivos, metas y un plazo predeterminado para ser evaluado, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.

Las instituciones y entidades que reciban o transfieran bienes o recursos públicos se someterán a las normas que las regulan y a los principios y procedimientos de transparencia, rendición de cuentas y control público”.

## 2.2. CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, COOTAD.

- **Art. 3.- Principios.-** El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios:

“b) Solidaridad.- Todos los niveles de gobierno tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, en el marco del respeto de la diversidad y el ejercicio pleno de los derechos individuales y colectivos. En virtud de este principio es deber del Estado, en todos los niveles de gobierno, redistribuir y reorientar los recursos y bienes públicos para compensar las inequidades entre circunscripciones territoriales; garantizar la inclusión, la satisfacción de las necesidades básicas y el cumplimiento del objetivo del buen vivir.





c) Coordinación y corresponsabilidad.- Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos.

Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido, se podrán suscribir acuerdos de cooperación interinstitucional, asociatividad, mancomunamiento, entre otros, conforme con lo que establece este Código.

d) Subsidiariedad.- La subsidiariedad supone privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, con el fin de mejorar su calidad y eficacia y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos.

En virtud de este principio, el gobierno central no ejercerá competencias que pueden ser cumplidas eficientemente por los niveles de gobierno más cercanos a la población y solo se ocupará de aquellas que le corresponda, o que por su naturaleza sean de interés o implicación nacional o del conjunto de un territorio.

Se admitirá el ejercicio supletorio y temporal de competencias por otro nivel de gobierno en caso de deficiencias, de omisión, de desastres naturales o de paralizaciones comprobadas en la gestión, conforme el procedimiento establecido en este Código.

e) Complementariedad.- Los gobiernos autónomos descentralizados tienen la obligación compartida de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano”

- **Art. 5.- Autonomía.** - “La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención



de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional (...)"

- **Art. 55.-** Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- "Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;"

- **Art. 60.-** Atribuciones del alcalde o alcaldesa.- Le corresponde al alcalde o alcaldesa:

n) Suscribir contratos, convenios e instrumentos que comprometan al gobierno autónomo descentralizado municipal, de acuerdo con la ley. Los convenios de crédito o aquellos que comprometan el patrimonio institucional requerirán autorización del Concejo, en los montos y casos previstos en las ordenanzas cantonales que se dicten en la materia;

- **Art. 126.-** Gestión concurrente de competencias exclusivas.- El ejercicio de las competencias exclusivas establecidas en la Constitución para cada nivel de gobierno, no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos. En este marco, salvo el caso de los sectores privativos, los gobiernos autónomos descentralizados podrán ejercer la gestión concurrente de competencias exclusivas de otro nivel, conforme el modelo de gestión de cada sector al cual pertenezca la competencia y con autorización expresa del titular de la misma a través de un convenio.
- **Art. 130.-** Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- "El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.





Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.”

### 2.3. LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

- **Art. 1.-Objeto.** “La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados”.
- **Art. 2.-Ámbito de Aplicación.** “Las disposiciones de esta Ley, serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios”.
- **Art. 10.-Componentes Funcionales y Operativos.** Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, **intercambiadores**, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto.



- **Art. 12.-**Planificación de la vialidad. El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial. En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan.
- **Art. 13.-** Proyectos. “La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes. En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos de infraestructura vial...”.
- **Art. 14.-** Rectoría. “La rectoría y definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio que ejerza la competencia de vialidad. Se regirá por los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados”.

### 3. ANÁLISIS Y RAZONAMIENTO:

En Sesión Ordinaria de las COMISIONES DE: OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL; y, PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO, realizada el jueves 22 de agosto de 2024, a las 15h00, en la Sala de Concejales, convocada con Memorando Nro. 048-COOPPOT-2024, de 21 de agosto de 2024, con la asistencia de los señores Concejales: MSc. Wilson Castillo, Presidente de la Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, MSc. Raúl Pérez, Vicepresidente y Ing. Diego Padilla Vocal (S); y, Ing. Diego Padilla, Presidente de la Comisión de Planificación y Presupuesto (S), Ing. Mayra Pillajo, Vicepresidenta de la Comisión de Planificación y Presupuesto; así como también asistieron: el Abg. Esp. Geovanny Pilaguano, Procurador Síndico, Mgs. Stefanny Pillajo, Directora de Geomática, Avalúos y Catastros, MSc. Karina Pachacama, Directora de Movilidad, Ing. Jimena Villacis, Directora Financiera, Ing. Diego Loachamin, Director de Obras Públicas; y, Tlga. Ibeth Redín, Secretaria Ad – Hoc de la Comisión de Obras Públicas y Planeamiento Territorial.





Como punto número dos, se realizó el “Análisis y Resolución del MEMORANDO Nro. GADMCM-SECGRAL-2024-329-MI, de 20 de agosto de 2024, suscrito por la Abg. Katerine Baquero A., Secretaria General, que contiene la sumilla inserta del señor Alcalde, en el INFORME N° 084-PS-2024 de 20 de agosto de 2024, suscrito por el Abg. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna, Procurador Sindico, referente al “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”

En la que los integrantes de la Comisiones y los asistentes, observaron lo siguiente:

- Acogiendo los Informes de las Direcciones de Obras Públicas, Planificación Territorial, Movilidad e Informe Jurídico, las Comisiones de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial; y, Planificación y Presupuesto, sugieren, se elabore el informe favorable para los “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

#### 4. CONCLUSIÓN:

De acuerdo a los informes de las Direcciones de Obras Públicas, Planificación Territorial, Dirección de Movilidad e Informe Jurídico, (INFORME N° 084-PS-2024 de 20 de agosto de 2024), suscrito por el Abg. Esp. Geovanny Pilaguano, Procurador Síndico, las **COMISIONES DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL; Y, PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO, RESOLVIERON**, por mayoría de votos, emitir **INFORME FAVORABLE** para el desarrollo del proyecto denominado “Estudios y Diseños Definitivos para la Construcción del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35 e Ingreso a Sur Alóag e Ingreso a Norte de Machachi Cantón Mejía, Provincia de Pichincha”.

#### 5. RECOMENDACIONES:

Por los antecedentes, base legal, análisis y razonamiento, conclusión, expuestas las Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial; y, Planificación y Presupuesto, sugiere lo siguiente:

- 5.1. Solicitar al señor Alcalde ponga en consideración del Concejo Municipal, el presente informe, para el tratamiento respectivo.
- 5.2. Autorizar la suscripción de un convenio de cooperación que oficialice la gestión concurrente entre el G.A.D Municipal y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en dicho instrumento se admita la intervención directa de parte del concesionario de la vía en este caso de la compañía Panamericana Vial - PANAVIAL, para la ejecución del proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

SALA DE CONCEJALES

PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”, siendo esta entidad la legalmente responsable de los diseños, así como de la construcción de cualquier tipo de obra dentro de las vías concesionadas.

Atentamente,

**COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO**

Ing. Diego Padilla  
**PRESIDENTE (S)**

Ing. Mayra Pillajo Ch.  
**VICEPRESIDENTA**

MSc. Raúl Pérez A.  
**VOCAL**







Secretaría General

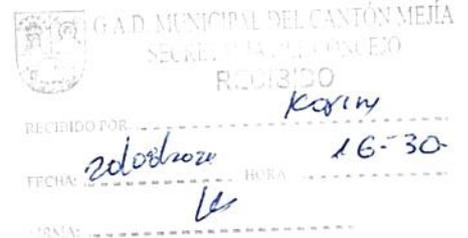
Para conocimiento de la Comisión de  
Obras Públicas y Ordenamiento Territorial  
Y la Comisión de Planificación y  
Presupuesto.

INFORME Nro. 084-PS-2024  
Machachi, 20 de agosto de 2024

Tnlg. Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
ALCALDE DEL G.A.D. MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA.

Presente.

De mi Consideración.



Procuraduría Síndica, de conformidad con lo previsto en el "ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA", expedido mediante Resolución Administrativa Nro. GADMCM-2021-092-RA; en concordancia con la letra a) del artículo 60 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, formula el siguiente Criterio Jurídico:

1. ANTECEDENTE. -

- 1.1. Mediante Oficio Nro. GADMCM- DFL-OOPP-2024-0074-M, de fecha 08 de agosto de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin, en su calidad de Director de Obras Públicas, puso en conocimiento de esta Procuraduría Síndica, el Informe Nro. GADMCM-OOPP-2024-165-I, de fecha 08 de agosto de 2024, adicionalmente
- 1.2. Mediante Memorando Nro. GADMCM-DIPLAT-2024-1176-M, 05 de agosto de 2024, la Dirección de Planificación Territorial, remitió el Informe Técnico de Viabilidad No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF, de fecha 25 de julio de 2024, documento en el cual se concluye lo siguiente:

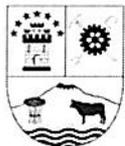
*"Se pude concluir que la construcción de un paso elevado en el ingreso a la ciudad Machachi (sector Aychapicho) en la Parroquia E35 representa una solución integral para mejorar la seguridad vial, optimizar el flujo de tráfico, y fomentar el desarrollo económico local. Estos beneficios justifican la inversión en la infraestructura y contribuyen a un entorno más seguro y eficiente para todos los usuarios de la carretera a nivel cantonal y nacional"*

- 1.3. Mediante Memorando Nro. GADMCM-DMTM-240-2024-M, de fecha 29 de julio de 2024, la Msc. Karina Pachacama Velásquez en su calidad de Directora de Movilidad y Transporte, remitió el Informe Técnico Nro. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024, de fecha 15 de julio de 2024, cuyo asunto refiere a la "factibilidad del proyecto para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre

20 AGO 2024 15h12

Cathy





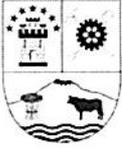
la autovía E35 e ingreso a sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, cantón Mejía, provincia de Pichincha”, documento en el cual se concluye entre otras cosas, lo siguiente:

- *“Los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) no pueden intervenir en vías concesionadas porque, al otorgar la concesión, el Estado transfiere la administración y mantenimiento de la vía a una entidad privada o pública que tiene la responsabilidad de su gestión durante el periodo de la concesión. En este caso la concesión la otorga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la empresa Compañía “Concesionaria PANAMERICANA VIAL S.A. - PANAVIAL, la que se encarga de realizar las obras de mantenimiento, mejoras, y otros trabajos necesarios en la vía, de acuerdo con los términos del contrato de concesión. Intervenir en una vía concesionada sin la autorización correspondiente podría causar conflictos legales y afectar la seguridad jurídica de la concesión. Además, los GAD no tienen competencia sobre estas vías mientras dure la concesión, ya que la responsabilidad ha sido delegada a la concesionaria.*
- **Mejora de la Seguridad Vial:** *La construcción del intercambiador en la intersección de la Autovía E35 con los accesos a Sur Alóag y Norte de Machachi en el Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, es fundamental para mejorar la seguridad vial. Reducirá los puntos de conflicto, minimizará los riesgos de colisión y promoverá una conducción más segura mediante la separación ordenada de flujos de tráfico.*
- **Optimización del Flujo Vehicular:** *Este proyecto permitirá una gestión más eficiente de los movimientos vehiculares, facilitando una circulación más fluida y reduciendo los tiempos de viaje. Esto beneficia tanto a los conductores locales como a los usuarios de la Autovía E35 que atraviesan la región.*
- **Impacto Positivo en el Desarrollo Regional:** *La mejora de la infraestructura vial contribuirá al desarrollo económico y social del Cantón Mejía y áreas circundantes. Facilitará el acceso a servicios, fortalecerá la conectividad entre comunidades y apoyará el crecimiento del turismo y otras actividades económicas.*
- **Cumplimiento de Normativas y Mejoras Ambientales:** *La construcción del intercambiador debe cumplir con estándares de calidad y normativas ambientales vigentes, asegurando así un desarrollo sostenible y respetuoso con el entorno natural.*

1.4. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M, de fecha 18 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chago, en su calidad de Director de Obras Públicas, solicitó a las Direcciones de Movilidad y Transporte y a la Dirección de Planificación Territorial, lo siguiente:

*“(…) considerando la necesidad del proyecto para la solvencia y beneficio de la ciudadanía del Cantón Mejía; me permito solicitar se remitan a la brevedad posible (carácter prioritario) los **INFORMES TÉCNICOS** acorde a sus competencias dispuesta en el **ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA**, en dicho análisis se deberá **OBLIGATORIAMENTE** establecer y considerar los siguientes aspectos:*

1. *Justificación del proyecto enlazada a la necesidad local/cantonal (conforme a cada competencia), considerar las previsiones de la norma aplicable al caso.*
2. *Pertinencia de la ejecución del proyecto.*
3. *Pertinencia de la modalidad de ejecución (considerando que la autovía E35 está concesionada)*



*4. Demás asuntos que puedan incluirse bajo sus competencias” “énfasis añadido”*

- 1.5. Mediante Memorando Nro. 031-PS-CJ-2024, de fecha 11 de julio de 2024, esta Procuraduría Síndica, en atención al Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, emitido por la Dirección de Obras Públicas, concluyó entre otras cosas lo siguiente:

*“4.1. La ejecución del proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”, evidentemente sobrelleva una importancia en la gestión del Gobierno Municipal del cantón Mejía en razón de su solvencia frente a las necesidades del cantón por tanto su pertinencia jurídica deviene de esta misma finalidad y las acciones que se emprenda para su correcta solvencia deben tomarse bajo criterios de oportunidad y celeridad*

*4.2. Bajo la regulación aplicable al caso se deduce que el proyecto sobreviene en una obra concerniente a la infraestructura vial, por lo cual su sometimiento y desarrollo se enlaza a las previsiones del Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y su reglamento, especialmente a las disposiciones del Art. 12 y 13 de esta regulación.*

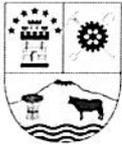
*4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del Cantón Mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón*

*4.4. Si bien una de las condiciones legales para el desarrollo y ejecución del proyecto es contar con el aval del ente competente esta adecuación no puede saltarse las previsiones en materia de contratación pública, de efectuarse un acto convencional este debe responde a la adecuación de una gestión concurrente por la competencia vial donde se procura la ejecución de la obra.*

*4.5. Los análisis y estudios del proyecto deben contar con la justificación debida de sus resultados, más aún considerando el monto estimado en razón del proyecto y las acciones a emprender deben someterse a los principios de legalidad, legitimidad, y rendición de cuentas” “énfasis añadido”*

- 1.6. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chago, en su calidad de Director de Obras Públicas, remitió a la Máxima Autoridad Municipal el INFORME DE INSPECCIÓN Nro. GADMCM-ARMC-2024-141-I y demás documentación concerniente al proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E





INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA" "énfasis añadido"

## 2. BASE LEGAL. -

### 2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

- **Art. 226.-** *"Las instituciones del Estado sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y la personas que actúan en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley".*
- **Art. 227.-** *"La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación".*
- **Art. 240.-** *"Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias".*
- **Art. 260.-** *"El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno".*
- **Art. 264.-** *"Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:*

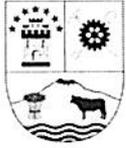
*6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal..."*

- **Art. 297.-** *"Todo programa financiado con recursos públicos tendrá objetivos, metas y un plazo predeterminado para ser evaluado, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.*

*Las instituciones y entidades que reciban o transfieran bienes o recursos públicos se someterán a las normas que las regulan y a los principios y procedimientos de transparencia, rendición de cuentas y control público".*

### 2.2. CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, COOTAD.

- **Art. 3.- Principios.-** El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios:



*"b) Solidaridad.- Todos los niveles de gobierno tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, en el marco del respeto de la diversidad y el ejercicio pleno de los derechos individuales y colectivos. En virtud de este principio es deber del Estado, en todos los niveles de gobierno, redistribuir y reorientar los recursos y bienes públicos para compensar las inequidades entre circunscripciones territoriales; garantizar la inclusión, la satisfacción de las necesidades básicas y el cumplimiento del objetivo del buen vivir.*

*c) Coordinación y corresponsabilidad.- Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos.*

*Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido, se podrán suscribir acuerdos de cooperación interinstitucional, asociatividad, mancomunamiento, entre otros, conforme con lo que establece este Código.*

*d) Subsidiariedad.- La subsidiariedad supone privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, con el fin de mejorar su calidad y eficacia y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos.*

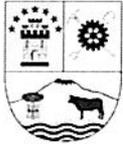
*En virtud de este principio, el gobierno central no ejercerá competencias que pueden ser cumplidas eficientemente por los niveles de gobierno más cercanos a la población y solo se ocupará de aquellas que le corresponda, o que por su naturaleza sean de interés o implicación nacional o del conjunto de un territorio.*

*Se admitirá el ejercicio supletorio y temporal de competencias por otro nivel de gobierno en caso de deficiencias, de omisión, de desastres naturales o de paralizaciones comprobadas en la gestión, conforme el procedimiento establecido en este Código.*

*e) Complementariedad.- Los gobiernos autónomos descentralizados tienen la obligación compartida de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano"*

- **Art. 5.- Autonomía.** - "La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la





*Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional (...)*”.

- **Art. 55.-** Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;*

*f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;”*

- **Art. 60.-** Atribuciones del alcalde o alcaldesa.- *Le corresponde al alcalde o alcaldesa:*

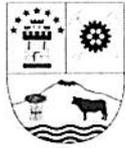
*n) Suscribir contratos, convenios e instrumentos que comprometan al gobierno autónomo descentralizado municipal, de acuerdo con la ley. Los convenios de crédito o aquellos que comprometan el patrimonio institucional requerirán autorización del Concejo, en los montos y casos previstos en las ordenanzas cantonales que se dicten en la materia;*

- **Art. 126.-** Gestión concurrente de competencias exclusivas.- *El ejercicio de las competencias exclusivas establecidas en la Constitución para cada nivel de gobierno, no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos. En este marco, salvo el caso de los sectores privados, los gobiernos autónomos descentralizados podrán ejercer la gestión concurrente de competencias exclusivas de otro nivel, conforme el modelo de gestión de cada sector al cual pertenezca la competencia y con autorización expresa del titular de la misma a través de un convenio.*

- **Art. 130.-** Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- *“El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:*

*A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.*

*Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.*



*Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial."*

### 2.3. LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

- **Art. 1.-Objeto.** *"La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados".*
- **Art. 2.-Ámbito de Aplicación.** *"Las disposiciones de esta Ley, serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios".*
- **Art. 10.-Componentes Funcionales y Operativos.** *Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, **intercambiadores**, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto.*
- **Art. 12.-Planificación de la vialidad.** *El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial. En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan.*
- **Art. 13.- Proyectos.** *"La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes. En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos de infraestructura vial..."*
- **Art. 14.- Rectoría.** *"La rectoría y definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio que ejerza la competencia de vialidad. Se regirá por los principios establecidos en la*





*Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados”.*

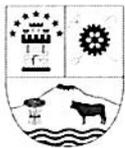
### **3. ANÁLISIS JURÍDICO. -**

Conforme los antecedentes expuestos, así como la normativa legal vigente, **Procuraduría Síndica** emite el presente **ANÁLISIS JURÍDICO**, contenido en los siguientes términos:

- 3.1. Cabe partir el presente análisis considerando que sobre la base del proyecto denominado: *“ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”* esta Procuraduría Síndica ya ha efectuado valoraciones previas que resaltan la particularidad del mismo, para lo cual resulta conveniente estimar estas apreciaciones enlazando el razonamiento legal a la pertinencia de ejecución consensuada con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- 3.2. Ahora bien, con el objeto de comprensión e inteligenciamiento, el desenvolvimiento de este criterio se demarca de estas estimaciones enlazadas a cada particularidad, estableciendo el enlace jurídico al modo de ejecución contemplado y la pertinencia del proyecto contrastada con el marco jurídico aplicable al efecto:

#### **a. DE LA VALORACIONES PREVIAS.**

- Es importante iniciar el discerniendo jurídico con las estimaciones previas ya establecidas por esta Sindicatura, toda vez que de los documentos que forjan los recaudos del proceso, se colige que a través del Memorando Nro. 031-PS-CJ-2024, de fecha 11 de julio de 2024, esta Sindicatura, consideró tres particularidades que descollaban en la ejecución del proyecto en cuestión, entre estas se valoraba la planificación en materia de tránsito y transporte; la modalidad de ejecución pretendida y finalmente se abordó el manejo de fondos del GAD, a través de un convenio de cooperación.
- En este sentido demarcando una comprensión al caso se puede apreciar que el proyecto en alusión motivo una gestión interinstitucional desde el año 2023 ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (en adelante MTOP) a través de la cual se delinea cierta estrategia de gestión considerando principalmente la competencia de la vía en la cual se procura el desarrollo de la obra civil, esta al encontrarse dentro de la red vial estatal, la competencia consecuentemente recae en el MTOP, y sobre esta base se realizó ciertas diligencias ante dicha cartera de estado alcanzando los insumos e instrumento jurídicos que forman la base de este razonamiento.



- Es importante resaltar que las consideraciones jurídicas abordadas con anterioridad han sido debidamente enderezadas por las áreas técnicas bajo sus informes de respaldo, y han concretado un expediente que acoge todo el devenir del proyecto y evidencian un encause jurídico que se desarrolla conforme los siguientes apartados:

#### b. DE LA LEGALIDAD Y PERTINENCIA DE LA GESTIÓN CONCURRENTE.

- Evidentemente, el cimiento jurídico sobre el cual se originan las demás particularidades en la ejecución del proyecto sobreviene del análisis de la competencia en el marco de la red vial estatal, que de acuerdo a lo definido en el Art. 5 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre, **corresponde a una atribución del gobierno central**; sin embargo, nuestro ordenamiento jurídico aplicable, acorde a lo previsto en el Art. 126 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y descentralización COOTAD, demarca como una instancia de articulación a la gestión concurrente, identificándola legalmente como una estrategia con respaldo normativo enfocado esencialmente a la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno, como devendría en la presente.
- Ahondando en esta particularidad hay que señalar que la misma Constitución de la República del Ecuador establece un régimen de competencias entre los distintos niveles de gobierno, determinando la existencia de competencias exclusivas para cada nivel de gobierno, pero abre una posibilidad en el ejercicio de estas competencias en donde pueden actuar más de uno de ellos esto a través de la gestión concurrente. Así, el artículo 260 de la Constitución determina dentro del régimen de competencias que: *"el ejercicio de competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos actividades de colaboración complementariedad entre los distintos niveles de gobierno"*.
- De lo anotado se puede observar que si bien la propia Constitución establece las competencias exclusivas de cada nivel de gobierno, la Constitución no excluye que estas competencias sean concurrentes con otros niveles de gobierno, facultando la interacción de varios actores gubernamentales (centrales seccionales) dentro de ciertas actividades que se encuentran consagradas en el propio texto constitucional; en la especie, el Gobierno Municipal del cantón Mejía procura el desenvolvimiento y ejecución de un proyecto que responde a una necesidad social acoplando este actuar a las previsiones jurídicas correspondientes, pues el diseño de intervención converge en una gestión concurrente que se formaliza a través de un convenio con el órgano competente.





### c. DE LA FORMULACIÓN Y PERTINENCIA DEL PROYECTO.

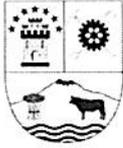
- Previo a continuar con el análisis en lo que corresponde al convenio de cooperación con el cual se plasmaría legalmente la gestión concurrente entre el Gobierno Municipal y el MTOP, respetando con ello el marco jurídico, es necesario enfatizar que el desarrollo del proyecto a su vez ha sido acoplado a las previsiones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre y su Reglamento, pues bajo lo determinado en el Art. 10 de la Ley en esta materia se incluye a los intercambiadores como un componente funcional y operativo adherido a las vías terrestres, por tanto integran la noción de la infraestructura vial, no obstante la justificación del proyecto no solo cuenta con el criterio de pertinencia desde la Dirección de Obras Públicas y Planificación Territorial, sino que a su vez al enfatizar criterios de tránsito y seguridad vial, la Dirección de Movilidad y Transporte a través del Informe Técnico Nro. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024, de fecha 15 de julio de 2024, profundiza el desarrollo y motivación ensamblando este criterio a una planificación que valora una integralidad desde un diagnóstico actual hasta los beneficios por la ejecución del proyecto, y con estimaciones en el ámbito ambiental, social y de seguridad, pero principalmente corresponde señalar que esta prefactibilidad estaría autorizada por el ente competente cumpliéndose así lo previsto en el 13 de la Ley de Infraestructura Vial, cuya parte pertinente señala que:

*“En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos de infraestructura vial”*

- Es sobre la base del razonamiento anterior que resulta irremediable precisar que la vía donde se proyecta la ejecución de la obra civil, forma parte de una concesión a favor de Panavial, lo cual es plasmado dentro del Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF, de fecha 10 de noviembre de 2023, documento que, a más de resaltar la autorización de los estudios de ingeniería, además en su parte pertinente se señala que:

*“Debido a que este tramo forma parte de la concesión de la vía Panamericana E-35, tanto el diseño como la construcción del proyecto deberá contar con el aval de la concesionaria Panavial S.A., pues el riesgo técnico de los diseños y de la construcción es un rubro de responsabilidad directa de la empresa referida. Es por ello que en la medida del avance del proyecto, se cuente con la participación tripartita del MTOP, la Concesionaria y el GAD Municipal de Mejía”*

- En consecuencia, la apreciación jurídica dentro de este análisis recae especialmente sobre esta particularidad pues la gestión concurrente debe ser ampliada a la peculiaridad de la concesión donde se procura ejecutar el proyecto, lo cual se valora a continuación:



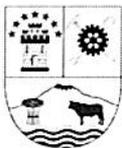
#### d. DE LA COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL

- Dentro de todo el análisis jurídico la circunstancia legal que ha sido enfatizada en cada una de las instancias técnicas correspondientes, sobreviene en el modelo de ejecución consensuado con el MTOP, que de acuerdo a las propuestas que se han delineado soportan una cooperación interinstitucional que desencadena una participación directa de PANAVIAL, pues aquello sería una condición obligatoria al coexistir un contrato de concesión de esta vía que data desde el año 1996, entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la compañía Panamericana Vial "PANAVIAL", contrato el cual ha ido variando en el tiempo a través de contratos adicionales modificatorios, pero manteniendo esta relación a través de la cual el CONCESIONARIO tiene la responsabilidad legal por su cuenta y riesgo (cláusula quinta.- objeto del contrato principal) a realizar la rehabilitación, mantenimiento, ampliación, explotación y administración de varias vías entre estas ALOAG, contenida dentro del denominado corredor número dos del grupo uno.
- En consecuencia, la cualidad de la cooperación interinstitucional con la cual se formalizaría la gestión concurrente en el presente caso entre el Gobierno Municipal del cantón Mejía y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, originaría taxativamente una relación directa con PANAVIAL, al ser esta la entidad responsable de la vía en cuestión y de todo su devenir.
- Es importante, señalar que la concurrencia que se formalizaría a través del convenio de cooperación no implica la duplicidad en cuanto al ejercicio de atribuciones y actividades por parte de los órganos encargados de ejercer determinada competencia, pues lo que se propende es establecer una colaboración entre el gobierno central y en este caso la Municipalidad, tendiente a satisfacer el interés general del cantón, por tanto la concesión sigue siendo obligatoria y condicionada bajo los términos contractuales que el MTOP otorgó a PANAVIAL, sobre estas vías, no obstante, esta relación convencional sobresaldría sobre los principios que rigen el ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados, conforme lo establece el Art. 3 del COOTAD, entre los cuales se encuentran:

*"b) Solidaridad.- Todos los niveles de gobierno tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, en el marco del respeto de la diversidad y el ejercicio pleno de los derechos individuales y colectivos. En virtud de este principio es deber del Estado, en todos los niveles de gobierno, redistribuir y reorientar los recursos y bienes públicos para compensar las inequidades entre circunscripciones territoriales; garantizar la inclusión, la satisfacción de las necesidades básicas y el cumplimiento del objetivo del buen vivir.*

*c) Coordinación y corresponsabilidad.- Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la*





*ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos.*

*Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido, se podrán acordar mecanismos de cooperación voluntaria para la gestión de sus competencias y el uso eficiente de los recursos (...)*

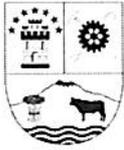
*e) Complementariedad.- Los gobiernos autónomos descentralizados tienen la obligación compartida de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano"*

- Consecuentemente, se colige que la cooperación interinstitucional si bien es un mecanismo idóneo para la ejecución del proyecto en el cual se plasmaría legalmente la gestión concurrente de la vía, esta debe estar delineada a generar esta participación directa de PANAVIAL, respetando así el régimen conformado por el contrato de concesión.

#### **e. DE LA CONCESIÓN Y MODO DE EJECUCIÓN**

- La consideración jurídica que requiere un mayor desarrollo recae en lo que tiene que ver con el modo de ejecución del proyecto pues este como se ha señalado en líneas anteriores debe estar encausado a la participación directa de PANAVIAL, al ser esta vía concesionada y de exclusiva responsabilidad de esta entidad – concesionario
- Bajo esta misma consideración para el inteligenciamiento de esta particularidad prima discurrir en los pronunciamientos de la Procuraduría General del Estado (en adelante PGE) respecto el régimen aplicable a los contratos de concesión, que conforme a los criterios de la PGE, son de **NATURALEZA DIFERENTE** a los de Contratación Pública (oficio Nro. 06469), no obstante, es importante abordar esta consideración bajo el mismo criterio de la PGE a través del Oficio Nro. 10209, de 17 de abril de 2017, donde se determinó que:

*(...) la Ley Orgánica para la Eficiencia en la Contratación Pública no tiene efecto retroactivo y rige desde su promulgación el día 20 de marzo de 2017 y la consecuencia no es aplicable a contratos celebrados con anterioridad a los que se entienden incorporador las leyes vigentes al tiempo de su celebración".*



- Adicionalmente dentro de este mismo pronunciamiento (Oficio Nro. 10209), se señala que:

*"(...) en atención de los términos de su consulta, en aplicación del numeral 18 del artículo 7 del Código Civil, en caso de ser necesario celebrar contratos complementario, que son contratos accesorios según el artículo 1458 del Código Civil, así como órdenes de trabajo y/o diferencias de cantidades de obra, en el marco de la ejecución de contratos suscritos con anterioridad a la vigencia de la Ley Orgánica para la Eficiencia en la contratación Pública, son aplicables para la contratación para la celebración de tales instrumentos legales las normas jurídicas que regulan a los contratos principales; es decir anteriores a la LOECP".*

- La misma Procuraduría General del Estado mediante Oficio Nro. 04256, del 27 de octubre del 2023, con fundamento doctrinario hace alusión a los tratadistas chilenos Arturo Alessandri, Manuel Somarriva y Antonio Vodanovic, al referirse sobre la regla 18 del artículo 7 del Código Civil, cuya estipulación guarda identidad con el contenido del artículo 22 del Código Civil Chileno, y dichos tratadistas expresan:

*"En lo concerniente a las condiciones de fondo requeridas para su validez, los contratos son regidos por la ley existente de la época de su celebración. **Un contrato, en efecto, crea derechos, adquiridos desde el momento de su perfeccionamiento**, puesto que la aptitud de que la ley concede para celebrarlo así, ha sido ejercida y **estos derechos no deben, por consiguiente, recibir ataque alguno de una ley nueva que cambia las condiciones de validez exigidas por la ley que regía al tiempo de su celebración.***

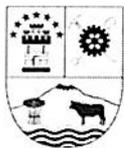
*Del mismo modo, los efectos del contrato son regidos por la ley en vigencia a la época de su perfeccionamiento, y están al abrigo de un cambio de legislación. **Ellos dependen exclusivamente de la voluntad de los contratantes**, aunque esta voluntad no se haya manifestado en forma expresa, pues la ley la suple o la interpreta, en el sentido de que cuando las partes no han determinado cornúpetamente los efectos que el contrato debe producir se considera que han querido referirse a la ley en este punto y no podrá ser otra ley que aquella que existía a la época del contrato"*

- Así también dentro de los pronunciamientos de la PGE atinentes al caso consta el Oficio Nro. 09826, dentro del cual se señala que:

*"(...) en los procesos de delegación de derechos y obligaciones entre las partes se determinaban en los respectivos contratos, cuyas estipulaciones no podían modificarse unilateralmente durante la vigencia de los mismos; iv) de acuerdo con el numeral 2 del artículo 76 del COA, dentro del procedimiento de selección del delegatario, el pliego de bases administrativas técnicas y económicas, fija los términos contractuales que rigen la relación de la administración y el gestor*

*En atención a los términos de su consulta se concluye que de conformidad con lo previsto en los artículos 44 segundo inciso y 46 de la LME. aquellos contratos de*





*concesión celebrados conforme a los procedimientos regulados por esta ley, deben observar las condiciones contractuales acordadas entre las partes, sin que puedan ser modificadas unilateralmente durante la vigencia del contrato por leyes ni otras disposiciones de carácter general que se expidieren con posterioridad a su celebración”*

- Ahora bien demarcados bajo los pronunciamientos de la PGE, corresponde valorar la relación contrafactual entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la compañía Panamericana Vial “PANAVIAL”, pues en su contrato principal celebrado el 30 de octubre de 1996, se determina conforme el apartado **5.02.8** que: *“La ejecución de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo **elaborado por el CONCESIONARIO** y aprobado por el MTOP...”*; es decir, bajo esta previsión contractual se circunscribe una condición legal que no puede ser descartada en la presente, pues es bajo el texto literal del contrato que se enmarca un desarrollo de **DISEÑOS** así como de construcción de obras en estas vías exclusivamente bajo potestad del Concesionario es decir a PANAVIAL, además que en el apartado 5.03.3 se establece como una de las obligaciones del MTOP entre otras el *“No intervenir en la administración de la operación del concesionario”*.
- Por todo lo expuesto es claro que la ejecución del proyecto en cuestión obligatoriamente debe ser abordado de manera directa de parte del concesionario de la vía es decir a PANAVIAL, en tal virtud la cooperación interinstitucional necesariamente debe acoplar este modo de ejecución desde la entidad responsable como bien se ha acordado en las diferentes diligencias sentadas con el MTOP, por tanto el modelo consensuado entre el Ministerio y el GAD, tendría pertinencia al ajustarse a través de esta gestión concurrente, misma que en el caso del GAD debe ser admitida por el Órgano de Gobierno Municipal.

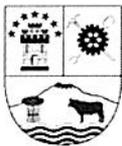
#### 4. CONCLUSIONES. -

Esta **Procuraduría Síndica** conforme los razonamientos antes desarrollados concluye lo siguiente:

- 4.1. Se ratifica que la ejecución del proyecto denominado: *“ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”*, sobrelleva una importancia en la gestión del Gobierno Municipal del cantón Mejía en razón de su solvencia frente a las necesidades del cantón por tanto su pertinencia jurídica deviene de esta misma finalidad y las acciones que se emprenda para su correcta solvencia deben tomarse bajo criterios de oportunidad y celeridad



- 4.2. Se denota que el proyecto en alusión, cuenta con los insumos técnicos correspondientes que validan su pertinencia, además que a través del Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF, de fecha 10 de noviembre de 2023, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como órgano competente habría emitido una prefactibilidad al autorizar la solicitud para la realización de los estudios pertinentes, cumpliéndose así lo previsto en el Art. 13 Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre.
- 4.3. El establecimiento de la gestión concurrente se consolida en una actuación indefectible al corresponder la competencia vial donde se procura ejecutar el proyecto bajo responsabilidad del Gobierno Central a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP, la misma que se formalizaría legalmente a través de un convenio de cooperación acogiendo conforme aquello las previsiones normativas aplicables, así como las estrategias consensuadas entre el GAD y el Ministerio.
- 4.4. La ejecución del proyecto en virtud de la naturaleza jurídica impuesta por la concesión de la vía obligatoriamente debe acoplarse a la intervención directa de parte del concesionario de la vía es decir a PANAVIAL, y aquello deberá ser reconocido en el encause de la cooperación interinstitucional.
- 4.5. Hay que considerar que la decisión del Concejo Municipal, la cual admita la gestión concurrente con el MTOP, es el documento habilitante a efectos de emprender las diligencias ante el Ministerio pues hay que destacar que el ACUERDO No. MTOP-MTOP-23-41-AC, publicado mediante suplemento del Registro Oficial No. 440, el 20 de noviembre 2023, a través del cual se expide el INSTRUCTIVO PARA LA SUSCRIPCIÓN DE CONVENIOS INTERINSTITUCIONALES DE COOPERACIÓN, ASISTENCIAS TÉCNICAS U OTROS INSTRUMENTOS LEGALES SIMILARES POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, genera un procedimiento que debe soportarse una vez que se cuente con la autorización del Concejo Municipal.
- 4.6. La decisión del Concejo Municipal, esencialmente para la correcta continuidad del proyecto deberá autorizar la suscripción de un convenio de cooperación que oficialice la gestión concurrente entre el G.A.D Municipal y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en dicho instrumento se admita la intervención directa de parte del concesionario de la vía en este caso de la compañía Panamericana Vial - PANAVIAL, para la ejecución del proyecto denominado: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA", siendo esta entidad la



legalmente responsable de los diseños, así como de la construcción de cualquier tipo de obra dentro de las vías concesionadas.

- 4.7. Finalmente, corresponde precisar en el ámbito jurídico, que la formalización del convenio habilitaría a que el Ministerio realice el proceso de ejecución de obras nuevas de acuerdo a lo previsto en el Acuerdo de Aclaración de Términos, cuya cláusula cuarta numeral 4.2.1, respecto las modificaciones de obras y servicios señala que: *"El Concedente de forma motivada por razones de interés público supeditadas al objeto del contrato, a través de un Acto de Autoridad podrá determinar las modificaciones de las características de las obras y servicios contratados y ejecución de obras nuevas..."*; por tanto aquel procedimiento corresponderá a gestión propia del MTOP misma que se habilitaría con la cooperación pretendida.

#### 5. RECOMENDACIÓN. -

Procuraduría Síndica conforme las alegaciones planteadas recomienda que el presente Informe Jurídico, y demás documentación que ha sido separada por anexos sean puesto en conocimiento de la Comisión de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial y la Comisión de Planificación y Presupuesto, para su consideración, análisis y aprobación respectiva.

Particular que comunico para lo fines legales pertinentes

Atentamente;

  
Ab. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna.

**PROCURADOR SÍNDICO**

G.A.D. Municipal del Cantón Mejía.

INFORME JURIDICO	ELABORADO POR:
	Mgtr. Enriquez Israel



ANEXO 1  
EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO





FECHA: 08 AGO 2024 15:39

Oficio Nro. GADMCM-DFL-OOPP-2024-0074-M

Machachi, 08 de agosto de 2024

FIRMA:

**PARA:** Sr. Abg. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna  
**Procurador Síndico**

**ASUNTO:** Respuesta memorando N° 031-PS-CJ-2024 de fecha 11 de julio de 2024 y solicitud de análisis del modelo legal para continuar con el proceso para los "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA"

De mi consideración:

En respuesta a memorando N° 031-PS-CJ-2024 de fecha 11 de julio de 2024, se pone en conocimiento informes INFORME TECNICO No. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024 de fecha 29 de julio de 2024 emitido por la Dirección de Movilidad y Transporte; INFORME TECNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-INF de fecha 25 de julio de 2024 emitido por la Dirección de Planificación Institucional e INFORME TECNICO Nro. GADMCM-OOPP-2024-165-I de fecha 08 de agosto de 2024, emitido por la Dirección de Obras Públicas.

Documentos que detallan la problemática, justificación del proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA".



Además, me permito solicitar, el análisis del proceso legal que se adapte al proyecto en mención; ya que, mediante CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO, AMPLIACIÓN, EXPLOTACIÓN, ADMINISTRACIÓN DE CARRETERAS, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES "MOP" Y LA CONCESIONARIA PANAMERICANA VIAL PANAVIAL, de fecha 30 de octubre de 1996, la autovía E35 esta concesionada. Tomar en cuenta el Pronunciamiento del Procurador General del Estado mediante oficio N° 4256 con fecha 27 de octubre del 2023

Particular que comunico para los fines legales consiguientes

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,



Ing. Diego Fernando Loachamin Chano  
**DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS**



**INFORME TECNICO Nro. GADMCM-OOPP-2024-165-I**

Machachi, 08 de agosto de 2024

En atención a sumilla inserta por parte del Ing. Diego Loachamin Director de Obras Publicas en memorando Nro. GADMCM-DMTM-240-2024-M, de fecha 29 de julio de 2024 suscrito por la Msc. Karina Pachacama Directora de Movilidad y Transporte, documento pone en conocimiento INFORME TECNICO No. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024.

En atención a sumilla inserta por parte de la Ing. Sofia Guerrero Directora de Obras Publicas (S) en memorando Nro. GADMCM-DIPLAT-2024-1176-M, de fecha 05 de agosto de 2024 suscrito por el Arq. David Gamboa Director de Planificación Territorial, documento pone en conocimiento INFORME TECNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-INF.

En base a los dos informes expuestos por parte de las direcciones mencionadas, se procede a emitir el informe pertinente.

**1. ANTECEDENTES**

- Mediante INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2023-019-ITF, de fecha 06 de septiembre del 2023 se emite la viabilidad técnica del proyecto *“ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA”*
- Mediante INFORME NECESIDAD, de fecha 06 de septiembre del 2023 se emite la necesidad técnica del proyecto *“ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA”*, suscrito por el Ing. Paul Paneluisa Director de Obras Públicas y el técnico Ing. Ángel Maygua
- Mediante Oficio Nro. GADMCM-ALC-2023-0134-O de fecha 07 de septiembre de 2023; el Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, se dirige a la Arq. María Gabriela Marín Bravo Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas encargada, con la finalidad de entregar Informe técnico de viabilidad e Informe de Necesidad del proyecto *“Intercambiador de ingreso a la parroquia urbana de Machachi”*, para solicitar revisión y aprobación.



- Mediante Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF de fecha 10 de noviembre de 2023; la Arq. María Gabriela Marín Bravo Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas encargada se dirige al Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, documento que menciona lo siguiente: *“Por lo expuesto, esta Subsecretaria autoriza la solicitud para la realización de los estudios de ingeniería de intercambiador, para lo cual deberá presentar a esta dependencia ministerial los Términos de Referencia correspondientes para su aprobación”*.
- Mediante Oficio GADMCM-ALC-2024-0017-O de fecha 26 de enero de 2024; el Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, se dirige al Ing. Roberto Xavier Luque Nuques Ministro de Transporte y Obras Públicas, con la finalidad de solicitar al ministerio de Transporte y Obras Públicas al ser el ente rector, autorizar la realización de dicho estudio por la mencionada entidad, mediante un convenio interinstitucional de cooperación u otra figura jurídica que se adapte al proyecto.
- Mediante MEMORANDO N° 031-PS-CJ-2024 de fecha 11 de julio de 2024, formula el Criterio Jurídico, y que en el numeral 4 Conclusiones menciona lo siguiente:
  - “4.1. La ejecución del proyecto denominado: “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA”, evidentemente sobrelleva una importancia en la gestión del Gobierno Municipal del cantón Mejía en razón de su solvencia frente a las necesidades del cantón por tanto su pertinencia jurídica deviene de esta misma finalidad y las acciones que se emprenda para su correcta solvencia deben tomarse bajo criterios de oportunidad y celeridad*
  - 4.2. Bajo la regulación aplicable al caso se deduce que el proyecto sobreviene en una obra concerniente a la infraestructura vial, por lo cual su sometimiento y desarrollo se enlaza a las previsiones del Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y su reglamento, especialmente a las disposiciones del Art. 12 y 13 de esta regulación.*
  - 4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del Cantón Mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón*



4.4. Si bien una de las condiciones legales para el desarrollo y ejecución del proyecto es contar con el aval del ente competente esta adecuación no puede saltarse las previsiones en materia de contratación pública, de efectuarse un acto convencional este debe responder a la adecuación de una gestión concurrente por la competencia vial donde se procura la ejecución de la obra.

4.5. Los análisis y estudios del proyecto deben contar con la justificación debida de sus resultados, más aún considerando el monto estimado en razón del proyecto y las acciones a emprender deben someterse a los principios de legalidad, legitimidad, y rendición de cuentas.”

- Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M de fecha 18 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin director de Obras Públicas, se dirige a la Mgs. Deysi Karina Pachacama Velásquez Directora de Movilidad y Transporte; y al Arq. Johnny David Gamboa Martínez Director de Planificación Territorial, documento en el cual solicita remitir a la brevedad posible (carácter prioritario) los INFORMES TECNICOS acorde a sus competencias dispuesta en el ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA, en dicho análisis se deberá OBLIGATORIAMENTE, establecer y considerar los siguientes aspectos:
  1. Justificación del proyecto enlazada a la necesidad local/cantonal (conforme a cada competencia), considerar las previsiones de la norma aplicable al caso.
  2. Pertinencia de la ejecución del proyecto.
  3. Pertinencia de la modalidad de ejecución (considerando que la autovía E35 está concesionada).
  4. Demás asuntos que puedan incluirse bajo sus competencias.
- Mediante sumilla inserta del Ing. Diego Loachamin Director de Obras Públicas, designa continuar con el trámite pertinente al memorando Nro. GADMCM-DMTM-240-2024-M de fecha 29 de julio de 2024, suscrito por la Msc. Karina Pachacama directora de Movilidad y Transporte, documento que pone en conocimiento INFORME TECNICO No. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024 de fecha 15 de julio de 2024.
- Mediante sumilla inserta de la Ing. Sofía Guerrero Directora de Obras Públicas, designa continuar con el trámite pertinente al memorando Nro. GADMCM-DIPLAT-2024-1176-M, de fecha 05 de agosto de 2024, suscrito por el Arq. David Gamboa, director de Planificación Institucional, documento que pone en conocimiento INFORME TECNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-INF de fecha 25 de julio de 2024.

➤



## 2. BASE LEGAL

### **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR 2008.**

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

### **COODIGO ORGANICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN – COOTAD.**

Art. 54.- Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes:

c) Establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico, para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación cantonal, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales;

e) Elaborar y ejecutar el plan cantonal de desarrollo, el de ordenamiento territorial y las políticas públicas en el ámbito de sus competencias y en su circunscripción territorial, de manera coordinada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquia, y realizar en forma permanente, el seguimiento y rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas establecidas;

f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad;

Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal. - Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;

c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

### **LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE**

Art. 5.- Red vial estatal. Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su



vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras.

Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso.

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

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

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

#### **REGLAMENTO DE LA LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE**

Art. 4.- Concepto y clases de vías.- Son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes, y, constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía.

Por sus características, las vías se clasifican en:

5.- Por su jurisdicción y competencia:

b.- Red vial estatal: Se considera como red vial estatal al conjunto de vías que forman parte de las troncales nacionales, que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por

Art. 8.- Componentes funcionales y operativos.- Son aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar, mejorar la fluidez y seguridad vial del transporte terrestre, que contribuyan a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, y señalización acorde a las



normas dictadas para el efecto. Forman parte integrante de la infraestructura vial: los senderos laterales para peatones y animales, los taludes, las cunetas o zanjas de desagües, terraplenes, puentes, obras de arte de cualquier género, habitaciones para guarda puentes, camineros y otros requerimientos análogos permanentes.

Asimismo, se considerará que forman parte de la infraestructura vial, para los efectos de esta ley, los terrenos necesarios para depósito de maquinarias o materiales, habitaciones de trabajadores, campamentos y otros requerimientos análogos transitorios.

Art. 9.- Parámetros de adhesión de componentes funcionales y operativos.- Para adherir un componente funcional y operativo; se debe cumplir con los siguientes parámetros:

- 1.- Estudio técnico que determine si este componente contribuye a ordenar y mejorar la fluidez y seguridad vial del transporte;
- 2.- Estudios de ingeniería; y,
- 3.- Estudios socio - ambientales.

Art. 15.- Proyectos integrales. - La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la siguiente información técnica:

1. Justificación en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, los factores sociales, técnicos, medioambientales, territoriales, económicos y administrativos que explican el proyecto;
2. Los estudios técnicos que, según el caso, se requieran para la ejecución y mantenimiento de una obra;
3. Las medidas para armonizar y coordinar el proyecto con el Plan de Infraestructura Vial emitido por el ministerio rector y con los planes de desarrollo y ordenamiento territorial, según corresponda;
4. La documentación relativa a la coordinación con otras administraciones y entidades afectadas, incluyéndose en dicha documentación los informes emitidos;
5. La relación de bienes, derechos y servicios afectados, determinando los que deben ser objeto de declaración de utilidad pública;
6. Un cronograma del desarrollo de los trabajos en tiempo y costos óptimos;
7. El presupuesto total de la inversión, incluyendo expropiaciones y la fórmula aplicable de revisión de precios, si fuere del caso;
8. Las medidas para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación en el tramo de la infraestructura del transporte terrestre afectado durante la ejecución de las obras, con expresión de los desvíos de circulación precisos y de los períodos en que no se puede perturbar dicha circulación;



9. Establecer los valores a pagar para cada uno de los bienes expropiados;
10. Plan Operativo de Seguridad Vial, aplicado al proyecto en particular;
11. Proyecto de seguridad e higiene en el trabajo, redactado de acuerdo con su normativa específica; y,
12. Las demás que se establezcan en la ley, este reglamento y otras regulaciones.

Art. 16.- Estudios técnicos.- Los estudios técnicos son todos los documentos que engloban el conjunto de investigaciones, exámenes, exploraciones y actividades que sirven como base para el desarrollo del diseño y construcción de un proyecto de infraestructura del transporte terrestre y pueden comprender, estudios de prefactibilidad, factibilidad, preliminares y definitivos, estudios de impacto socio-ambiental; estudios de fuentes de materiales; estudios relativos al régimen de determinación de tarifas de peajes u otros que se establezcan, entre otros. Las definiciones de estos estudios se establecen en el glosario de este reglamento.

Art. 17.- Diseño. - Consiste en elaborar y granear documentadamente el conjunto de actividades técnicas realizadas dentro de un proyecto de obra de infraestructura del transporte terrestre, mismos que se deberán complementar con los siguientes aspectos:

1. Iluminación en caso de puentes y/o túneles.
2. Accesos de hasta dos kilómetros para cada población.
3. Estabilización de taludes, de ser el caso.
4. Medidas de seguridad tales como guardavías, tachas reflectivas, delineadores de carreteras y chevrones de curvas.
5. Señalización horizontal y vertical.
6. Señalización preventiva, informativa y turística.
7. Pasos peatonales en casos de atravesar poblaciones, proximidad de escuelas y centros de educación.
8. Arborización, de ser el caso.
9. Cambio de tuberías de agua y redes de alcantarillado que sea necesario hacer, así sean de competencia de gobiernos seccionales y sin perjuicio de la coordinación respectiva.
10. Construcción de puentes o ensanchamiento de puentes de ser el caso.
11. Diseño de relocalización de redes de energía eléctrica y redes telefónicas.

Art. 18.- Normas y aprobación. - El ministerio rector emitirá las normas técnicas a las que deben sujetarse los planes, proyectos, estudios y diseños de las obras de infraestructura para el transporte terrestre, y aprobará aquellos que cumplan con dichas normas técnicas que sean de su competencia. De la misma manera, deberá normar el contenido para su presentación, aprobación o requerimientos de actualización, así como su procedimiento.



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

Art. 21.- Conectividad con la red vial estatal. - En caso de tener conectividad con la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la factibilidad de los proyectos de infraestructura vial presentados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

### 3. DATOS GENERALES

**Parroquia:** Alóag y cabecera cantonal Machachi

**Dirección:** intersección de la Autovía E35 y el ingreso sur a la parroquia de Alóag; ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi.

**Coordenadas:**

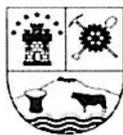
PUNTO	ESTE	NORTE	ELEVACION
P1	770256.96	9945399.28	2919.00
P2	770442.09	9945394.56	2913.00
P3	770253.69	9945217.22	2914.00
P4	770437.93	9945211.35	2913.00



*Gráfico 01. Ingreso a sur de Alóag*

### 4. OBJETIVOS

#### GENERAL



- Determinar las necesidades y pertinencias para la elaboración del proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA".

#### ESPECIFICOS

- Determinar las necesidades y pertinencia acorde al ámbito de movilidad cantonal
- Determinar las necesidades y pertinencia acorde al ámbito de planificación cantonal
- Determinar las necesidades y pertinencia acorde al ámbito vial cantonal
- Determinar los productos necesarios para los estudios que se deberá considerar en el proceso para obtener los diseños definitivos

#### DESARROLLO

##### 5. ANTECEDENTES INICIALES DEL PROYECTO

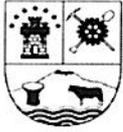
En INFORME TECNICO No. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024 de la dirección de Movilidad y Transporte menciona lo siguiente:

*"Contexto de la Vía E35: La Vía E35 es una de las principales rutas de comunicación terrestre en el país, facilitando el tránsito de mercancías y pasajeros entre diferentes regiones. Su papel como corredor estratégico para el comercio y la movilidad ha sido fundamental en el desarrollo económico regional.*

*Concesión a Panavial: El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) adjudicó la concesión de la Vía E35 a la empresa Panavial, con el objetivo de mejorar la infraestructura vial, optimizar el mantenimiento y garantizar una gestión eficiente de la carretera. Esta concesión incluye responsabilidades para la modernización de la vía y la implementación de mejoras que respondan a las crecientes demandas del tráfico.*

*Necesidad de un Intercambiador: Se ha identificado la necesidad de construir un intercambiador en la Vía E35 debido a los siguientes factores:*

- *Aumento del Tráfico: El tráfico en la Vía E35 ha incrementado significativamente en los últimos años, lo que ha generado congestión en los puntos críticos de la carretera. La construcción de un intercambiador permitirá una mejor gestión del flujo vehicular y reducirá los embotellamientos.*
- *Puntos Críticos de Congestión: La Vía E35 presenta puntos de congestión, especialmente en las intersecciones principales. Estos puntos se convierten en cuellos de botella durante las horas pico, lo que provoca retrasos y aumenta el riesgo de accidentes.*
- *Desafíos de Seguridad: Los puntos de acceso y cruces no regulados adecuadamente han*



*resultado en un aumento en el número de accidentes. La falta de una infraestructura de intercambiador adecuada contribuye a estos problemas de seguridad vial.*

- *Conectividad Regional: Un intercambiador facilitará el acceso a áreas adyacentes y mejorará la conectividad con otras rutas importantes, contribuyendo a una red de transporte más eficiente.*
- *Seguridad Vial: La congestión y los cruces de caminos sin control adecuado han incrementado los riesgos de accidentes. Un intercambiador ayudará a reducir estos riesgos al ofrecer una infraestructura más segura y organizada para los vehículos.*
- *Desarrollo Económico: La optimización del tráfico y la mejora en la infraestructura vial fomentarán el desarrollo económico de la región al facilitar el transporte de mercancías y mejorar el acceso a centros comerciales y zonas industriales.*

*La construcción del intercambiador en la Vía E35 es una medida estratégica para mejorar la eficiencia y seguridad de la infraestructura vial, responder al aumento del tráfico y fomentar el desarrollo económico regional. Esta inversión es congruente con los objetivos de la concesión otorgada a Panavial y contribuirá significativamente a la calidad del servicio en la Vía E35.”*

En INFORME TECNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-INF de la dirección de Planificación Territorial menciona lo siguiente:

*“El principal problema se basa en los retrasos en la movilidad que se produce en dos puntos principales.*

- *Av. Pablo Guarderas en el giro a la izquierda, en la vía estatal E35 provoca congestión vehicular y retrasos excesivos en días festivos en el desplazamiento en vehículo, fines de semana, horas pico y feriados tanto locales como nacionales, así mismo con la inseguridad vial hacia los peatones.*
- *La intersección ubicada a 900 m. al norte de la AV. Pablo Guarderas, se localiza la vía estatal E35 y el ingreso al sur de la parroquia de Alóag con el ingreso al norte de Machachi. En los datos de investigación, se obtiene un volumen de tráfico considerable que se desvía tanto para el ingreso sur a Alóag, como para el norte de Machachi, a su vez, en este sector se localiza la feria de productores 600 m. al este de la intersección, lo cual genera un tráfico de vehículos livianos, camiones y volquetas los días martes, miércoles, jueves, viernes y sábados, tomando en cuenta que el proyecto planteado servirá como una obra de conexión entre las parroquias de Alóag y Machachi, por lo tanto, es un proyecto de alto impacto social y crecimiento para el Cantón a nivel de Provincia.*

*Así mismo el Art. 129 del COOTAD indica “(...) Al gobierno autónomo descentralizado*



*municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales. (...)*"

*La Dirección de Planificación Territorial generará los informes de viabilidad integral, en base a los insumos entregados por las diferentes áreas técnicas, financieras, legales y políticas que sustenten la Viabilidad Final para la priorización de los proyectos del Plan Operativo Anual 2024, en concordancia con la "Ley Orgánica de Planificación y Finanzas Públicas Art. 41 Planes de Desarrollo, y Art. 42.- Contenidos mínimos de los planes de desarrollo. – En concordancia con las disposiciones del Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)".*"

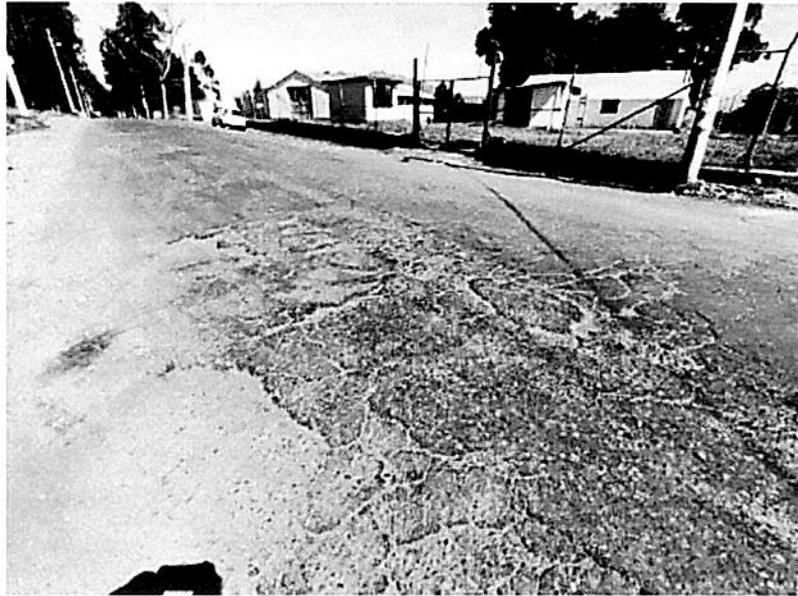
Como parámetros iniciales contamos con:

1.0 Red vial de ingreso sur a Alóag

Parte desde la autovía E35 hasta el cementerio de Alóag con una longitud de 3km, cuya carpeta de rodadura se encuentra asfaltada en mal estado



*Fotografía 01. Ingreso a sur de Alóag*



*Fotografía 02. Capa de rodadura de ingreso en mal estado*

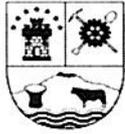
## 2.0 Red vial de ingreso norte a Machachi.

Hacia el sector denominado Tahuachi, parte de la autovía E35, se dirige hacia el sur hasta la intersección con la calle el Obraje, que es un afluente de varios barrios del lado nororiental continua paralela hasta cambiar de nombre a calle Venezuela. Todo el tramo mencionado cuenta con capa de rodadura articulada (Adoquín), en estado regular



*Fotografía 03. Ingreso norte de Machachi (Tahuachi)*

Como se evidencia, en este punto se encuentra una conexión entre las dos parroquias de Alóag y Machachi, siendo esta una alternativa, para dar solución a la movilidad del cantón.



## 6. DIAGNOSTICO Y PROBLEMA

En INFORME TECNICO No. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024 de la dirección de Movilidad y Transporte, al respecto de la identificación del problema; menciona lo siguiente:

### ***“IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA***

*Las intersecciones de las vías Pablo Guarderas – E35 (ingreso principal a Machachi), vía Aychapicho – E35 (ingreso sur a la parroquia de Alóag), además en el sentido Sur-Norte la vía a Taguachi y E35, tienen forma de una “T”, mismas que separa el flujo de transporte para acceder a la ciudad de Machachi.*

*La geometría de la intersección presenta un punto de conflicto donde el flujo en sentido norte y sur de la carretera Panamericana E35 debe detenerse para ceder el paso al flujo principal del ingreso a la ciudad de Machachi, esto conlleva a un incremento de los congestionamientos, conflictos y varios accidentes de tránsito.*

### ***DESCRIPCIÓN DE LA VÍA ACTUAL***

*Actualmente existe la carretera Panamericana Sur (Autovía E35) que constituye una vía estatal primaria que atraviesa la región sierra del país, es una vía de buenas características de 6 y 4 carriles, pero a su vez es una vía con un notable incremento de accidentes de tránsito en el ingreso principal a la ciudad de Machachi y el cruce de vehículos entre el ingreso norte de la ciudad de Machachi y el ingreso sur de la parroquia de Alóag.”*

### ***“ESTUDIO DEL TRAFICO***

*Un tramo de aproximadamente 10 kilómetros, entre Tambillo y Machachi, se convierte en un cuello de botella para quienes utilizan frecuentemente la Panamericana Sur para ingresar a Quito o dirigirse a las ciudades del centro y sur del país. La congestión vehicular es más visible durante los domingos en la tarde y noche, o en los feriados.*

*Según datos de Panavial, concesionaria de esta vía, indican que por esta zona circulan a diario cerca de 48 000 automotores. Ese tráfico se divide entre quienes salen de Machachi (33 000), de Alóag y Santo Domingo (8 000) y de las zonas aledañas de Tambillo (7 000). El Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO) afirma que los usuarios más frecuentes de esta arteria vial son quienes van y vienen de ciudades del centro sur del país, como Latacunga, Ambato, Riobamba, Guaranda y Santo Domingo.*

### ***Siniestros de Tránsito***

*Las estadísticas de Siniestros de Tránsito tienen como propósito generar información acerca del número de siniestros ocurridos en el territorio nacional, convirtiéndose en un instrumento que aporta al momento de la generación de políticas públicas, así como en la toma de decisiones del sector público y privado.*





Planificación Territorial, al respecto de la identificación del problema; menciona lo siguiente:

*“La población a beneficiar con la ejecución del proyecto es todo el cantón Mejía, lo que representa en número de habitantes a 108.167 (CENSO 2020).*

*La Provincia de Pichincha y el Cantón Mejía cuenta con una alta población flotante, que se acrecienta durante la época alta de turismo, por estar cerca de un nodo de articulación con las Provincias de la Costa y sur del país, conectando con los centros urbanos más importantes a nivel nacional.”*

En contrato N° 015-2019-NA “CONTRATACIÓN DE UNA CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN VIAL DEL CANTÓN MEJÍA”, página 85, **3ero. Equipamiento y Movilidad**; menciona lo siguiente: *“Del levantamiento de equipamiento, presentado en el literal f. Características socioeconómicas de las áreas de influencia del sistema vial cantonal, y en base a la propuesta vial presentada por esta Consultoría en reunión mantenida en el Municipio de Mejía, el día martes 04 de febrero de 2020, conjuntamente con los técnicos de Movilidad, Obras Públicas, Planificación Territorial, Participación Ciudadana, Geomática Avalios y Catastros, y el equipo consultor que se encuentra elaborando el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), se identificaron las siguientes problemáticas puntuales, que a continuación se detallan:*  
*Parroquia Machachi:*

- *La circulación de vehículos pesados pertenecientes a la empresa Tesalia S.A., por la calle Principal que empata con la calle Carlos Humberto Molina, genera congestión vehicular y deterioro de las vías en Machachi. Por lo tanto, se ha recomendado desviar este tráfico pesado por la calle Juan Pablo Segundo, luego a la calle San Vicente (conocida como El Obraje), y evacuarla finalmente por la calle Tahuachi (prolongación de la calle Venezuela) a la red estatal E-35...*
- *El ingreso al centro de Machachi en el semáforo de la intersección de la calle Pablo Guarderas con la red estatal E-35, tiene una complicación de tráfico por el crecimiento de la densidad vehicular. Por lo tanto, se ha recomendado sugerir soluciones al ingreso y salida de Machachi.*
- *El tráfico vehicular en el centro de Machachi se ha convertido en un problema del día a día. Por lo que se ha recomendado buscar ejes que permitan descongestionar el ingreso y salida vehicular del caso urbano.”*

Además, en página 118, **6.5 Mesas de Trabajo con Juntas Parroquiales**; menciona lo siguiente:

*“Parroquia Alóag:*

*Ciudadanos mencionan la importancia de la vía denominada “Entrada Aychapicho”*



*(ingreso al sur de Alóag), que empata con la vía "Miguel Salazar", por la conexión directa que brinda la misma entre Alóag y Machachi."*

La principal problemática actual se basa en los tiempos de demora generados en dos puntos principales.

Uno, el punto ubicado en el ingreso a la ciudad de Machachi cabecera cantonal, por la Av. Pablo Guarderas, ya que el giro a la izquierda en la Autovía E35 genera detención de la circulación y tiempos de demora excesivos durante feriados, fines de semana, horas pico y ferias.

Dos, el punto ubicado 900 metros al norte del punto uno, se localiza la intersección entre la Autovía E35 y el ingreso al sur de Alóag con el ingreso al norte de Machachi. En la intersección mencionada se obtiene un volumen de tráfico considerable que se desvía tanto para el ingreso sur a Alóag, como para el norte de Machachi, a su vez, se localiza la feria de productores a 600 metros al este de la intersección, la cual genera un tráfico de vehículos, camiones y volquetas los días martes, miércoles, jueves, viernes y sábados.

Tomando en cuenta que el proyecto planteado servirá como una obra de conexión entre las parroquias de Alóag y Machachi, por lo tanto, es un proyecto de alto impacto social y crecimiento para el Cantón.

En el Cantón Mejía, existe una gran producción agrícola y ganadera, por lo que la interconexión de estas dos parroquias productivas generaría un enorme impacto en crecimiento en la economía interna del Cantón.

Además, al tener una velocidad de circulación de 90km/h en el tramo se toma en cuenta una velocidad de diseño de 80km, para dar continuidad a la autovía.

En consecuencia, por todas las condiciones particulares mencionadas por las Direcciones de Movilidad y Transporte, Planificación Territorial y Obras Públicas, se plantea realizar los "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA" cuyo objetivo es la conexión entre la parroquia de Alóag y Machachi e interconectándolo con el eje vial principal del país E35.

## 7. JUSTIFICACION-PLANTEAMIENTO

En INFORME TECNICO No. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024 de la dirección de Movilidad y Transporte, al respecto de la justificación nos menciona lo siguiente:

*"La construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la Autovía E35, ingreso al Sur de Alóag e ingreso a Norte de Machachi, en el Cantón Mejía, Provincia de*



*Pichincha, es de suma importancia por varias razones fundamentales:*

- **Mejora de la Seguridad Vial:** *La intersección actual puede presentar condiciones peligrosas debido a la alta densidad de tráfico y la complejidad de los movimientos vehiculares. Un intercambiador bien diseñado y construido puede reducir significativamente el riesgo de colisiones y accidentes, mejorando así la seguridad de conductores, pasajeros y peatones.*
- **Optimización del Flujo Vehicular:** *La construcción del intercambiador permitirá una distribución más eficiente del tráfico, facilitando el movimiento fluido de vehículos entre la Autovía E35, el ingreso al Sur Alóag y el ingreso al Norte de Machachi. Esto ayudará a reducir los tiempos de viaje, evitar congestiones y mejorar la experiencia de conducción para los usuarios de la vía.*
- **Reducción de Puntos de Conflicto:** *Actualmente, la intersección puede tener múltiples puntos de conflicto donde los vehículos deben cruzarse o cambiar de dirección, aumentando el riesgo de colisiones. La construcción de un intercambiador separa los flujos de tráfico, reduciendo así los conflictos y mejorando la seguridad general en el área.*
- **Mejora en la Gestión de Movimientos Vehiculares:** *El diseño del intercambiador incluirá rampas de entrada y salida, pasos elevados o subterráneos, y carriles de aceleración y desaceleración adecuados. Esto permitirá a los conductores realizar maniobras de manera más segura y ordenada, evitando giros peligrosos o cambios bruscos de carril.*
- **Reducción de Accidentes:** *Al eliminar los cruces a nivel y proporcionar rutas claras y seguras para los vehículos que ingresan y salen de la Autovía E35 y los accesos al Sur Alóag y Norte de Machachi, se espera una disminución significativa en el número de accidentes. Los intercambiadores bien diseñados han demostrado reducir las colisiones al minimizar los puntos de contacto entre vehículos que se desplazan en diferentes direcciones.*
- **Incremento de la Visibilidad y Señalización:** *La construcción del intercambiador incluirá mejoras en la señalización horizontal y vertical, así como la instalación de iluminación adecuada. Esto mejorará la visibilidad para los conductores, especialmente durante la noche o en condiciones climáticas adversas, reduciendo la probabilidad de accidentes por falta de visibilidad.*
- **Promoción de Conducta Vial Segura:** *Un intercambiador bien diseñado puede fomentar una conducción más segura al establecer claramente las rutas y los movimientos*



permitidos. Esto ayuda a educar a los conductores sobre las prácticas seguras de conducción y reduce los comportamientos riesgosos como los adelantamientos indebidos o los cambios repentinos de carril.

- **Desarrollo Económico y Social:** Una infraestructura vial eficiente y segura es crucial para el desarrollo económico regional. Facilita el transporte de bienes y servicios, promueve el turismo y fortalece la conectividad entre comunidades, lo que puede impulsar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los residentes locales.
- **Reducción del Impacto Ambiental:** Mejorar la eficiencia del tráfico puede contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y del consumo de combustible debido a menores tiempos de espera y desplazamientos más fluidos.
- **Cumplimiento de Normativas y Estándares:** La construcción del intercambiador puede estar alineada con normativas y estándares de seguridad vial y ambiental, asegurando que la infraestructura cumpla con requisitos actuales y futuros de desarrollo sostenible y bienestar comunitario.”

En INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF de la dirección de Planificación Territorial, al respecto a la justificación; menciona lo siguiente:

*“En el Cantón Mejía, existe una gran producción agropecuaria y la presencia de población flotante, por lo que la interconexión de las parroquias productivas generaría un enorme impacto en crecimiento en la economía interna del Cantón y así mismo a nivel de la provincia de Pichincha.*

*En virtud de las condiciones particulares mencionadas, es importante la implementación del proyecto “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA” cuyo objetivo es la conexión entre la parroquia de Alóag y Machachi e interconectándolo con el eje vial principal del país E35 y la articulación con las provincias del Sur del país, así como la cercanía del nodo de articulación de Alóag para la conexión con las provincias de la costa.”*

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mejía, en conjunto con la Dirección de Movilidad y Transporte, Dirección de Planificación Territorial y Dirección de Obras Públicas, preocupada de la mejora constante de la vialidad en la ciudad y considerando el flujo vehicular y peatonal de la zona de Aychapicho, particularmente en la intersección de la Autovía E35 y el ingreso sur a la parroquia de Alóag; ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi, es necesario



dotar de una infraestructura de integración vial en dicho sector.

Se ha identificado y priorizado sitios que requieren intervención con la finalidad de mejorar la circulación vehicular y peatonal, ante esto ha visto la necesidad de realizar un estudio integral de ingeniería que permita definir la solución óptima de acuerdo con el tráfico actual y proyectado de la zona y a la situación actual de la zona.

Además, en contrato N° 015-2019-NA “CONTRATACIÓN DE UNA CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN VIAL DEL CANTÓN MEJÍA”, plantea ejes estratégicos urbanos para solucionar problemáticas de movilidad dentro del Cantón Mejía, las parroquias y el casco urbano, en total se ha planteado 11 ejes estratégicos para la ciudad de Machachi.

### Mapa 43 Ejes Estratégicos Definitivos de la parroquia Machachi

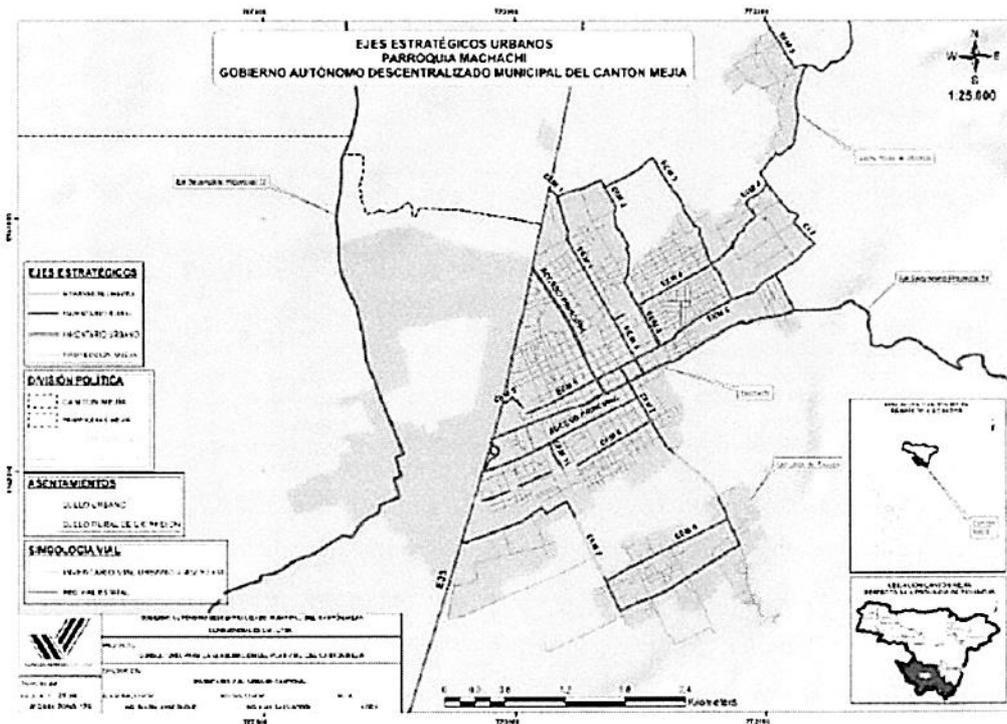


Grafico 03. Ejes estratégico Machachi. Plan Vial del Cantón Mejía FASE II

El estudio propone como eje estratégico el ingreso norte a Machachi en el sector denominado Tahuachi, y al respecto menciona lo siguiente:

*“EJE ESTRATÉGICO MACHACHI 1 (EEM 1).- este eje inicia en la intersección de la vía adoquinada con parterre “Venezuela” con la red estatal E-35, en el barrio Condabulo, en la empresa Arcacontinental Coca-Cola; continúa por prolongación de la vía adoquinada “Venezuela” (conocida como Tahuachi) en dirección al centro de Machachi, pasando por los barrios San Vicente, Urbanización San Antonio, Las Orquídeas, Urbanización Santa Rosa, El Hogar, Cementerio, La Alegría y La Salud, alrededor de 2.10 kilómetros hasta culminar en la*

*DIR. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar  
TELF. 023819250 Ext: 282  
www.municipiodemejia.gob.ec*



intersección con el Eje Secundario Provincial "18", en la vía adoquinada "García Moreno".

Con respecto de la Parroquia de Alóag el estudio plantea 3 ejes estratégicos, presentados a continuación:

Mapa 45 Ejes Estratégicos Definitivos de la parroquia Alóag

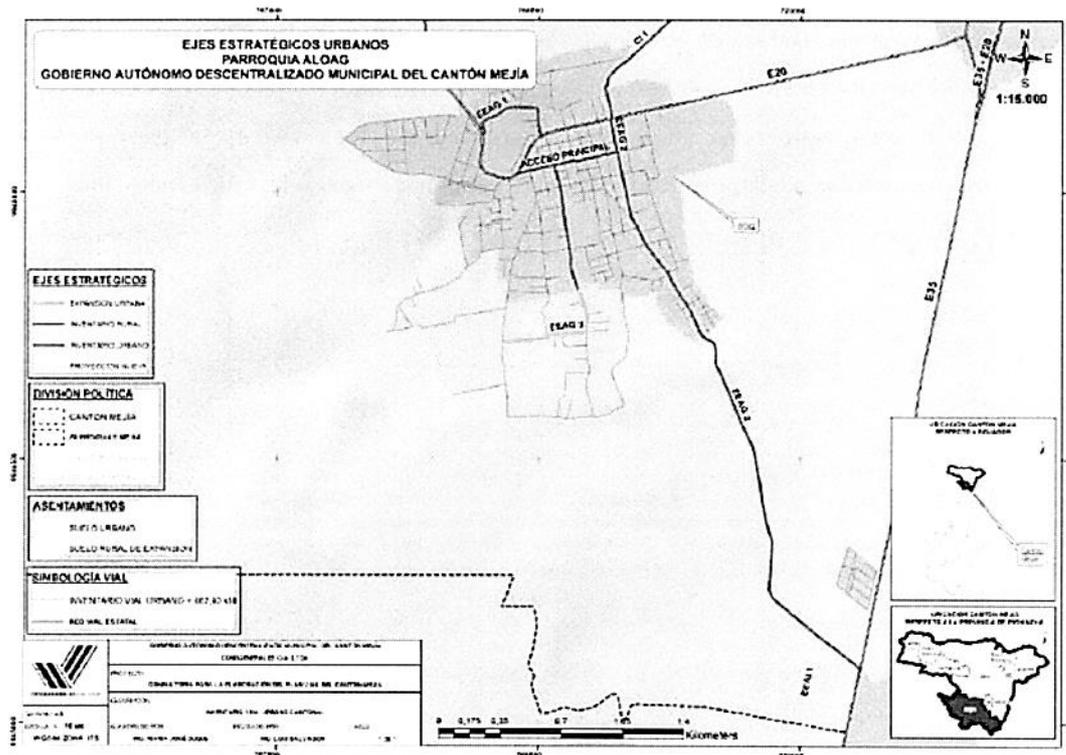


Gráfico 04. Ejes estratégicos Alóag. Plan Vial del Cantón Mejía FASE II

Teniendo en cuenta que, en el eje estratégico EEAG2, el informe, detalla lo siguiente:

*"EJE ESTRATÉGICO ALÓAG 2 (EEAG 2).- este eje inicia en la intersección de la vía adoquinada "Octavio Pazmiño" con la red estatal E-20, en el Barrio Norte; continúa por la vía adoquinada, pasando por los barrios Oriental, Barrio Sur, alrededor de 574 metros hasta la intersección con la vía adoquinada "Miguel Salazar", en el barrio El Arrayan; sigue por esta última vía en dirección a Machachi, pasando por los barrios Aychapicho y Cooperativa 10 de Agosto, alrededor de 164 metros hasta que la misma cambia de capa de rodadura a asfalto; sigue por el asfaltado alrededor de 617 metros hasta el límite urbano de Alóag; continúa por la vía rural asfaltada alrededor de 2,22 kilómetros hasta intersectar con la vía estatal E-35.*

*El Eje Estratégico Alóag 2, tiene como objetivo conectar el poblado de Machachi con el de Alóag, mejorando tiempos de transporte de ciudadanos, de sus bienes, productos y/o servicios."*

Es por esto que se plantea como solución en este punto estratégico que, la intersección en mención cuente con un pasoelevado, rotondas, rampas y carriles de ingreso y desaceleración, longitud



aproximada 400 metros de longitud que permita el flujo libre para los sentidos ingreso sur de la parroquia Alóag e ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi.

Para cumplir con el objetivos planteados, dando una solución integral a la conectividad cantonal, reducir accidentabilidad y mejora de la red vial cantonal; se deberá elaborar los estudios y diseños necesarios para el proyecto, realizando una correcta planificación, optimización de recursos, y coordinación de elementos y factores técnicos y humanos que deriven en la solución de las problemáticas planteadas, cumpliendo con los plazos y necesidades trazadas, requerimientos técnicos de diseño y normativas existentes, que aseguren el cumplimiento del objeto de la consultoría.

En función al estudio propuesto se realizarán todos los trabajos necesarios, considerando que esta obra impactará favorablemente las actividades de los ciudadanos y moradores aledaños al sector, desarrollando todas y cada una de las etapas, tales como:

- Elaborar la evaluación y diagnóstico del problema de congestionamiento vehicular, determinando el nivel actual de servicio, y proyectar una solución vial que opere con mínimo categoría D.
- La solución vial proyectada tendrá en cuenta la implementación de rotondas y la optimización de la intersección con las adecuaciones necesarias tanto geométricas como de señalización y semaforización necesarias.
- Evaluar, diseñar y proyectar la solución vial más adecuada para mejorar el tránsito vehicular y peatonal, dentro de un radio mínimo de observación y análisis de 500 metros del cruce de los ejes de la intersección, definiendo la construcción de la solución vial y determinando las reformas geométricas y medidas de manejo de tránsito pertinentes (Cambios de sentido, intervenciones en calles aledañas, semaforizaciones, señalizaciones, etc.), que se requieran para las propuestas de soluciones que se presenten con el fin de lograr descongestionar el tránsito vehicular dentro del área de estudio, todo lo mencionado a través del estudio de tránsito respectivo.
- Realizar los diseños vial, arquitectónico, estructural, de drenaje, eléctrico, idóneo para construir la obra civil de la alternativa de solución vial más adecuada propuesta por parte del consultor.
- Considerar la infraestructura existente a fin de que se tenga la menor cantidad de afectaciones.
- Diseñar la solución vial y obras complementarias para una vida útil de 75 años, contemplando como requisito mínimo las especificaciones técnicas de diseño del MTOP



- Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador y las especificaciones para el diseño de puentes AASHTO LRFD 2010.
- Obtener y determinar las reformas geométricas u otro tipo de acción a implementar, que resultaren para la solución vial que se proponga por parte del consultor como resultado de los estudios realizados.
- Obtener los diseños definitivos de ingenierías y complementarios, planos guías y de detalles para la correcta ejecución de los trabajos de construcción, memorias descriptivas, especificaciones técnicas, análisis de precios unitarios, presupuestos de obra, cronograma valorado de actividades, estudio de desagregación tecnológica VAE, estudio de impacto ambiental, seguridad laboral, seguridad vial y señalización, personal y equipo necesario para la ejecución del proyecto, etc.
- Realizar las recomendaciones y observaciones pertinentes a la Dirección de Obras Públicas del GAD. del Cantón Mejía con el fin de optimizar las soluciones planteadas.

## 8. ANALISIS DE FACTIBILIDAD

### VIABILIDAD LEGAL

En INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF de la dirección de Planificación Territorial, al respecto a la viabilidad legal; menciona lo siguiente:

*“El proyecto será LEGALMENTE VIABLE una vez que se realice lo pertinente en la parte legal entre las partes que intervengan, con el fin de que el GAD Municipal del Cantón Mejía pueda intervenir en dicho proyecto y no incurrir en problemas de competencias; debido a que el proyecto se encuentra en la zona urbana de la parroquia de Machachi y la Autovía E35 que corresponde al sistema estatal vial, siendo este tipo de vialidad que no forma parte de la Red Vial Cantonal Urbana a cargo de la Municipalidad, de acuerdo a lo establecido en la normativa legal vigente...”*

Es así que, se deberá determinar el proceso legal que se adapte al proyecto en mención; ya que, mediante CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO, AMPLIACIÓN, EXPLOTACIÓN, ADMINISTRACIÓN DE CARRETERAS, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES “MOP” Y LA CONCESIONARIA PANAMERICANA VIAL PANAVIAL, de fecha 30 de octubre de 1996, la autovía E35 esta concesionada. Tomar en cuenta que Pronunciamiento del Procurador General del Estado mediante oficio N° 4256 con fecha 27 de octubre del 2023:



*"(...) Por lo expuesto, y en atención a los términos de sus consultas, se concluye que las disposiciones de la LOSNCP no son aplicables a los contratos de delegación o gestión delgada celebrados al amparo de lo previsto en el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, los artículos 41 y 46 de la Ley de Modernización del Estado y en el Decreto Ejecutivo No. 582, pues estos son de naturaleza distinta que aquellos cuyo propósito sea la ejecución de obras, la adquisición de bienes o la prestación de servicios incluidos los de consultoría. En suma, los contratos de delegación o gestión se rigen por el régimen jurídico aplicable que las partes contratantes hayan estipulado en el respectivo instrumento contractual. (...)"*

*"(...) En armonía con lo anterior, en aplicación del derecho a la seguridad jurídica preceptuado en el artículo 82 de la Constitución de la República, con cuyo precepto guarda sintonía el aforismo pacta sunt servanda, si en un contrato de delegación legalmente celebrado (al amparo del artículo 100 del COPCI; la LME y el Decreto Ejecutivo No. 582) se ha estipulado la factibilidad de suscribir contratos adicionales para ejecutar obras y servicios adicionales por razones de interés público, conveniencia institucional o causas imprevistas o técnicas, debe entenderse que dicha estipulación es amplia, suficiente y cabal a efectos de habilitar la suscripción de tales contratos adicionales, siempre que se cumplan las condiciones habilitantes que las partes hubieran acordado para tales fines. (...)"*

#### **VIABILIDAD ECONOMICA**

En INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF de la dirección de Planificación Territorial, al respecto a la viabilidad económica; menciona lo siguiente:

*"El proyecto será ECONÓMICAMENTE VIABLE, luego de establecer las diferentes alternativas a precios de mercado, precios de eficiencia y de la cuantificación y valoración de los Beneficios y costos sociales.*

*Estos cálculos deberán presupuestados y sometidos a un Análisis de Sensibilidad por parte de la Dirección de Obras Públicas tomando en cuenta las ventajas de la alternativa antes indicada y con Indicadores favorables, además de contar con todas las certificaciones correspondientes."*

Por esta razón, y acorde a lo que estipula el Artículo 49.- Definición del presupuesto referencial, del RGLOSNCPC menciona lo siguiente:

*"Las entidades contratantes deberán contar con un presupuesto referencial apegado a la realidad de mercado, al momento de publicar sus procesos de contratación, con base en los siguientes parámetros:*



1. *Para el caso de adquisición de bienes, prestación de servicios, incluidos los de consultoría, y ejecución de obras, el Servicio Nacional de Contratación Pública podrá emitir los parámetros correspondientes."*

Se deberá realizar el correspondiente estudio de mercado para determinar el presupuesto referencial del proyecto.

#### **VIABILIDAD AMBIENTAL**

En INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF de la dirección de Planificación Territorial, al respecto a la viabilidad ambiental; menciona lo siguiente:

*"El proyecto de "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA", corresponde ambientalmente a una actividad de impacto significativo de escala media misma que debe guiarse de buenas prácticas ambientales, para lo cual, es importante se considere previo a la ejecución del proyecto en los términos de referencia y/o contratos, por lo que el proyecto es AMBIENTALMENTE VIABLE."*

#### **VIABILIDAD TÉCNICA**

En INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF de la dirección de Planificación Territorial, al respecto a la viabilidad técnica; menciona lo siguiente:

*"Igualmente, se determina que la alternativa técnica más conveniente es el Paso Elevado sobre la autovía E35, que, para sus diseños definitivos se tomará en cuenta todas especificaciones técnicas para su diseño conforme la normativa legal vigente."*

#### **Paso Elevado**

- *Mínima Interrupción del Tráfico: Un paso elevado permite mantener el flujo continuo de la Panamericana E35 durante la construcción y reduce las interrupciones para los vehículos en tránsito.*
- *Acceso y Conexión: Facilita el cruce de vías menores o intersecciones sin afectar el tráfico principal, lo cual es crucial para una carretera de alto tránsito como la E35.*
- *Costos: El presupuesto para los diseños y construcción de un paso elevado deberá contar con todos los elementos, debido a la necesidad de estructuras de soporte, materiales y mano de obra especializada.*
- *Estética y Mantenimiento: Se deberá considerar en los diseños el impacto visual en el*



entorno y el mantenimiento a lo largo del tiempo.

- *Seguridad y Accesibilidad: se deberá considerar la seguridad de los accesos y las rampas, así como la comodidad de los usuarios.*

Además, para cumplir con los requerimientos técnicos que requiere este tipo de infraestructura vial es pertinente recomendar que, se realice el estudio acorde a la entrega de productos de la siguiente manera.

CANTIDAD	UNIDAD	PRODUCTOS
<b>PRODUCTO 1 (Trabajos de campo y anteproyecto)</b>		
1	unidad	1.1 Diagnóstico
1	unidad	1.2 Perfil del proyecto
1	unidad	1.3 Estudio de topográfico de campo y aerofotogramétrico
1	unidad	1.4 Estudio de tránsito y conteo de tráfico
1	unidad	1.5 Diagnóstico hidráulico
1	unidad	1.6 Evaluación social
1	unidad	1.7 Evaluación de riesgo y vulnerabilidad ante desastres naturales
1	unidad	1.8 Parámetros para diseño de solución vial
1	unidad	1.9 Parámetros para diseño de pavimento
1	unidad	1.10 Parámetros para diseño de drenaje
1	unidad	1.11 Parámetros para diseño estructural
1	unidad	1.12 Anteproyecto arquitectónico (Alternativas esquemáticas) y renders preliminares de la alternativa
1	unidad	1.13 Documentación e informe preliminar para la obtención de la de categorización ambiental del proyecto
1	unidad	1.14 Informe de gestión y entrega de información técnica relevante emitida por dependencias u otras instituciones
<b>PRODUCTO 2 (Trabajos de gabinete y diseños definitivos)</b>		
1	unidad	1.15 Estudios de suelos, informe geotécnico y recomendaciones de cimentación
1	unidad	1.16 Diseño arquitectónico definitivo e implantación general del proyecto (Renders y recorrido virtual 3D)
1	unidad	1.17 Diseño paisajismo y agronómico
1	unidad	1.18 Diseño vial geométrico
1	unidad	1.19 Diseño de pavimento
1	unidad	1.20 Diseño estructural
1	unidad	1.21 Diseño de drenaje e hidrosanitarios
1	unidad	1.22 Diseño eléctrico, comunicaciones y sistema de video vigilancia con cámaras
1	unidad	1.23 Estudio de seguridad vial, diseño de señalización y semaforización
1	unidad	1.24 Documentación y regularización ambiental



1	unidad	1.25 Estudio de seguridad laboral y salud ocupacional
1	unidad	1.26 Planos de detalles de los diseños definitivos del proyecto
1	unidad	1.27 Memorias descriptivas y técnicas del proyecto
1	unidad	1.28 Presupuesto referencial, especificaciones técnicas y análisis de precios unitarios
1	unidad	1.29 Estudio de desagregación tecnológica
1	unidad	1.30 Planes y programas de construcción de la obra
1	unidad	1.31 Cronograma de ejecución de trabajos (Incluyendo presentación de ruta crítica)
1	unidad	1.32 Personal técnico y equipo requerido para la construcción
1	unidad	1.33 Evaluación Económica Financiera del proyecto
1	unidad	1.34 Perfil del proyecto definitivo (Resumen ejecutivo)
1	unidad	1.35 Factibilidades y viabilidades del proyecto

## 9. CONCLUSIONES

- Se constata que en el tramo vial desde el Peaje-Machachi hasta el barrio San Alfonso ubicado en Machachi E35, existe un elevado índice de accidentabilidad; además, la problemática radica en el riesgo vehicular y peatonal que se tiene actualmente en el ingreso de la E35 por la Av. Pablo Guarderas.
- El punto en consideración es el ingreso sur de la Parroquia Alóag desde la E35 y el ingreso norte de Machachi desde la E35, intersección que, es considerada dentro de los ejes estratégicos para la movilidad y conexión cantonal, que a su vez permitirá el transporte de productos y comercio dentro del cantón.
- Por las razones expuestas en INFORME TECNICO No. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024 de la dirección de Movilidad y Transporte; INFORME TECNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-INF de la dirección de Planificación Territorial y el presente informe, es necesario dotar al cantón de infraestructura vial adecuada e integral que dé solución a las problemáticas de movilidad, transitabilidad y vialidad, es por ello que, se deberá plantear “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA”, mismo que plasmará el inicio del proyecto macro de solución vial a continuación descritas:



- Mejora de la Seguridad Vial
  - Optimización del Flujo Vehicular
  - Impacto Positivo en el Desarrollo Regional
  - Cumplimiento de Normativas y Mejoras Ambientales
- Se requiere tener en cuenta que, para determinar los estudios se deberá claro la hoja de ruta para el análisis de propuestas y finalmente el diseño definitivo, y se lo plantea a través de la entrega de productos.

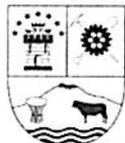
**10. RECOMENDACIONES**

- Se recomienda que se determine un modelo del tipo de ejecución del proyecto en función de las competencias, tomando en cuenta que el proyecto se encuentra en la zona urbana de la parroquia de Machachi y es competencia del GAD Municipal del Cantón Mejía GADMCM; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP, ya que la autovía E35 corresponde al sistema vial estatal y; tener en cuenta que el tramo de vía se encuentra concesionada, a fin de que el GADMCM pueda intervenir en dicho proyecto y no incurrir en problemas de competencias.

Informe que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Elaborado por:	Revisado y Aprobado
 <p>ANGEL RAFAEL MAYGUA CAMPOVERDE</p>	 <p>DIEGO FERNANDO LOACHAMIN CHANO</p>
<p>Ing. Ángel Maygua Campoverde Analista de Obras Civiles 3</p>	<p>Ing. Diego Loachamin Chano Directora de Obras Públicas</p>





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
**MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA**

DIRECCIÓN DE  
**PLANIFICACIÓN TERRITORIAL**

G.A.D. MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA  
**RECIBIDO**  
PROCURADURIA SINDICA  
HORA: 08:14  
FECHA: **06 AGO 2024**

**Memorando Nro. GADMCM-DIPLAT-2024-1176-M**

**Machachi, 05 de agosto de 2024**

FIRMA: 

**PARA:** Srta. Ing. Sofia Elizabeth Guerrero Calispa  
**Director de Obras Publicas, Subrogante**

**ASUNTO:** SOLICITD DE INFORMES TECNICOS PARA "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA"

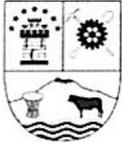
De mi consideración:

Con un atento y cordial saludo, en respuesta al Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M donde se menciona lo siguiente:

*"[...] En base a memorando N° 031-PS-CJ-2024-2024, de fecha 11 de julio de 2024, el Ab. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna Procurador Síndico, se dirige al Ing. Diego Fernando Loachamin Chano Director de Obras Públicas, documento que en conclusiones menciona lo siguiente: "4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el transito, transporte público y la seguridad vial del cantón mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón".[...]"*

*"[...] Por lo mencionado en párrafos anteriores, considerando la necesidad del proyecto para la solvencia y beneficio de la ciudadanía del Cantón Mejía; me permito solicitar se remitan a la brevedad posible (carácter prioritario) los **INFORMES TECNICOS** acorde a sus competencias dispuesta en el **ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA**, en dicho analisis se deberá **OBLIGATORIAMENTE**, establecer y considerar los siguientes aspectos:*

1. *Justificación del proyecto enlazada a la necesidad local/cantonal (conforme a cada competencia), considerar las previsiones de la norma aplicable al caso.*
2. *Pertinencia de la ejecución del proyecto.*
3. *Pertinencia de la modalidad de ejecución (considerando que la autovía E35 está concesionada).*
4. *Demás asuntos que puedan incluirse bajo sus competencias.[...]"*



**Memorando Nro. GADMCM-DIPLAT-2024-1176-M**

**Machachi, 05 de agosto de 2024**

En virtud de lo expuesto se emite el **INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF**

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Arq. Johnny David Gamboa Martínez  
**DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL**

Referencias:

- GADMCM-OOPP-2024-2726-M

Anexos:

- intercambiador\_aychapicho\_rev\_ab\_(4)-signed-signed.pdf

Copia:

Sr. Abg. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna  
**Procurador Síndico**

Sra. Mgs. Deysi Karina Pachacama Velasquez  
**Directora de Movilidad y Transporte**

Srta. Abg. Erika Yesenia Almachi Velasquez  
**Secretaria**

Sr. Mgs. Joffre Andres Bastidas Sierra  
**Analista de Inteligencia Territorial 2**

jb



Documento firmado electrónicamente por:  
**JOHNNY DAVID GAMBOA MARTINEZ**

DIR. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar  
TELF. 023819250 Ext: 242  
www.municipiodemejia.gob.ec



## INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2024-148-ITF

Machachi, 25 de julio del 2024

### PROYECTO: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA"

En respuesta al Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M donde se menciona lo siguiente:

*"[...] En base a memorando N° 031-PS-CJ-2024-2024, de fecha 11 de julio de 2024, el Ab. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna Procurador Síndico, se dirige al Ing. Diego Fernando Loachamin Chano Director de Obras Públicas, documento que en conclusiones menciona lo siguiente: "4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del cantón mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón". [...]"*

*"[...] Por lo mencionado en párrafos anteriores, considerando la necesidad del proyecto para la solvencia y beneficio de la ciudadanía del Cantón Mejía; me permito solicitar se remitan a la brevedad posible (carácter prioritario) los INFORMES TECNICOS acorde a sus competencias dispuesta en el ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA, en dicho analisis se deberá OBLIGATORIAMENTE, establecer y considerar los siguientes aspectos:*

- 1. Justificación del proyecto enlazada a la necesidad local/cantonal (conforme a cada competencia), considerar las previsiones de la norma aplicable al caso.*
- 2. Pertinencia de la ejecución del proyecto.*
- 3. Pertinencia de la modalidad de ejecución (considerando que la autovía E35 está concesionada).*
- 4. Demás asuntos que puedan incluirse bajo sus competencias. [...]"*

En virtud de lo expuesto me permito indicar lo siguiente:



## ANTECEDENTES

### 1. DATOS INICIALES DEL PROYECTO

El principal problema se basa en los retrasos en la movilidad que se produce en dos puntos principales.

- Av. Pablo Guarderas en el giro a la izquierda, en la vía estatal E35 provoca congestión vehicular y retrasos excesivos en días festivos en el desplazamiento en vehículo, fines de semana, horas pico y feriados tanto locales como nacionales, así mismo con la inseguridad vial hacia los peatones.
- La intersección ubicada a 900 m. al norte de la AV. Pablo Guarderas, se localiza la vía estatal E35 y el ingreso al sur de la parroquia de Alóag con el ingreso al norte de Machachi. En los datos de investigación, se obtiene un volumen de tráfico considerable que se desvía tanto para el ingreso sur a Alóag, como para el norte de Machachi, a su vez, en este sector se localiza la feria de productores 600 m. al este de la intersección, lo cual genera un tráfico de vehículos livianos, camiones y volquetas los días martes, miércoles, jueves, viernes y sábados, tomando en cuenta que el proyecto planteado servirá como una obra de conexión entre las parroquias de Alóag y Machachi, por lo tanto, es un proyecto de alto impacto social y crecimiento para el Cantón a nivel de Provincia.

Así mismo el Art. 129 del COOTAD indica "(...) Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales. (...)”

La Dirección de Planificación Territorial generará los informes de viabilidad integral, en base a los insumos entregados por las diferentes áreas técnicas, financieras, legales y políticas que sustenten la Viabilidad Final para la priorización de los proyectos del Plan Operativo Anual 2024, en concordancia con la “Ley Orgánica de Planificación y Finanzas Públicas Art. 41 Planes de Desarrollo, y Art. 42.- Contenidos mínimos de los planes de desarrollo. - En concordancia con las disposiciones del Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)”.

#### 1.1. Monto

El monto del proyecto en general deberá ser presupuestado por la Dirección de Obras Públicas en función de los requerimientos y sus competencias.

#### 1.2. Plazo de ejecución

El plazo de ejecución es de 9 meses aproximadamente



### 1.3. Sector y Tipo de proyecto

Sector y subsector al que pertenece el proyecto	
SECTOR	SUBSECTOR
VIALIDAD Y TRANSPORTE	ADMINISTRACION VIALIDAD Y TRANSPORTE

Tabla 1: Sector y Subsector de Proyectos

## 2. DIAGNÓSTICO Y PROBLEMA

### 2.1. Identificación y caracterización de la población objetivo (Beneficiarios)

La población a beneficiar con la ejecución del proyecto es todo el cantón Mejía, lo que representa en número de habitantes a 108.167 (CENSO 2020).

La Provincia de Pichincha y el Cantón Mejía cuenta con una alta población flotante, que se acrecienta durante la época alta de turismo, por estar cerca de un nodo de articulación con las Provincias de la Costa y sur del país, conectando con los centros urbanos más importantes a nivel nacional.

### 2.2. Justificación de la necesidad

En el Cantón Mejía, existe una gran producción agropecuaria y la presencia de población flotante, por lo que la interconexión de las parroquias productivas generaría un enorme impacto en crecimiento en la economía interna del Cantón y así mismo a nivel de la provincia de Pichincha.

En virtud de las condiciones particulares mencionadas, es importante la implementación del proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA" cuyo objetivo es la conexión entre la parroquia de Alóag y Machachi e interconectándolo con el eje vial principal del país E35 y la articulación con las provincias del Sur del país, así como la cercanía del nodo de articulación de Alóag para la conexión con las provincias de la costa.



### 3. INFORMACIÓN DEL PROYECTO

#### 3.1. Datos

Provincia	Pichincha
Cantón	Mejía
Parroquia	Machachi
Sector	Condabulo
Dirección	Panamericana Sur - Venezuela
Clasificación del suelo	Urbano - Rural
Coordenadas	

PUNTO	ESTE	NORTE	ELEVACION
P1	770256.96	9945399.28	2919.00
P2	770442.09	9945394.56	2913.00
P3	770253.69	9945217.22	2914.00
P4	770437.93	9945211.35	2913.00

Tabla 2: Coordenadas

#### 3.2. Localización/Ubicación

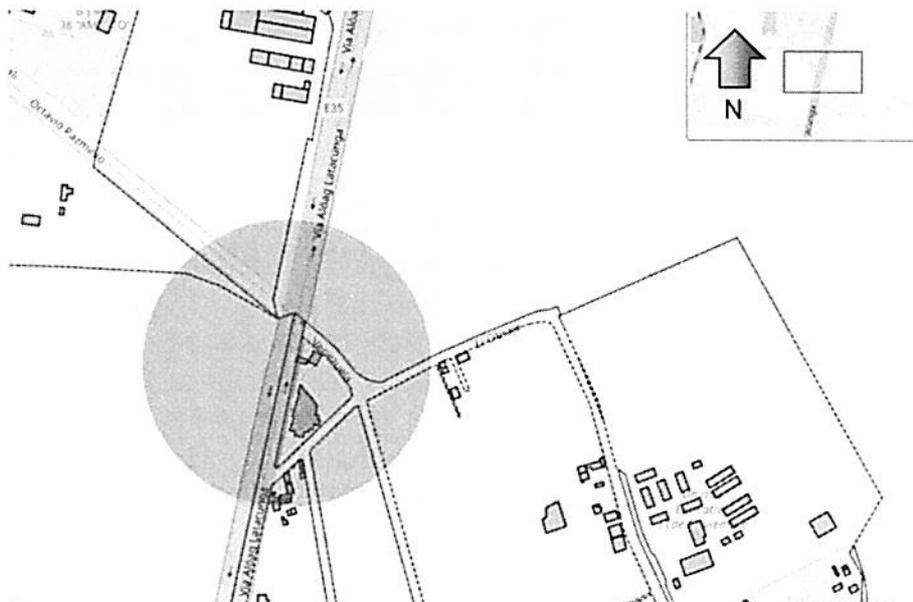
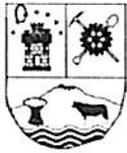


Gráfico 1: Ubicación de intervención

Zona a intervenir

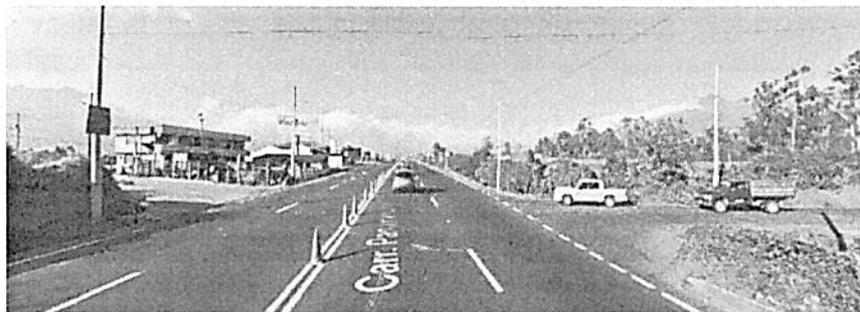


### 3.3. Descripción General

EL Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Mejía, en conjunto con la Dirección de Planificación Territorial y Dirección de Obras Públicas, preocupada de la mejora constante de la movilidad en la ciudad y considerando el flujo vehicular en la vía estatal E35 y peatonal del sector, particularmente en la intersección de la Autovía E35 y el ingreso sur a la parroquia de Alóag; ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi, es necesario dotar de una infraestructura de integración vial en dicho sector.

Para esto se plantea ejecutar una solución vial con un diseño de intercambiador que permita disminuir los tiempos de desplazamiento y reducir el tráfico de ingreso y salida, con mayor rapidez y fluidez hacia la Autovía E35, además que ofrezca varias opciones de movilidad para los ciudadanos, mediante la contratación de los "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA".

### 3.4. Registro Fotográfico



Fotografía N° 1 Lugar de Intervención



Fotografía N° 2 Anteproyecto



Fotografía N° 3 Anteproyecto

Fuente: Dirección de OOPP - GADMCM



#### 4. PLANIFICACIÓN

##### 4.1. Objetivos del Proyecto:

##### 4.1.1. General:

Realizar la construcción del proyecto para el intercambiador de tráfico en la vía E35 para la interconexión del corredor E35 y el ingreso a la parroquia de Alóag y Machachi, con el fin de mejorar el ángulo de visibilidad para los vehículos que se dirigen hacia el Norte y sur del país, mejorar el flujo vehicular, reducción de congestionamientos o cuellos de botella en puntos específicos.

##### 4.1.2. Específicos:

- Facilitar el movimiento continuo de vehículos y disminuir los embotellamientos en puntos críticos.
- Mejorar la distribución del tráfico entre diferentes rutas y reducir el tiempo de viaje.
- Minimizar los conflictos entre vehículos mediante la eliminación de cruces directos y la implementación de sistemas de señalización adecuados.
- Mejorar la visibilidad en los puntos de intersección y proporcionar señales claras y efectivas.
- Facilitar el acceso a zonas industriales, residenciales y comerciales del cantón Mejía.
- Facilitar el desarrollo de áreas comerciales e industriales al mejorar la accesibilidad.
- Atraer nuevas inversiones y mejorar la calidad de vida en la región mediante una infraestructura vial moderna y eficiente.

##### 4.2. Indicadores de Resultados

Mejorar el flujo vehicular y las condiciones de transitabilidad y seguridad para el peatón, con el fin de evitar posibles accidentes, cuellos de botellas en estos puntos, así reduciendo el tiempo de movilización de los vehículos, y teniendo una seguridad vial apropiada, segura y eficaz.

##### 4.3. Alineación de los Objetivos e Indicadores de gestión (ODS, Objetivos cantonales, Obj. Nacionales).

Objetivo de Desarrollo Sostenible-ODS	Objetivo del Plan Nacional de Desarrollo-PND	Objetivo Estratégico de desarrollo PDOT	Meta de resultados de PDOT
ODS 9 Industria, innovación e infraestructura	OPND 3 Fomentar la productividad y competitividad en los sectores agrícola, industrial, acuícola y pesquero, bajo el enfoque de economía circular	Reconectar armónicamente los sistemas humano-naturaleza a través de Biocorredores y tecnologías de la información que fomenten la movilidad sostenible, eficiencia energética y conectividad inteligente.	Implementar 1 nuevo el ingreso a la ciudad de Machachi, hasta el 2025

Tabla 3: Matriz de Alineación



#### 4.4. Matriz de Marco Lógico

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p><b>FIN:</b> Industria, innovación e infraestructura</p>	Número de intercambiadores y soluciones viales construidas	<p>Estudios realizados por la coordinación de factibilidad de MTOP central</p> <p>Informe de Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial</p> <p>Informe de Viabilidad</p>	Se respetan los programas de vialidad por parte de las políticas del estado
<p><b>PRÓPOSITO:</b></p> <p>Realizar la construcción del proyecto para el intercambiador de tráfico en la vía E35 para la interconexión del corredor E35 y el ingreso a la parroquia de Alóag y Machachi, con el fin de mejorar el ángulo de visibilidad para los vehículos que se dirigen hacia el Norte y sur del país, mejorar el flujo vehicular, reducción de congestionamientos o cuellos de botella en puntos específicos.</p>	% Eficiencia del GADMCM	Inspecciones y recorridos de la vía. Realización de encuestas a los pobladores y turistas.	Satisfacción de los pobladores y turistas por la implementación de los intercambiadores de tráfico.
<p><b>COMPONENTES:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Facilitar el movimiento continuo de vehículos y disminuir los embotellamientos en puntos críticos.</li> <li>Mejorar la distribución del tráfico entre diferentes rutas y reducir el tiempo de viaje.</li> <li>Minimizar los conflictos entre vehículos mediante la eliminación de cruces directos y la implementación de sistemas de señalización adecuados.</li> <li>Mejorar la visibilidad en los puntos de intersección y proporcionar señales claras y efectivas.</li> <li>Facilitar el acceso a zonas industriales, residenciales y comerciales del cantón Mejía.</li> <li>Facilitar el desarrollo de áreas comerciales e industriales al mejorar la accesibilidad.</li> <li>Atraer nuevas inversiones y mejorar la calidad de vida en la región mediante una infraestructura vial moderna y eficiente.</li> </ol>	% del presupuesto para La construcción utilizado	<p>Inspección y recorrido del proyecto que permita tener estadística real.</p> <p>Informe de fiscalización y libro de obra que certifique el cumplimiento de las especificaciones.</p> <p>Informes de supervisión de proyectos del MTOP</p> <p>Acta de entrega recepción provisional de la construcción del paso elevado.</p>	<p>Se cumplen los programas de financiamiento, interno como externo.</p> <p>Se cancela los pagos de las planillas de los trabajos ejecutados según los programas establecidos.</p>



<p><b>ACTIVIDADES</b></p> <p>"ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA"</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Intercambiador Aychapicho</li><li>2. Infraestructura de drenaje menor</li><li>3. Movimiento de tierras</li><li>4. Construcción de pasos a desnivel en doble</li><li>5. Traslado de materiales</li><li>6. Ambiental</li><li>7. Señalización y Seguridad Vial</li><li>8. Excavación y relleno para estructuras menores</li><li>9. Mejoramiento de la subrasante con suelo seleccionado</li><li>10. Hormigón estructural de cemento portland clase "A" f'c= 350 Kg/cm2 para estribos y muros</li><li>11. Transporte de sub-base</li><li>12. Agua para control de polvo</li><li>13. Marcas de Pavimento (Pintura)</li><li>14.</li></ol>		<p>COMPONENTE: contratación "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA"</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Elaboración de la documentación necesaria para dar cumplimiento de las competencias de la Dirección de Planificación Territorial.</li><li>- Limitación de presupuesto estatal.</li><li>- Decisiones a nivel Político</li><li>- Cambio de Leyes y Normativas inherentes.</li></ul>
---	--	---	---

Tabla 5: Matriz Marco Lógico

## 5. ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD

### 5.1. VIABILIDAD LEGAL

El proyecto será **LEGALMENTE VIABLE** una vez que se realice lo pertinente en la parte legal entre las partes que intervengan, con el fin de que el GAD Municipal del Cantón Mejía pueda intervenir en dicho proyecto y no incurrir en problemas de competencias; debido a que el proyecto se encuentra en la zona urbana de la parroquia de Machachi y la Autovía E35 que corresponde al sistema estatal vial, siendo este tipo de vialidad que no forma parte de la Red Vial Cantonal Urbana a cargo de la Municipalidad, de acuerdo a lo establecido en la normativa legal vigente:



## 5.2. BASE LEGAL

### **CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD)**

*Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;*

*c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;*

### **LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE**

*Art. 5.- Red vial estatal. Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras.*

*Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso.*

### **REGLAMENTO DE LA LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE**

*Art. 4.- Concepto y clases de vías.- Son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes, y, constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía.*

*Por sus características, las vías se clasifican en:*

*5.- Por su jurisdicción y competencia:*

*b.- Red vial estatal: Se considera como red vial estatal al conjunto de vías que forman parte de las troncales nacionales, que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como vías primarias o corredores arteriales y vías secundarias o vías colectoras.*



b.1.- Se definen como corredores arteriales a aquellas vías de integración nacional, que entrelazan capitales de provincias, puertos marítimos, aeropuertos, pasos de frontera y centros de carácter estratégico para el desarrollo económico y social del país.

b.2.- Se consideran vías colectoras a aquellas vías que tienen como función colectar el tráfico de las zonas locales para conectarlos con los corredores arteriales, bajo el principio de predominio de la accesibilidad sobre la movilidad.

**CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO, AMPLIACIÓN, EXPLOTACIÓN, ADMINISTRACIÓN DE CARRETERAS, CELEBRADO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES "MOP" Y LA CONCESIONARIA PANAMERICANA VIAL PANAVIAL**

*Celebrado en Quito el 30 de octubre de 1996*

**CONTRATO ADICIONAL - MODIFICATORIO AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA CARRETERA RUMICHACA - IBARRA- GUAYLLABAMBA Y ALÓAG - LATACUNGA - AMBATO - RIOBAMBA, SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES (MOP) Y LA CONCESIONARIA PANAMERICANA VIAL S.A. PANAVIAL.**

*4.8 Estipulaciones a incorporarse en la estructura del Contrato de Concesión Rumichaca - Riobamba.-*

*Las Partes convienen en incorporar en la estructura del Contrato de Concesión vigente, mediante un Contrato Adicional - Modificatorio, las estipulaciones constantes en el Anexo 23, que forma parte habilitante de esta Acta de Restablecimiento del Equilibrio Económico - Financiero.*

Así mismo se debe tomar en cuenta el Pronunciamiento del Procurador General del Estado mediante oficio N° 4256 con fecha 27 de octubre del 2023:

*"[...] Por lo expuesto, y en atención a los términos de sus consultas, se concluye que las disposiciones de la LOSNCP no son aplicables a los contratos de delegación o gestión delgada celebrados al amparo de lo previsto en el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, los artículos 41 y 46 de la Ley de Modernización del Estado y en el Decreto Ejecutivo No. 582, pues estos son de naturaleza distinta que aquellos cuyo propósito sea la ejecución de obras. la adquisición de bienes o la prestación de servicios incluidos los de consultoría. En suma, los contratos de delegación o gestión se rigen por el régimen jurídico aplicable que las partes contratantes hayan estipulado en el respectivo instrumento contractual. [...]"*



*"[...] En armonía con lo anterior, en aplicación del derecho a la seguridad jurídica preceptuado en el artículo 82 de la Constitución de la República, con cuyo precepto guarda sintonía el aforismo pacta sunt servanda, si en un contrato de delegación legalmente celebrado (al amparo del artículo 100 del COPCI; la LME y el Decreto Ejecutivo No. 582) se ha estipulado la factibilidad de suscribir contratos adicionales para ejecutar obras y servicios adicionales por razones de interés público, conveniencia institucional o causas imprevistas o técnicas, debe entenderse que dicha estipulación es amplia, suficiente y cabal a efectos de habilitar la suscripción de tales contratos adicionales, siempre que se cumplan las condiciones habilitantes que las partes hubieran acordado para tales fines. [...]"*

### 5.3. VIABILIDAD ECONÓMICA

#### Intercambiador Aychapicho

El proyecto será **ECONÓMICAMENTE VIABLE**, luego de establecer las diferentes alternativas a precios de mercado, precios de eficiencia y de la cuantificación y valoración de los Beneficios y costos sociales.

Estos cálculos deberán presupuestados y sometidos a un Análisis de Sensibilidad por parte de la Dirección de Obras Públicas tomando en cuenta las ventajas de la alternativa antes indicada y con Indicadores favorables, además de contar con todas las certificaciones correspondientes.

El Presupuesto referencial será determinado por la Dirección de Obras Públicas, que para el proyecto se desglosa a continuación:

DESCRIPCION	MONTO REFERENCIAL
Estudios (2% valor de construcción)	\$ 239.095,87
Construcción paso Elevado	\$ 11'954.793,35
Fiscalización (5% estudios de obra civil)	\$ 609.694,46
Control de Calidad (3% obra civil)	\$ 358.643,80
Expropiaciones	\$ 617.727,50
Socialización	\$ 25.548,35
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 13'805.503,33</b>

Tabla 6: Presupuesto (Dirección de OOPP – GADMCM)



#### 5.4. VIABILIDAD AMBIENTAL

No.	Tipo de Proyecto	Dirección	Georreferenciación	Observaciones
1	Obras de superficie en calles - Mejoramiento de la capa de rodadura, Proyecto de infraestructura vial	Sector Condabulo - Aychapicho	X: 770256.96 Y: 9945399.28	Actualmente existe un cruce vial con la E35 que genera conflicto al no permitir la continuidad de la vía, por tanto, se pretende realizar la construcción de un intercambiador en el sector de estudio

Tabla 4: Datos generales

El proyecto de "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA", corresponde ambientalmente a una actividad de impacto significativo de escala media misma que debe guiarse de buenas prácticas ambientales, para lo cual, es importante se considere previo a la ejecución del proyecto en los términos de referencia y/o contratos, por lo que el proyecto es **AMBIENTALMENTE VIABLE**.

#### 5.5. VIABILIDAD TÉCNICA

Igualmente, se determina que la alternativa técnica más conveniente es el Paso Elevado sobre la autovía E35, que, para sus diseños definitivos se tomará en cuenta todas especificaciones técnicas para su diseño conforme la normativa legal vigente.

##### 5.5.1. Paso Elevado

- **Mínima Interrupción del Tráfico:** Un paso elevado permite mantener el flujo continuo de la Panamericana E35 durante la construcción y reduce las interrupciones para los vehículos en tránsito.
- **Acceso y Conexión:** Facilita el cruce de vías menores o intersecciones sin afectar el tráfico principal, lo cual es crucial para una carretera de alto tránsito como la E35.
- **Costos:** El presupuesto para los diseños y construcción de un paso elevado deberá contar con todos los elementos, debido a la necesidad de estructuras de soporte, materiales y mano de obra especializada.
- **Estética y Mantenimiento:** Se deberá considerar en los diseños el impacto visual en el entorno y el mantenimiento a lo largo del tiempo.
- **Seguridad y Accesibilidad:** se deberá considerar la seguridad de los accesos y las rampas, así como la comodidad de los usuarios.



El proyecto está alineado con los planes de desarrollo a nivel nacional y vial, así como con las normativas de transporte y seguridad vial. La construcción del paso elevado puede formar parte de una estrategia más amplia para modernizar y mejorar la infraestructura de transporte en la zona.

## 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 6.1. CONCLUSIONES

Se puede concluir que la construcción de un paso elevado en el ingreso a la ciudad Machachi (Sector Aychapicho) en la Panamericana E35 representa una solución integral para mejorar la seguridad vial, optimizar el flujo de tráfico, y fomentar el desarrollo económico local. Estos beneficios justifican la inversión en la infraestructura y contribuyen a un entorno más seguro y eficiente para todos los usuarios de la carretera a nivel cantonal y nacional.

### 6.2. RECOMENDACIONES

Se recomienda que se determine un modelo del tipo de ejecución del proyecto en función de las competencias, tomando en cuenta que el proyecto se encuentra en la zona urbana de la parroquia de Machachi y es competencia del **GAD Municipal del Cantón Mejía GADMCM**; el **Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP**, ya que la autovía E35 corresponde al sistema vial estatal y; **PANAVIAL** como parte de su concesión, a fin de que el GADMCM pueda intervenir en dicho proyecto y no incurrir en problemas de competencias.

Por lo expuesto, la Dirección de Planificación Territorial emite el presente informe técnico donde se determina que el proyecto para los "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA" es **VIABLE**.

RESPONSABLE	NOMBRE	CARGO	DIRECCIÓN	FIRMA
<i>Elaborado por:</i>	<i>Arq. Andrés Bastidas</i>	<i>Analista de Inteligencia Territorial 2</i>	<i>DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL</i>	 Firmado electrónicamente por: JOFFRE ANDRES BASTIDAS SIERRA
<i>Revisado y Aprobado por:</i>	<i>Arq. David Gamboa</i>	<i>Director de Planificación Territorial</i>	<i>DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL</i>	 Firmado electrónicamente por: JOHNNY DAVID GAMBOA MARTINEZ





**Memorando Nro. GADMCM-DMTM-240-2024-M**  
Machachi, 29 de julio del 2024

**PARA:** Ing. Diego Loachamin  
**DIRECTOR DE OBRAS PUBLICAS**

Abg. Geovanny Pilaguano  
**DIRECTOR DE PROCURADORIA SINDICA**

**ASUNTO: INFORME TÉCNICO**

De mi consideración:

Reciba un atento y cordial saludo a la vez el deseo de éxitos en las funciones a usted encomendadas.

Adjunto informe técnico en respuesta al memorando Nro.GADMCM-OOPP-2024-2726-M Informe de Factibilidad proyecto para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la autovía e35 e ingreso a sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, cantón Mejía, provincia de pichincha y no dude en contactarme si tiene alguna pregunta o necesita aclaración adicional sobre cualquier aspecto del mismo.

Seguros de contar con su gentil atención, me despido, augurándole éxito en todas sus funciones.

Atentamente,



Msc. Karina Pachacama Velásquez  
**DIRECTORA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE**



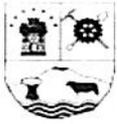




# PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA

## Contenido

<b>1. DATOS GENERALES DEL PROYECTO</b> .....	2
<b>1.1. Nombre del Proyecto</b> .....	2
<b>1.2. Cobertura y Localización</b> .....	2
<b>1.4. Sector y tipo del proyecto</b> .....	3
<b>1.5. Antecedentes</b> .....	4
<b>1.6. Justificación</b> .....	5
<b>2. OBJETIVOS DEL PROYECTO</b> .....	6
<b>2.1. Objetivo general y objetivos específicos:</b> .....	6
<b>3. DIAGNÓSTICO Y PROBLEMA</b> .....	7
<b>3.1. Descripción de la situación actual del área de intervención del proyecto</b> .....	7
<b>3.2. Identificación, descripción y diagnóstico del problema</b> .....	16
<b>3.3 Línea Base del Proyecto</b> .....	40
<b>4. BENEFICIOS ESPERADOS:</b> .....	41
<b>5. IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL:</b> .....	42
<b>6. CONCLUSIONES:</b> .....	42
<b>7. RECOMENDACIONES</b> .....	43



**INFORME TÉCNICO No. 051-IT-DR-IT-DMTM-2024**

**FECHA:** Machachi 15 de julio de 2024

**PARA:** Mgs. Karina Pachacama  
**DIRECTORA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE**

**ASUNTO:** Informe de Factibilidad del proyecto para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la autovía E35 e ingreso a sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, cantón Mejía, provincia de Pichincha

## 1. DATOS GENERALES DEL PROYECTO

### 1.1. Nombre del Proyecto

“CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA”

### 1.2. Cobertura y Localización

El proyecto está ubicado en la Provincia de Pichincha, el Cantón de Machachi, parroquia de Alóag y la Parroquia Machachi.

En cuanto a la localización, el sitio exacto en donde se ejecutará el proyecto, está situado en las coordenadas: Latitud 0°20'22.9"S; Longitud 78° 35'20.4"O.



#### 1.4. Sector y tipo del proyecto

En base al esquema de clasificación de los proyectos en sectores y subsectores o tipos de intervención, contenidos en el Anexo N° 1 de la Guía para la Presentación de Programas y Proyectos de Inversión Pública de la SENPLADES, para la elaboración de proyectos SENPLADES, este proyecto está clasificado de la siguiente manera:

Código	SECTORES	SUBSECTORES / TIPOS DE INTERVENCIÓN	INSTITUCIONES RESPONSABLES
C1321	Vialidad y Transporte	Intersubsectorial vialidad y transporte	Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO) y Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mejía

Descripción de sectores y subsectores de intervención



## 1.5. Antecedentes

**Contexto de la Vía E35:** La Vía E35 es una de las principales rutas de comunicación terrestre en el país, facilitando el tránsito de mercancías y pasajeros entre diferentes regiones. Su papel como corredor estratégico para el comercio y la movilidad ha sido fundamental en el desarrollo económico regional.

**Concesión a Panavial:** El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) adjudicó la concesión de la Vía E35 a la empresa Panavial, con el objetivo de mejorar la infraestructura vial, optimizar el mantenimiento y garantizar una gestión eficiente de la carretera. Esta concesión incluye responsabilidades para la modernización de la vía y la implementación de mejoras que respondan a las crecientes demandas del tráfico.

**Necesidad de un Intercambiador:** Se ha identificado la necesidad de construir un intercambiador en la Vía E35 debido a los siguientes factores:

- **Aumento del Tráfico:** El tráfico en la Vía E35 ha incrementado significativamente en los últimos años, lo que ha generado congestión en los puntos críticos de la carretera. La construcción de un intercambiador permitirá una mejor gestión del flujo vehicular y reducirá los embotellamientos.
- **Puntos Críticos de Congestión:** La Vía E35 presenta puntos de congestión, especialmente en las intersecciones principales. Estos puntos se convierten en cuellos de botella durante las horas pico, lo que provoca retrasos y aumenta el riesgo de accidentes.
- **Desafíos de Seguridad:** Los puntos de acceso y cruces no regulados adecuadamente han resultado en un aumento en el número de accidentes. La falta de una infraestructura de intercambiador adecuada contribuye a estos problemas de seguridad vial.
- **Conectividad Regional:** Un intercambiador facilitará el acceso a áreas adyacentes y mejorará la conectividad con otras rutas importantes, contribuyendo a una red de transporte más eficiente.
- **Seguridad Vial:** La congestión y los cruces de caminos sin control adecuado han incrementado los riesgos de accidentes. Un intercambiador ayudará a reducir estos riesgos al ofrecer una infraestructura más segura y organizada para los vehículos.
- **Desarrollo Económico:** La optimización del tráfico y la mejora en la infraestructura vial fomentarán el desarrollo económico de la región al facilitar el transporte de mercancías y mejorar el acceso a centros comerciales y zonas industriales.

La construcción del intercambiador en la Vía E35 es una medida estratégica para mejorar la eficiencia y seguridad de la infraestructura vial, responder al aumento del tráfico y fomentar el



desarrollo económico regional. Esta inversión es congruente con los objetivos de la concesión otorgada a Panavial y contribuirá significativamente a la calidad del servicio en la Vía E35.

## 1.6. Justificación

La construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la Autovía E35, ingreso al Sur de Alóag e ingreso a Norte de Machachi, en el Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, es de suma importancia por varias razones fundamentales:

- **Mejora de la Seguridad Vial:** La intersección actual puede presentar condiciones peligrosas debido a la alta densidad de tráfico y la complejidad de los movimientos vehiculares. Un intercambiador bien diseñado y construido puede reducir significativamente el riesgo de colisiones y accidentes, mejorando así la seguridad de conductores, pasajeros y peatones.
- **Optimización del Flujo Vehicular:** La construcción del intercambiador permitirá una distribución más eficiente del tráfico, facilitando el movimiento fluido de vehículos entre la Autovía E35, el ingreso al Sur Alóag y el ingreso al Norte de Machachi. Esto ayudará a reducir los tiempos de viaje, evitar congestiones y mejorar la experiencia de conducción para los usuarios de la vía.
- **Reducción de Puntos de Conflicto:** Actualmente, la intersección puede tener múltiples puntos de conflicto donde los vehículos deben cruzarse o cambiar de dirección, aumentando el riesgo de colisiones. La construcción de un intercambiador separa los flujos de tráfico, reduciendo así los conflictos y mejorando la seguridad general en el área.
- **Mejora en la Gestión de Movimientos Vehiculares:** El diseño del intercambiador incluirá rampas de entrada y salida, pasos elevados o subterráneos, y carriles de aceleración y desaceleración adecuados. Esto permitirá a los conductores realizar maniobras de manera más segura y ordenada, evitando giros peligrosos o cambios bruscos de carril.
- **Reducción de Accidentes:** Al eliminar los cruces a nivel y proporcionar rutas claras y seguras para los vehículos que ingresan y salen de la Autovía E35 y los accesos al Sur Alóag y Norte de Machachi, se espera una disminución significativa en el número de accidentes. Los intercambiadores bien diseñados han demostrado reducir las colisiones al minimizar los puntos de contacto entre vehículos que se desplazan en diferentes direcciones.
- **Incremento de la Visibilidad y Señalización:** La construcción del intercambiador incluirá mejoras en la señalización horizontal y vertical, así como la instalación de iluminación adecuada. Esto mejorará la visibilidad para los conductores, especialmente durante la



noche o en condiciones climáticas adversas, reduciendo la probabilidad de accidentes por falta de visibilidad.

- **Promoción de Conducta Vial Segura:** Un intercambiador bien diseñado puede fomentar una conducción más segura al establecer claramente las rutas y los movimientos permitidos. Esto ayuda a educar a los conductores sobre las prácticas seguras de conducción y reduce los comportamientos riesgosos como los adelantamientos indebidos o los cambios repentinos de carril.
- **Desarrollo Económico y Social:** Una infraestructura vial eficiente y segura es crucial para el desarrollo económico regional. Facilita el transporte de bienes y servicios, promueve el turismo y fortalece la conectividad entre comunidades, lo que puede impulsar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los residentes locales.
- **Reducción del Impacto Ambiental:** Mejorar la eficiencia del tráfico puede contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y del consumo de combustible debido a menores tiempos de espera y desplazamientos más fluidos.
- **Cumplimiento de Normativas y Estándares:** La construcción del intercambiador puede estar alineada con normativas y estándares de seguridad vial y ambiental, asegurando que la infraestructura cumpla con requisitos actuales y futuros de desarrollo sostenible y bienestar comunitario.

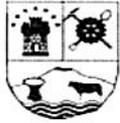
## 2. OBJETIVOS DEL PROYECTO

### 2.1. Objetivo general y objetivos específicos:

**Objetivo General o Propósito:** Disponer de infraestructura, instalaciones y equipamiento adecuado para descongestionar el tráfico en la intersección autovía E35 e ingreso al sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, con un flujo estimado diario superior a 48 000 automotores

**Objetivos Específicos o Componentes:** El proyecto denominado construcción intersección entre la autovía E35 e ingreso al sur Alóag e ingreso al norte de Machachi, cantón Mejía, provincia de Pichincha, contempla:

- Mejorar la seguridad vial.
- Optimizar la fluidez del tráfico.
- Reducir los tiempos de viaje.
- Facilitar el acceso a los diferentes destinos (Sur Alóag, Norte de Machachi y otros puntos de la Autovía E35).



### 3. DIAGNÓSTICO Y PROBLEMA

#### 3.1. Descripción de la situación actual del área de intervención del proyecto

##### **Descripción de la provincia del Pichincha, Cantón Mejía, Parroquia Alóag y Machachi**

Pichincha es una de las veinticuatro provincias que conforman la República del Ecuador, situada en el centro norte del país, en la zona geográfica conocida como región interandina o sierra, principalmente sobre la hoya de Guayllabamba en el este y ramificaciones subandinas en el noroccidente. Su capital administrativa es la ciudad de Quito, la cual además es su urbe más poblada y la capital del país. Es también el principal centro comercial del país. Ocupa un territorio de unos 9535,91 km<sup>2</sup>, siendo la undécima provincia del país por extensión.

**Capital:** Quito, fundada 6 de diciembre de 1534

**Superficie:** 9535,91 km<sup>2</sup>

**Población:** 3 089 473 personas

##### **Cantones:**

- Quito
- Cayambe
- Mejía
- Pedro Moncayo
- Rumiñahui
- San Miguel de los Bancos
- Pedro Vicente Maldonado
- Puerto Quito

##### **Limites Provinciales:**

- Norte con Imbabura
- Sur con Cotopaxi,
- Occidente con Santo Domingo de los Tsáchilas,
- Noroccidente con Esmeraldas,
- Noreste con Sucumbíos
- Este con Napo.

##### **Condiciones Demográficas:**

La mayor parte de la población de la provincia está concentrada en su capital, Quito. La población tiene un rápido crecimiento, especialmente la urbana, debido a las importantes corrientes migratorias internas, de distintas zonas (rurales en su mayoría) del Ecuador, que emigran hacia la capital. De los 2 798 842 habitantes que tiene la provincia de Pichincha, unos 2 415 243 viven en la conurbación de Quito, que representa el 90 % de toda la población



Pichinchana. Se estima que para el 2020 la población conurbada de Quito sería de casi 3 millones de habitantes si sigue creciendo al ritmo actual.

Hay que destacar que desde inicios de la República se han establecido inmigrantes de Europa, Asia, Colombia y EE. UU. cuyo aporte al desarrollo de las actividades económicas, artísticas y culturales han sido importantes. Pichincha es la segunda provincia más poblada de Ecuador, tras la provincia del Guayas. La población de la región es principalmente mestiza y castiza, con una considerable y creciente población Indígena, asiática y una casi nula población afrodescendiente.

#### **Clima:**

El clima puede ser variable debido a la altura, desde el tropical hasta el glacial, debido a la presencia de la cordillera de los Andes y la presencia del Chocó biogeográfico al noroccidente; la provincia se halla climatológicamente fragmentada en diversos sectores. Además, a causa de su ubicación tropical, cada zona climática presenta sólo dos estaciones definidas: húmeda y seca. En el noroccidente la temperatura oscila entre los 25 °C y 15 °C, mientras que en la zona andina, ésta suele estar entre los 10 °C y -3 °C.

#### **Orografía:**

La provincia del Pichincha se encuentra en la hoya de Guayllabamba o de Quito. La parte de Los Andes se encuentra atravesada por la línea Ecuatorial, la cual divide a la Tierra en dos hemisferios, Norte y Sur. Las cordilleras Oriental y Occidental están unidas entre sí por los nudos de Mojanda-Cajas, al Norte, y de Tiopullo, al Sur. En la cordillera Occidental se encuentran hacia el Sur el volcán Pululagua (3.356 m), el Ya-naúrco (4.538) y el Casitagua con 3.515 metros de altura. Uno de los más altos es el Guagua Pichincha (4.675 m), situado al Oeste del Rucu (4.324 m). Más al Sur se levanta el Atacazo (4.463 m); hacia el Occidente está el Corazón (4.788 m). En la cordillera Oriental o Real se encuentra hacia el Norte el Sincholagua con 4.893 m, al Este el nevado Antisana con 5.758 m. Los páramos de Guamaní siguen hasta el Norte hasta alcanzar el Filocorrales (4.447 m) y el Aucuquiro o Puntas, de 4.452 metros de altura. Termina la cordillera en la hoya de Quito con el Cayambeúrco, más conocido como Cayambe, un nevado de 5.790 m, que es la columna Noreste de la hoya.

#### **Hidrografía:**

Los ríos más importantes, con caudales muy aprovechados en las faenas agrícolas son: Guayllabamba, San Pedro, Pita, Pisque, Blanco, todos de la Cuenca del Pacífico.

#### **Flora**

Se caracteriza por la diversidad de especies observadas, muchas de ellas son utilizadas por sus habitantes con fines medicinales. La característica más sobresaliente de la provincia es la presencia de una gran variedad de orquídeas, cuyas formas y colores desafían la imaginación del visitante.

#### **Fauna**

En cuanto a la fauna podemos observar especies como: zorros o zarigüeyas, raposas, conejos de monte, quílicos, cóndor, gaviota serrana, curiangué, legales, buitres, gavilanes, bandurrias, patos torronteros, lechuzas y colibrí. Entre los mamíferos existen osos de anteojos, venados, ciervo enano, lobos de páramo, pumas, conejos, murciélagos y chucuris.



### Desarrollo económico

La economía de Pichincha se centra en Quito pues en la ciudad vive la mayoría de la población, la ciudad es el centro político de la provincia, alberga los principales organismos gubernamentales, culturales y comerciales del país, junto con Guayaquil. La economía rural se centra en la agricultura. La Carolina, uno de los principales centros económicos de Quito. Quito, es la segunda ciudad que más aporta al PIB Nacional luego de Guayaquil, y la segunda con mayor Renta per cápita luego de Cuenca. Quito es la de mayor grado de recaudación de impuestos en el Ecuador por concepto de gravámenes según el Servicio de Rentas Internas (S.R.I.), superando el 57% nacional al año 2009, 25 siendo en la actualidad la región económica más importante del país, 26 según el último "estudio" realizado por el Banco Central del Ecuador, en el año 2006, el aporte fue del 18,6% al PIB, generando 4106 millones de dólares, sin embargo su valor de adjudicación permite que este PIB sea aún mayor llegando a adquirir en términos reales el 27%<sup>27</sup> del PIB país gracias a las aportaciones de la producción petrolera y predial.<sup>28</sup> Actualizado: al 2009 el PIB de Quito fue de 10650 millones de dólares aproximadamente por concepto de producción (19% de aportación), 4112 millones de dólares por concepto de adjudicación (8% de adjudicación) y 14762 millones de dólares por concepto total de PIB (27% procedente del 8% adjudicado, 19% producido).

### Comercio:

La actividad industrial es la más representativa a nivel nacional. Importantes fábricas de ayer y hoy, son un aporte fundamental al desarrollo socio-económico del país. La mayoría de agroindustrias están encaminadas a la producción alimenticia y licorera. El sector automotriz ha instalado modernas plantas localizadas en las ciudades de Quito y Santo Domingo de los Colorados y en sitios muy cercanos a éstos.

### Atractivos Turísticos

- Pucará de Rumicucho
- Pirámides quitus de Cochasquí
- Termas de Tulipe
- Ruinas de Quitoloma
- Reserva Ecológica Los Ilinizas
- Centro Histórico de Quito
- Yaku: Museo del Agua
- Cascada del Río Pita
- Ciudad de Mindo
- Refugio de Vida Pasochoa
- Vulcano Park
- Reserva Geobotánica Pululahua
- Iglesia La Catedral
- Mitad del Mundo

### Descripción de la Cantón Mejía

Mejía de ha dado a conocer por su trabajo agrícola ganadero muy ligado a la cultura chacarera que en estos últimos años ha tomado gran impulso sobre todo con el "Paseo Procesional del



Chagra", pero no es solo eso, pues cientos de turistas visitan la zona por sus afamadas aguas termales y minerales, sus coloridos mercados y su gente amable.

### Historia

Los Panzaleos asentados en las faldas del Rumiñahui y el Pasochoa fueron los primeros habitantes de lo que hoy es Mejía y fue la población más antigua que se estableció en la región interandina del Ecuador. Llegaron de Centroamérica 50 años D.C y duraron cerca de los 150 años tiempo en que se desarrolló una cultura más avanzada. De diversos lugares también llegaron otras culturas entre las que sobresalen los puruháes, posteriormente los incas y para finalizar los españoles. Mejía fue un sitio estratégico dentro del gran camino real de los incas. Ya en la época republicana fue lento el crecimiento poblacional en Mejía ya que la zona conservó características rurales ligadas a una producción agrícola de cereales y a una producción ganadera orientada a la industria lechera. La importancia de Machachi se da como el primer asentamiento poblacional del cantón lo cual permitirá que el 14 de julio de 1883 sea elevada a la calidad de CANTON.

**Temperatura Promedio:** 12°C  
**Superficie:** 1411,11 Km<sup>2</sup>

### Límites

- Norte: Distrito Metropolitano de Quito, Cantón Rumiñahui y Santo Domingo de los Colorados
- Sur: Provincia Cotopaxi
- Este: Provincia de Napo
- Oeste: Santo Domingo de los Tsáchilas
- 

### Geografía

#### Clima

El Cantón Mejía presenta temperaturas que varían de 3,3 °C en las zonas altas, hasta los 20,9°C en las zonas más bajas; El promedio de precipitaciones al año es de 131 mm, con humedad diaria promedio de 77,6%.

#### Transporte y vialidad

El transporte público es una de las opciones de movilización en el cantón. Tiene un servicio interparroquial e intercantonal de buses, así como de taxis y camionetas. Buena parte de las vías están asfaltadas o adoquinadas y con señalética.

#### Industria



El cantón Mejía presenta un desarrollo industrial interesante. Existe una variedad de fábricas dedicadas a actividades agrícolas, ganaderas, alimentarias. Elaboración de lácteos y carnes, envasado de agua y gaseosas, textiles, agroindustriales, metalúrgica y de reciclaje. Las principales fábricas son: Paraíso, Alpina, Yambal, Adelca, Aga, Invedelca, Acería del Ecuador y Tesalia CBC. Muchas de ellas se han establecido en las parroquias de Alóag y Tambillo por estar en el eje vial que une la sierra con la costa.

**Extensión y población de Mejía**

PARROQUIA	SUPERFICIE km <sup>2</sup>	POBLACIÓN Nro. habitantes
MACHACHI	392.91	36.736
ALÓAG	212.75	12.284
ALOASÍ	65.65	12.881
CUTUGLAGUA	32.45	22.270
EL CHAUPI	142.60	1.936
MANUEL CORNEJO ASTORGA	493.66	4.869
TAMBILLO	50.0	11.063
UYUMBICHO	21.09	6.127
<b>TOTAL</b>	<b>1.411,11</b>	<b>108.166</b>

**Situación actual de la vía**

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) concedió el tramo de la E35 a PANAMERICANA VIAL S.A. - PANAVIAL como parte de un esfuerzo para mejorar la infraestructura vial del Ecuador mediante asociaciones público-privadas. El objetivo de estas concesiones es atraer inversión privada para financiar, construir, operar, y mantener carreteras estratégicas del país, reduciendo así la carga financiera y operativa sobre el Estado.

Específicamente, la E35 es una de las arterias viales más importantes de Ecuador, ya que conecta varias provincias y es crucial para el transporte de bienes y personas. Con la concesión a Panavial, el MTO buscó garantizar un mantenimiento adecuado, mejoras continuas, y una operación eficiente del tramo de la E35, lo cual incluye la recaudación de peajes que financian estos servicios.

La concesión de la Vía E35 en el tramo que atraviesa Machachi, al sur de Quito, es parte de una estrategia para mejorar y mantener una de las carreteras más importantes de Ecuador. La E35 forma parte de la Troncal de la Sierra, conectando regiones clave del país desde el norte hasta el sur. La concesión en este tramo específico está diseñada para asegurar que la carretera se mantenga en buen estado, mejorar la seguridad vial y facilitar el tránsito vehicular.



#### Detalles de la Concesión de la Vía E35 en Machachi:

- **Tramo Concesionado:** El tramo de la Vía E35 que pasa por Machachi es parte de un corredor más amplio que suele estar bajo la administración de una empresa concesionaria, como Panavial. Este tramo es crucial porque conecta áreas agrícolas y productivas con mercados más grandes, incluyendo Quito.
- **Responsabilidades de la Concesionaria:** Mantenimiento de la Vía: La concesionaria es responsable de mantener el tramo en buenas condiciones, lo que incluye reparaciones del asfalto, mantenimiento de señalización, y limpieza de la vía.
- **Seguridad Vial:** Implementar y mantener medidas de seguridad, como señalización adecuada, reductores de velocidad, barandas de seguridad, y otros dispositivos para prevenir accidentes.
- **Operación de Peajes:** Si el tramo incluye peajes, la concesionaria tiene la responsabilidad de administrarlos y utilizarlos para financiar el mantenimiento de la vía.
- **Mejoras y Ampliaciones:** Según el contrato, la concesionaria podría estar obligada a realizar mejoras, como la ampliación de la vía para evitar cuellos de botella o la construcción de intercambiadores.

#### Impacto en la Ciudadanía de Machachi:

- **Facilitación del Tránsito:** La concesión busca asegurar que el tránsito por Machachi sea fluido, lo que es crucial para los habitantes y para el transporte de mercancías.
- **Desarrollo Económico:** Mejorar la infraestructura vial en Machachi fomenta el desarrollo económico local, al facilitar el acceso a mercados y reducir los tiempos de viaje.

#### Beneficios para los Usuarios:

- **Vía en Buen Estado:** Se espera que la concesionaria mantenga la vía en condiciones óptimas, reduciendo el desgaste de los vehículos y los tiempos de viaje.



- Seguridad Mejorada: La inversión en medidas de seguridad vial debe reducir el número de accidentes en el tramo concesionado.
- Atención al Usuario: Las concesionarias suelen ofrecer servicios de emergencia en la vía, como asistencia mecánica o primeros auxilios.

## Descripción de la parroquia de Machachi

### Historia

Machachi está ubicada al sur de la capital de Ecuador, Quito . Es una ciudad rodeada por los volcanes Atacazo , Corazón , Rumiñahui , Illinizas , Cerro Viudita , Pasochoa y Sincholagua , y posee parte del volcán Cotopaxi , un gran volcán activo que mide 5.897 m (19.347 ft) de altitud. De hecho, el valle posee ocho volcanes en su interior, una de las razones por las que Alexander Von Humboldt nombró a la región "Avenida de los Volcanes".

### Geografía

Machachi se encuentra asentada en el sur de la Provincia de Pichincha, en el centro norte de la Región Interandina del Ecuador. La ciudad está asentada sobre un extenso valle a 2945 metros sobre el nivel del mar, en medio de los volcanes: Pasochoa, Rumiñahui y Corazón; también se encuentra muy próximo a las cumbres nevadas Cotopaxi e Iliniza que influyen mucho en el clima de Machachi, vuelven al clima de la ciudad mucho más frío que otros valles Interandinos de la Provincia.

### Transporte

El transporte público es el principal medio transporte de los habitantes de la ciudad, tiene un servicio de bus público interparroquial e intercantonal para el transporte a localidades cercanas. Buena parte de las calles de la ciudad están asfaltadas o adoquinadas, aunque algunas están desgastadas y el resto de calles son lastradas, principalmente en los barrios nuevos que se expanden en la periferia de la urbe.

### Avenidas importantes

- Panamericana E35
- Pablo Guarderas
- Amazonas



- García Moreno
- Nueva España

### **Economía**

Machachi es una ciudad de amplia actividad comercial. La ciudad es el mayor centro económico y comercial del sur de la provincia de Pichincha. Alberga grandes organismos financieros y comerciales del país. Su economía se basa en la producción de agua mineral, la agricultura, la ganadería y el transporte. Los principales ingresos de los machachenses son el comercio formal e informal, los negocios, la agricultura y la acuicultura; el comercio de la gran mayoría de la población consta de pymes y microempresas, sumándose de forma importante la economía informal que da ocupación a miles de personas.

La actividad comercial y los beneficios que brindan se ven también a nivel corporativo, las oportunidades del sector privado al desarrollar modelos de negocios que generen valor económico, ambiental y social, están reflejadas en el desarrollo de nuevas estructuras, la inversión privada ha formado parte en el proceso del crecimiento de la ciudad, los proyectos inmobiliarios, urbanizaciones privadas, y oficinas, han ido en aumento, convirtiendo a la ciudad en un punto estratégico y atractivo para hacer negocios en la provincia.

### **Descripción de la parroquia de Alóag**

#### **Historia**

La Información señala que los más antiguos pobladores de esta localidad pertenecieron al pueblo Panzaleo, quienes habitaban en las faldas del Rumiñahui y del Pasochoa, formando un triángulo que actualmente conocemos como las parroquias de Machachi, Alóag y Aloasí.



Los panzaleos tenían su propio idioma llamado "Paéz". Su gobierno estaba formado por un cacique. Se confederaban cuando les amenazaba algún peligro. Adoraban al sol como su dios, denominado Itaqui, pero creían en un ser superior llamado Yux. Los Brujos, o "nohán" eran temidos y respetados. La fiesta más solemne era la del sol, llamada "Itaquifño" y duraba seis días.

También se conoce que una vez que estos pueblos fueron conquistados por los incas, estas tierras fueron retiros favoritos o típicos de la élite incásica donde se construyeron tambos o lugares de descanso porque además de ofrecer fuentes de aguas termales, esta fue la ruta obligada por donde pasaba el camino real.

#### Limites:

Limita por el norte con la quebrada de Miraflores y la hacienda de ese nombre que a su vez separa al cantón Mejía del Distrito Metropolitano de Quito; al noreste con el camino viejo de la parroquia Tambillo, formando ángulo con la hacienda de "Aguilera" y el camino de Pilopata (parroquia Cutuglagua); al sur con las parroquias de Aloasí, El Chaupi y Manuel Cornejo Astorga (Tandapi); al occidente (oeste) con la parroquia Manuel Cornejo Astorga (Tandapi) y la cordillera del Corazón hasta el puente de "Silante" y al este con la parroquia de Machachi.

#### Superficie

La superficie total de la parroquia Alóag es de 209,60 km<sup>2</sup>.

#### Lugares Turísticos de Alóag

- **Cerro La Viudita:** Después del peaje Vía Alóag-Santo Domingo, cruzará las calles empedradas y el camino de tierra para descubrir un lugar histórico donde se produjeron conflictos debido a su ubicación estratégica. La Viudita (3.783 millas) fue testigo de la carrera de tropas españolas que tuvo que evitar la llegada de las fuerzas liberadoras a Quito y es el escenario de la **batalla de Pichincha** el 24 de mayo de 1822.
- **Reserva Natural Bomnolí:** La entrada al Bosque Bombolí se encuentra en el vigésimo km de Vía Alóag-Santo Domingo, desde donde se debe recorrer 6 Km. Esta atracción se ubica en el borde costero de la cordillera occidental entre 2,700 y 3,450 metros sobre el nivel del mar (msmm), con una temperatura media de 13°C en invierno y 25 en verano. En el bosque se puede ver la hora (abeto, pumamaqui, podocarpus, etc.)
- **Popular del Señor de Casanto:** Se trata de una escultura en un árbol de Casanto y, según varias versiones, tiene más de 250 años. Está protegida en el patio de la iglesia de Nuestra Señora de la Asunción de Alóag.



### 3.2. Identificación, descripción y diagnóstico del problema

El Cantón Mejía es conocido como una joya agrícola y ganadera, tiene una superficie de 1.476  $km^2$ , sus parroquias se encuentran totalmente separadas y definidas dentro en esta superficie. La población está dispersa con un mayor número de habitantes en zonas rurales que en zonas urbanas. El cantón se encuentra limitado por los siguientes cantones: al norte: Rumiñahui, Distrito Metropolitano de Quito y Santo Domingo; al sur: Latacunga y Sigchos; al este: Archidona y al oeste: Sigchos y Santo Domingo.

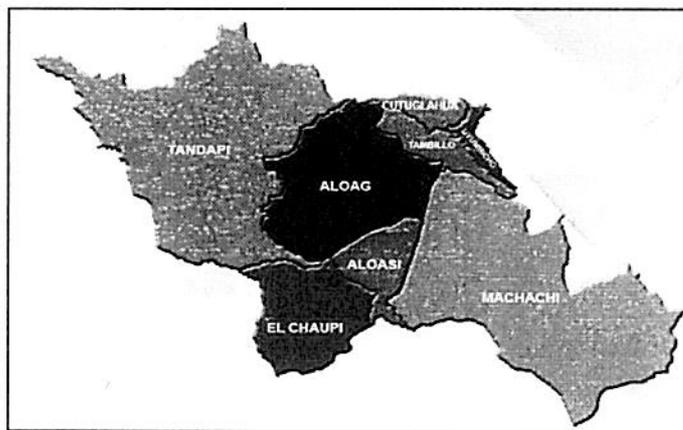


Figura 1.- Parroquias del cantón Mejía

Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Cant%C3%B3n\\_Mej%C3%ADa](https://es.wikipedia.org/wiki/Cant%C3%B3n_Mej%C3%ADa)

En la Figura 1, el cantón Mejía está conformado por 8 parroquias: 1 urbana y 7 rurales; urbana: Machachi y rurales: Alóag, Aloasí, Manuel Cornejo Astorga (Tandapi), Cutuglagua, El Chaupi, Tambillo y Uyumbicho.

Tabla 1.- Población del cantón Mejía 2022.

Parroquia	Población
Machachi,	32.814
Alóag,	10.319
Aloasí,	12.530
Manuel Cornejo Astorga (Tandapi)	3.341
Cutuglagua,	25.422
El Chaupi,	1.425
Tambillo	9.851
Uyumbicho.	6.192
<b>TOTAL</b>	<b>101.894</b>

Fuente: Población del cantón Mejía, INEC 2022.

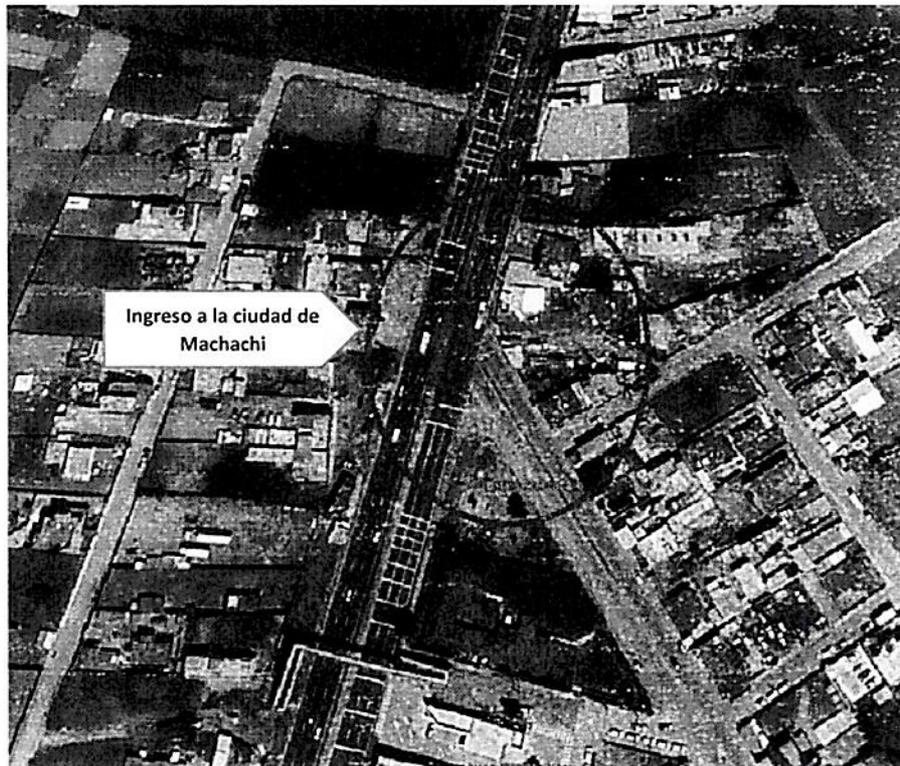


La concentración poblacional se caracteriza por ser un proceso de constante aumento de la población, tanto en zonas urbanas como rurales, donde las ciudades más grandes concentran población en detrimento de las más pequeñas. De acuerdo a esto, en el 2022 el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) llevó a cabo el censo poblacional en el cual se determinó que la población de la Parroquias del cantón Mejía era de 101.894 habitantes.

### IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Las intersecciones de las vías Pablo Guarderas – E35 (ingreso principal a Machachi), vía Aychapicho – E35 (ingreso sur a la parroquia de Alóag), además en el sentido Sur-Norte la vía a Taguachi y E35, tienen forma de una “T”, mismas que separa el flujo de transporte para acceder a la ciudad de Machachi.

La geometría de la intersección presenta un punto de conflicto donde el flujo en sentido norte y sur de la carretera Panamericana E35 debe detenerse para ceder el paso al flujo principal del ingreso a la ciudad de Machachi, esto conlleva a un incremento de los congestionamientos, conflictos y varios accidentes de tránsito.



*Figura 2. Ingreso principal a Machachi  
Fuente. Google Earth Pro*



### DESCRIPCIÓN DE LA VÍA ACTUAL

Actualmente existe la carretera Panamericana Sur (Autovía E35) que constituye una vía estatal primaria que atraviesa la región sierra del país, es una vía de buenas características de 6 y 4 carriles, pero a su vez es una vía con un notable incremento de accidentes de tránsito en el ingreso principal a la ciudad de Machachi y el cruce de vehículos entre el ingreso norte de la ciudad de Machachi y el ingreso sur de la parroquia de Alóag.



*Figura 3. Cruce entre norte ciudad de Machachi y sur parroquia de Alóag  
Fuente. Google Earth Pro*

### Centros a tractores de viajes

#### Transporte Público y Comercial

Son cuatro (4) operadoras las que serán beneficiadas con la implementación del proyecto, entre ellas; Cooperativa Mejía, la Cooperativa Carlos Brito, la Cooperativa Ruta Andina, la Compañía Trans. Machacheña, las cuales prestan el servicio de transporte desde y hacia la ciudad de Machachi sus diferentes parroquias, su flota vehicular es tipo BUS y aproximadamente son de aproximadamente 12 metros de longitud, con una capacidad aproximada de 40 pasajeros. La flota vehicular es de ciento treinta y ocho (138) unidades:



**Tabla 2.- Flota vehicular transporte público.**

Operadora	No. Unidades	Modalidad
Cooperativa Mejía	56	Intraprovincial
Cooperativa Carlos Brito	26	Intraprovincial
Cooperativa Ruta Andina	18	Intracantonal
Compañía Trans. Machacheñas	38	Intracantonal
Cooperativa el Chaupi	16	Intracantonal
<b>Total</b>	<b>154</b>	

*Fuente: Catastro DMT 2024*

En referencia al transporte comercial y turismo, existen varias modalidades las cuales circulan en la ciudad de Machachi, entre ellas;

- Transporte de carga pesada
- Transporte de carga liviana
- Transporte escolar e institucional
- Transporte en taxis convenciones y ejecutivos
- Transporte en carga mixta
- Transporte de turismo.

#### **Instituciones Educativas**

En la ciudad de Machachi y parroquia de Alóag cuentan con centros educativos que tienen sus recintos en zonas céntricas y en algunos casos en zonas rurales los mismos que serán beneficiados con la implementación de este proyecto.

**Tabla 3. Unidades Educativas públicas en la ciudad de Machachi**

Parroquia	Instituciones Educativas	Estudiantes
Machachi	LUIS FELIPE BORJA	1803
	MACHACHI	1974
	VICENTE MIRANDA	160
	JOSE MEJIA LEQUERICA	1904
	11 DE NOVIEMBRE	1534
	ANA MARIA VELASCO DE DONOSO	29
	KIWANIS	32
	MARIA GUARDERAS	122



ALFREDO ESCUDERO	100
DR. EDUARDO MIÑO CABEZAS	20
CARLOS FREILE LARREA	138
JUAN AMADOR	56

Fuente. Distrito Mejía-Rumiñahui

Tabla 4. Unidades Educativas públicas en la parroquia de Alóag

Parroquia	Instituciones Educativas	Estudiantes
Alóag	U.E ALOAG	1662
	ESCUELA MARÍA MERCEDES VELASCO	11
	ESCUELA ALFREDO TERÁN	20
	ESCUELA CORDILLERA DE LOS ANDES	12
	ESCUELA JOSE LUIS TAMAYO	29

Fuente. Distrito Mejía-Rumiñahui

#### Empresas industriales

En la actualidad han incrementado las empresas industriales, las mismas que benefician en el desarrollo de los diferentes sectores, por lo que se detalla a continuación:

TIPO DE INDUSTRIA (GENERAL)	NOMBRE DE LA INDUSTRIA	PARROQUIA
LACTEOS	ALPINA PRODUCTOS ALIMENTICIOS ALPIECUADOR S.A.	MACHACHI
VENTA DE ACERO	ACERIA DEL ECUADOR CA ADELCA.	ALOAG
MAQUILLAJE	YANBAL ECUADOR S.A.	ALOAG
PROCESADORA LECHE	SOCIEDAD INDUSTRIAL GANADERA ELORDEÑO S.A.	MACHACHI
PRODUCTOS LACTEOS	ECUALAC CÍA. LTDA.	MACHACHI
BROCOLI Y PAPAS	AGROPECUARIA PUSUACHI CIA. LTDA.	MACHACHI
PRODUCTOS AGUA MINERAL	THE TESALIA SPRINGS COMPANY S.A.	MACHACHI
FLORICOLA	NATUFLOR S.A.	MACHACHI
ROSCAS TUBERÍA PETROLEOS	TENARIS ECUADOR S.A.	MACHACHI



ALIMENTOS CONGELADOS	CORPORACION ECUATORIANA DE CONGELADOS PROCONGELADOS S.A.	MACHACHI
FLORICOLA FLORICOLA	AGROSANALFONSO S.A. FLOWERVILLAGE CIA. LTDA.	MACHACHI MACHACHI
ALIMENTOS AGRICOLAS	INVEDELCA	MACHACHI
EXPORTACIÓN BROCOLI	ECOFROZ S.A.	MACHACHI
FERTILIZANTES	MEGAGRO	MACHACHI
PRODUCTOS AGRÍCOLA	AGROQUIVAL S.A.	MACHACHI
FERTILIZANTES QUÍMICOS	CAMPO FERTIL	MACHACHI
DISTRIBUCIÓN DE GRANOS	AGROCOMEXPORT CIA. LTDA.	MACHACHI
PRODUCTOS VETERINARIOS	EMPRESA PASTEURIZADORA QUITO S.A.	MACHACHI
EQUIPOS DE ORDEÑO	ALFA TECNICA S.C.	MACHACHI
<b>INSEMINIZACIÓN ARTIFICIAL</b>	GENETICA CANADIENSE ECUASEMEX CIA. LTDA.	MACHACHI
INSUMOS QUIMICOS	SEMILLAS E INSUMOS AGROPECUARIOS SEMAGRO S.A.	MACHACHI
EQUIPOS DE ORDEÑO	ECUALACTA CIA. LTDA.	MACHACHI
EQUIPOS DE AUTOMATIZACIÓN	SENORTECSA S.A.	MACHACHI
PLÁSTICOS DESECHABLES	FLEXIPLAST S.A.	MACHACHI
PLÁSTICOS	AVIPLAST S.A.	MACHACHI
<b>VENTA DE PRODUCTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN</b>	FERRETERIA EL CARACOL FERRECARACOL CIA. LTDA.	MACHACHI
VENTA DE PRODUCTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN	FERRETERÍA ESCOBAR	MACHACHI
VENTA DE PRODUCTOS DE CONSUMO MASIVO	BODEGA AMAZONAS	MACHACHI
VENTA DE PRODUCTOS DE CONSUMO MASIVO	BODEGA LA UNIVERSAL	MACHACHI
VENTA DE PRODUCTOS VETERINARIOS	COMERCIAL LA PRADERA	MACHACHI
VENTA DE PRODUCTOS PARA EL GANADO	LA CASA DEL GANADERO	MACHACHI
VENTA DE PRODUCTOS DE CONSUMO MASIVO	BODEGA EL SUPERIOR	MACHACHI



VENTA DE PRODUCTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN PRODUCCIÓN DE QUESOS	FERRETERÍA DAVID  EL CASERÍO	MACHACHI  MACHACHI
VENTA DE PRODUCTOS AGROQUÍMICOS DISTRIBUCIÓN PRODUCTOS	AGRIPAC S.A.  MEGA SANTAMARIA S.A.	MACHACHI  MACHACHI

*Tabla 5. Empresas en Machachi y Alóag.*

Machachi es un núcleo de producción de agua mineral, la agricultura. La ganadería y el transporte del país, es por ello que en el sector se ha creado el Parque Ecológico Industrial el Obraje, cuyo objetivo es acoplar una matriz de reubicación de empresas de medio, entre ellas tenemos:

- Flexiplast
- FarmaEnlace
- Hormipisos
- UMCO
- Sika
- TuTi
- SYTSA
- INDALUM
- Obsidian Cia. Ltda
- Quala
- Provefrut

#### ESTUDIO DEL TRAFICO

Un tramo de aproximadamente 10 kilómetros, entre Tambillo y Machachi, se convierte en un cuello de botella para quienes utilizan frecuentemente la Panamericana Sur para ingresar a Quito o dirigirse a las ciudades del centro y sur del país. La congestión vehicular es más visible durante los domingos en la tarde y noche, o en los feriados.

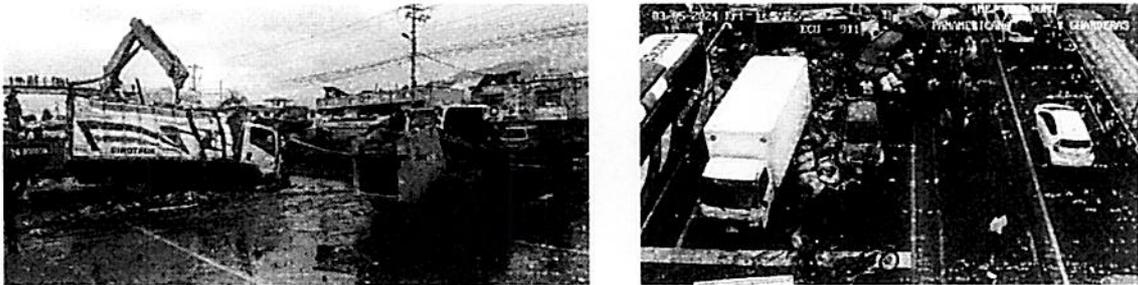
Según datos de Panavial, concesionaria de esta vía, indican que por esta zona circulan a diario cerca de 48 000 automotores. Ese tráfico se divide entre quienes salen de Machachi (33 000), de Alóag y Santo Domingo (8 000) y de las zonas aledañas de Tambillo (7 000).

El Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO) afirma que los usuarios más frecuentes de esta arteria vial son quienes van y vienen de ciudades del centro sur del país, como Latacunga, Ambato, Riobamba, Guaranda y Santo Domingo.



### Siniestros de Tránsito

Las estadísticas de Siniestros de Tránsito tienen como propósito generar información acerca del número de siniestros ocurridos en el territorio nacional, convirtiéndose en un instrumento que aporta al momento de la generación de políticas públicas, así como en la toma de decisiones del sector público y privado.



**Figura 4.** Accidentes de tránsito en el ingreso principal a Machachi  
**Fuente.** Cuerpo de Bomberos GAD municipal del cantón Mejía

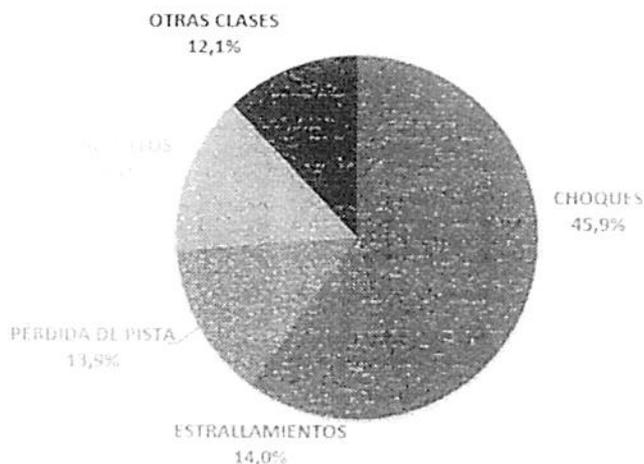
En base a la información obtenida de la Agencia Nacional de Tránsito en el 2024, hasta la actualidad ocurrieron aproximadamente 151 siniestros de tránsito, de los cuales 138 personas resultaron heridas o lesionadas y 42 personas fallecidas en sitio, como se indica en la figura 3.



**Figura 5.** Siniestros año 2024-actualidad, cantón Mejía  
**Fuente.** <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>



Hasta la actualidad, la principal clase de siniestros fueron los choques con un total de 69 siniestros, que representan el 45,9%; seguido de atropellados con 21 siniestros, con el 14,1% del total de siniestros, 20 accidentes por pérdida de pista que representan el 13,9%, entre otros.



**Figura 6.** Siniestros de tránsito según la clase

Fuente. <https://www.ant.qob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>

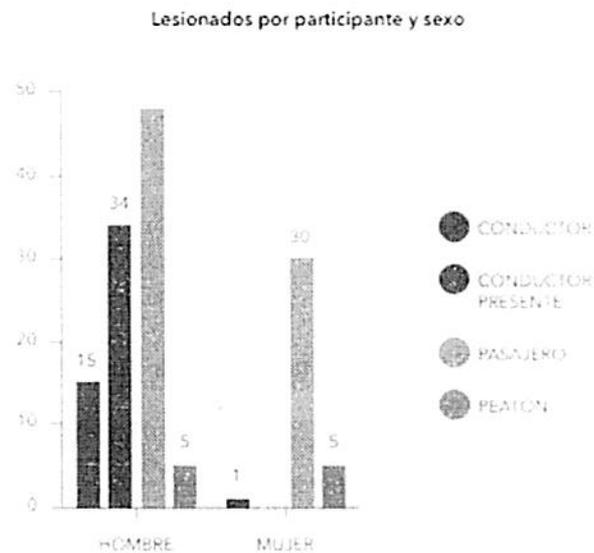


**Figura 7.** Siniestros de tránsito según la clase

Fuente. <https://www.ant.qob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>

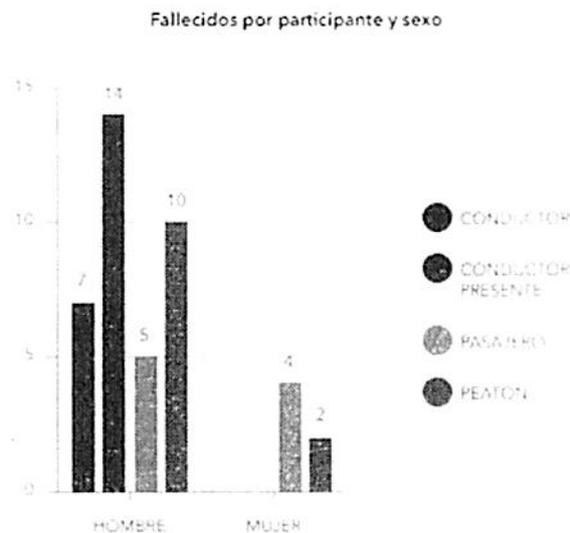
En la categoría otras clases se encuentran: caída de pasajeros, volcamientos, entre otros.

Cabe mencionar que, de los 151 siniestros, 138 personas han resultado heridas de las cuales de los cuales 102 son de sexo masculino, entre ellos conductores, pasajeros y peatones, mientras que de sexo femenino son 36 lesionados.



**Figura 8. Lesionados por participante y sexo**  
Fuente. <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>

Otra estadística muy importante es la cantidad de fallecidos que hasta la actualidad en el año 2024 en el cantón Mejía son un total de 42 personas entre conductores, pasajeros y peatones, siendo de género masculino 36 y femenino 6 personas fallecidas.



**Figura 9. Fallecidos por participante y sexo**  
Fuente. <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>



En base al informe del Cuerpo de Bomberos del Cantón Mejía N.º CBCM-UPSEI-SJ-2024-005-I, de fecha 25 de julio 2024 se menciona la siniestralidad ocurrida desde el Peaje-Machachi hasta el barrio San Alfonso ubicado en Machachi E35, en los años 2021,2022 y 20223.

Número total de incidentes reportados por año

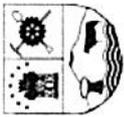
<b>TIPO DE EMERGENCIA 2021</b>		<b>CANTIDAD</b>
7-51	Choque	23
7-50	Atropellamiento	4
	<b>TOTAL</b>	<b>27</b>

<b>TIPO DE EMERGENCIA 2022</b>		<b>CANTIDAD</b>
7-51	Choque	8
7-50	Atropellamiento	2
	<b>TOTAL</b>	<b>10</b>

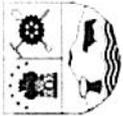
<b>TIPO DE EMERGENCIA 2023</b>		<b>CANTIDAD</b>
7-51	Choque	5
7-50	Atropellamiento	2
	<b>TOTAL</b>	<b>7</b>



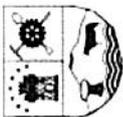
Tipo de siniestros ocurridos (accidentes, daños materiales, incidentes)

En el año 2021 se registraron 4 atropellamientos y 23 choques de vehículos livianos, siendo estos el 85% de incidentes reportados y registrados.

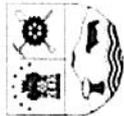
FECHA	TIPO	LUGAR	EVENTO	DIAGNOSTICO	DAÑOS
30/1/21	Choque	Panamericana Sur La Carretera	Vehículo liviano se impacta con otro vehículo	Paciente presenta traumatismo superficial que afecta múltiples regiones	2 vehículos livianos
6/3/21	Choque	Panamericana Sur Entrada a Machachi	Pierde el control de su motocicleta por su cual pierde estabilidad y cae al piso	Paciente presenta fractura de clavícula	1 motocicleta
23/3/21	Choque	Panamericana Sur San Alfonso	Un vehículo en una intersección es impactado frontalmente por una camioneta	Paciente presenta policondromias	2 vehículos livianos
5/4/21	Choque	Panamericana Sur Entrada a Machachi	El camión recalienta los frenos por lo cual impacta a otro	Paciente presenta traumatismos superficiales que afectan múltiples regiones del cuerpo	1 vehículo pesado
12/4/21	Atropellamiento	Panamericana Sur Entrada a Machachi	Un vehículo le impacta dejándolo sobre la calzada somnoliento y con fuerte dolor	Paciente presenta fractura de tibia y peroné expuesta más trauma facial	
12/4/21	Atropellamiento	Panamericana Sur Entrada a Machachi	Se encontraba realizando malabares en la vía E35 y es atropellado por un camión	Paciente presenta fracturas múltiples del pie más politraumatismos	



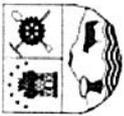
1/5/21	7-50	Atropellamiento	Panamericana Sur San Alfonso	Es arrollado por un vehículo	Paciente presenta fractura de cráneo más paro cardiorrespiratorio	
6/6/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Fuerte Militar Atahualpa	Una motocicleta es impactada de forma frontal por un automóvil	Paciente presenta fractura cerrada de brazo más policondromios	1 motocicleta
13/6/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Entrada Aychapicho	Un vehículo impacta en la parte lateral por el lado izquierdo por un camión	Paciente presenta traumatismos múltiples que afectan varias regiones del cuerpo	1 vehículo liviano
13/6/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Peaje de Machachi	Una motocicleta es impactada en la parte posterior expulsándolo aproximadamente 10 metros cayendo en la parte superior del vehículo	Paciente presenta traumatismo cráneo encefálico leve más poli contusiones	1 vehículo liviano 1 motocicleta
3/7/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Entrada Aychapicho	Un vehículo liviano impacta a otro vehículo liviano en su parte posterior	Paciente presenta traumatismo superficial de la cabeza más poli contusiones	2 vehículos livianos
3/7/21	7-51	Choque	Panamericana Sur La Avanzada	Vehículo de carga pesada pierde pista y se impacta contra un muro	Paciente presenta herida en la mano	1 vehículo pesado
20/7/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Entrada a Machachi	Vehículo liviano impactado de manera frontal	Paciente presenta traumatismo superficial del pie Paciente presenta traumatismo superficial en la cabeza	2 vehículos livianos



22/7/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Entrada a Machachi	Vehículo liviano impactado por otro vehículo liviano	Paciente presenta traumatismo superficial que afecta múltiples regiones	2 vehículos livianos
1/8/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Entrada a Machachi	Un vehículo pesado pierde los frenos impactando a un vehículo pesado y una vivienda	Paciente presenta politrauma	2 vehículos pesados 1 vivienda
6/8/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Fuerte Militar Atahualpa	Vehículo liviano se impacta con un vehículo de carga	Paciente presenta herida en la cabeza	1 vehículo liviano 1 vehículo pesado
30/8/21	7-51	Choque	Panamericana Sur San Alfonso	Vehículo liviano impactado en la parte lateral inferior provocando pérdida de pista y el impacto frontal contra el poste	Paciente presenta traumatismo superficial en la cabeza más policontusiones	2 vehículos livianos 1 poste de alumbrado
19/9/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Fuerte Militar Atahualpa	Un vehículo liviano impacta a otro vehículo liviano en su parte posterior	Paciente presenta un traumatismo superficial de región cervical Paciente con herida en la cabeza	2 vehículos livianos



2/10/21	7-51	Choque	Panamericana Sur La Bomba	Vehículo liviano impacta contra el parter	Paciente presenta herida en la cabeza es estabilizada y trasladada al HBM	1 vehículo liviano
10/10/21	7-51	Choque	Panamericana Sur La Bomba	Impacta un vehículo pesado la parte posterior del vehículo liviano	Paciente presenta fractura de fémur	1 vehículo liviano 1 vehículo pesado
25/10/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Aloasi	Refiere encontrarse circulando con su moto e impactar con un vehículo liviano	Paciente presenta traumatismo superficial de tobillo	1 motocicleta
6/11/21	7-51	Choque	Panamericana Sur San Alfonso	Vehículo liviano impactado	Paciente presenta traumatismos superficiales que afectan múltiples regiones del cuerpo Paciente con herida en la cabeza	1 vehículo liviano
6/11/21	7-50	Atropellamiento	Panamericana Sur San Alfonso	Vehículo liviano impactado	Paciente presenta herida en la cabeza es estabilizada y trasladada al HBM	2 vehículos livianos
10/12/21	7-51	Choque	Panamericana Sur San Alfonso	Vehículo tipo camioneta el cual sufre un impacto frontal	Paciente con traumatismo cráneo encefálico grave	1 vehículo liviano

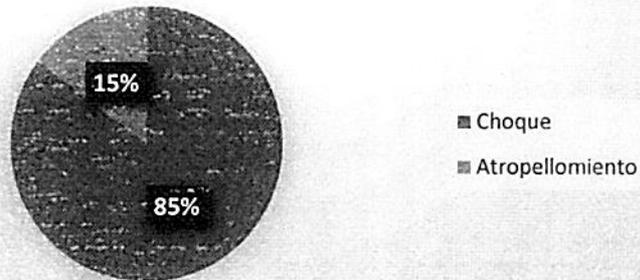


10/12/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Fuerte Militar Atahualpa	Accidente de tránsito entre tres vehículos	2 pacientes son transportados por las unidades del IESS y Panavial, y un fallecido	3 vehículos livianos
10/12/21	7-51	Choque	Panamericana Sur El Timbo	Un vehículo liviano golpea la parte posterior de la motocicleta haciéndolo caer	Paciente presenta fuerte dolor en región lumbar (espalda baja) + glúteos con motricidad disminuida	1 motocicleta
19/12/21	7-51	Choque	Panamericana Sur Entrada Aychapicho	Impacto entre dos vehículos livianos	Paciente con dolor de palpitación en brazo izquierdo, herida cortante en el miembro inferior izquierdo a nivel de la rodilla Paciente con heridas escoriaantes en el rostro, abdomen blando	2 vehículos livianos

TIPO DE EMERGENCIA	CANTIDAD
7-51 Choque	23
7-50 Atropellamiento	4

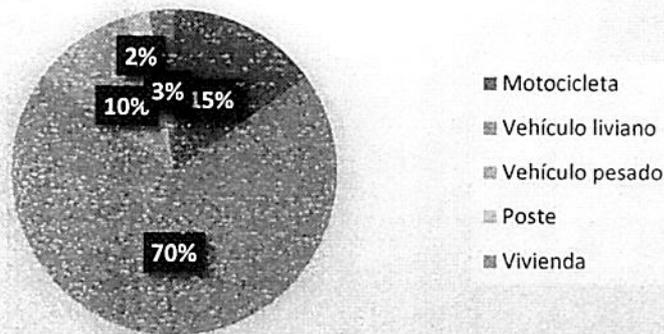


## AÑO 2021



DAÑOS	CANTIDAD
Motocicleta	6
Vehículo liviano	28
Vehículo pesado	4
Poste	1
Vivienda	1

## DAÑOS MATERIALES 2021



En el año 2022 se registraron 2 atropellamientos y 8 accidentes de tránsito (choques) de vehículos livianos, siendo estos el 80% de incidentes reportados y registrados:

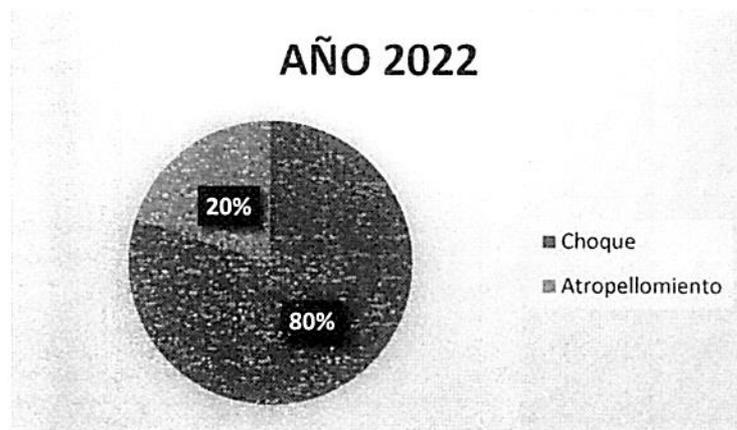


FECHA	TIPO		LUGAR	EVENTO	DIAGNOSTICO	DAÑOS
22/1/22	7-51	Choque	La Avanzada	Impacto frontal entre dos vehículos con personas atrapadas	Paciente con herida avulsiva en miembro inferior derecho	2 vehículos livianos
6/2/22	7-51	Choque	Panamericana Sur San Alfonso	Choque entre dos vehículos, los conductores se encontraban atrapados, transportan ambulancia de CBCM y Panavial	Paciente refiere dolor en la extremidad inferior izquierdo, presenta deformación del fémur izquierdo	2 vehículos livianos
25/2/22	7-50	Atropellamiento	Panamericana Sur San Alfonso	Refiere que la llanta de una moto pasa sobre su pie derecho Paciente femenina de 29 años de edad, la cual presentaba un traumatismo superficial del pie fue atendida en el lugar	Paciente femenina de 29 años de edad, la cual presentaba un traumatismo superficial del pie y tobillo	
26/3/22	7-51	Choque	Panamericana Sur San Alfonso	Vehículo liviano es impactado frontalmente por otro vehículo	Paciente presenta luxa fractura de codo y fractura de acetábulo	2 vehículos livianos
27/5/22	7-50	Atropellamiento	Panamericana Sur San Alfonso	Una motocicleta es impactada por un vehículo	Paciente policontuso	1 motocicleta
6/7/22	7-51	Choque	Panamericana Sur Peaje Panavial	Vehículo tipo camión impacta en la parte posterior al vehículo camioneta	Paciente refiere trauma craneoencefálico más trauma facial y trauma de la columna	1 vehículo liviano 1 vehículo pesado
19/7/22	7-51	Choque	Panamericana Sur Entrada Aychapicho	Vehículo liviano pierde el control y se impacta contra el poste de luz	Paciente presenta crisis emocional	1 vehículo liviano 1 poste de alumbrado

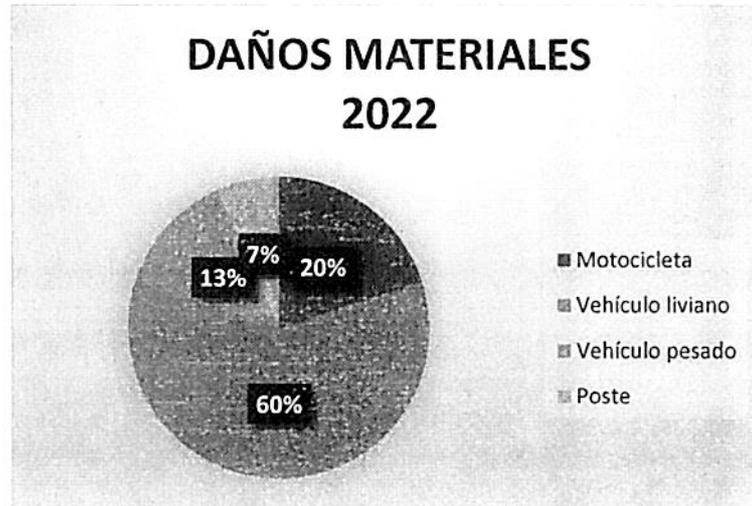


19/7/22	7-51	Choque	Panamerica na Sur Entrada Aychapicho	Motocicleta se impacta con un vehículo camioneta	Paciente presenta escoriaciones en cabeza y fuerte dolor en la espalda más escoriaciones en rodillas y piernas	1 motocicleta
20/7/22	7-51	Choque	Panamerica na Sur San Alfonso	Un vehículo liviano tipo camioneta el cual se impacta frontalmente contra un camión	Paciente presenta traumatismo craneo encefálico moderado y traumatismos superficiales múltiples	1 vehículo liviano 1 vehículo pesado
30/10/22	7-51	Choque	Panamerica na Sur Entrada Aychapicho	Motocicleta sufre un impacto	Paciente presenta politraumatismos	1 motocicleta

TIPO DE EMERGENCIA	CANTIDAD
7-51 Choque	8
7-50 Atropellamiento	2



DAÑOS	CANTIDAD
Motocicleta	3
Vehículo liviano	9
Vehículo pesado	2
Poste	1



En el año 2023 se registraron 2 atropellamientos y 5 accidentes de tránsito (choques) de vehículos livianos, siendo estos el 80% de incidentes reportados y registrados.

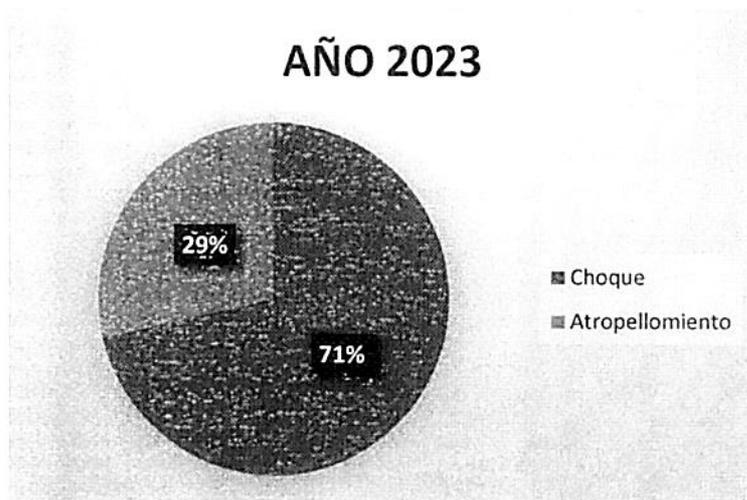
FECHA	TIPO DE EMERGENCIA		LUGAR	EVENTO	DIAGNOSTICO	DAÑOS
18/2/23	7-51	Choque	Panamericana Sur entrada a Machachi	Un camión que trasladaba bloques se impacta contra una casa	Paciente presenta traumatismo craneoencefálico	1 vehículo pesado 1 vivienda
2/4/23	7-51	Choque	Panamericana Sur entrada a Machachi	Vehículo liviano es impactado en la parte posterior por un vehículo liviano	Paciente presenta traumatismo superficial	2 vehículos livianos
9/4/23	7-50	Atropellamiento	Panamericana Sur entrada a Machachi	Al cruzar la carretera pisa el parterre y se resbala y cae a la vía y un vehículo lo impacta	Paciente presenta paro cardiorrespiratorio traumático	
29/5/23	7-50	Atropellamiento	Sur entrada a Machachi	Fue atropellada por un vehículo	Paciente presenta traumatismos superficiales múltiples y fractura de la diáfisis fémur	



30/7/23	7-51	Choque	Panamericana Sur entrada a Machachi	Vehículo impactado en la parte lateral por otro vehículo	Paciente presenta trauma en tórax	2 vehículos livianos
---------	------	--------	-------------------------------------	--	-----------------------------------	----------------------

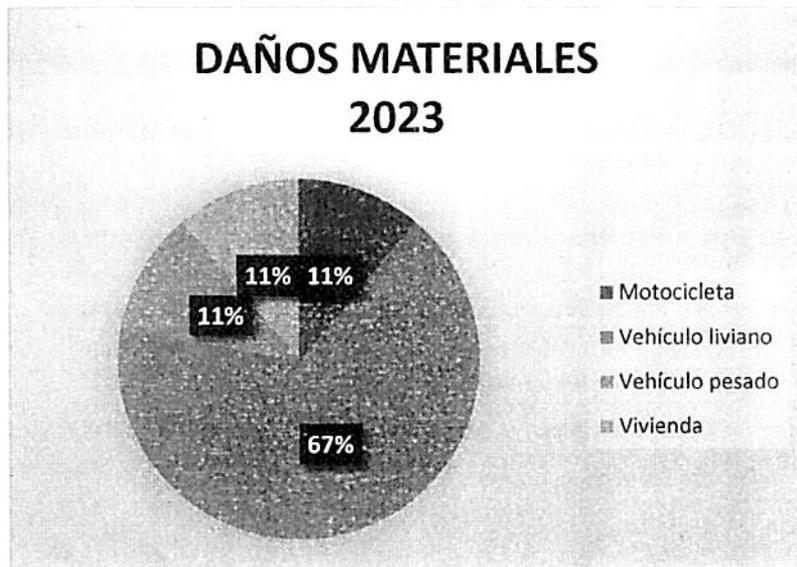
25/8/23	7-51	Choque	Panamericana Sur entrada a Machachi	El vehículo liviano se encontraba parado en semáforo rojo y recibe impacto en la parte posterior por un vehículo tipo jeep	Paciente presenta trauma de tórax y cuello	2 vehículos livianos
25/10/23	7-51	Choque	Panamericana Sur entrada a Machachi	Motocicleta es impactada por un vehículo	Paciente presenta luxación de los dedos de la mano	1 motocicleta

	TIPO DE EMERGENCIA	CANTIDAD
7-51	Choque	5
7-50	Atropellamiento	2





DAÑOS	CANTIDAD
Motocicleta	1
Vehículo liviano	6
Vehículo pesado	1
Vivienda	1



En base al informe emitido por el Visores de Sala Operativa ECU-911 Mejía, sobre la siniestralidad ocurrida desde el peaje de Machachi hasta el sector de San Alfonso ubicado en la E-35m del año 2023 y 2024.

2023

Fecha	Número de incidentes	Sector	Unidades	Tipo de siniestro	Detalle de los incidentes
08/01/2023	1	Panamericana sur/San Alfonso	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, Paciente atendido en el lugar
15/01/2023	1	Panamericana sur/ Antes del ingreso a Machachi	Panavial/Alfa 2	Accidente de tránsito	Daños materiales, 5 pacientes heridos trasladados al Hospital Básico de Machachi
01/02/2023	1	Panamericana sur/ Ingreso a Machachi	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, 1 persona herida



01/07/2023	1	Panamericana sur/ Ingreso a Machachi	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, 1 paciente herido trasladado al Hospital Básico de Machachi
06/07/2023	1	Panamericana sur/San Alfonso	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, Paciente atendido en el lugar
30/07/2023	1	Panamericana sur/ Ingreso a Machachi	Panavial/Alfa 19 del Ministerio de Salud Pública	Accidente de tránsito	Daños materiales, 2 pacientes heridos trasladados al Hospital Básico de Machachi
06/10/2023	1	Panamericana sur/ Ingreso a Machachi	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, 1 paciente herido trasladado al Hospital Básico Machachi
15/10/2023	1	Panamericana sur/ Ingreso a Machachi	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales sin personas heridas
31/10/2023	1	Panamericana sur/ Toro Bravo	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, paciente atendido en el lugar.
3/11/2023	1	Panamericana sur/ Toro Bravo	Panavial	Accidente de tránsito	Accidente de tránsito entre una motocicleta y un vehículo liviano, paciente trasladado al Hospital Básico de Machachi.
15/11/2023	1	Panamericana sur/ Toro Bravo	Panavial	Accidente de tránsito	Choque por alcance sin personas heridas.
17/11/2023	1	Panamericana sur/ Intercambiador de Aloasi	Panavial	Accidente de tránsito	Volcamiento de un camión con una persona herida con un paciente trasladado al Hospital Básico de Machachi.
24/11/2023	1	Panamericana sur/ San Alfonso	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, sin personas heridas
27/11/2023	1	Panamericana sur/ Intercambiador de Aloasi	Panavial	Accidente de tránsito	Accidente de tránsito entre una motocicleta y un vehículo liviano, paciente atendido en el lugar.
10/12/2023	1	Panamericana sur/ Fuerte Militar Atahualpa	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, sin personas heridas
15/12/2023	1	Panamericana sur/ San Alfonso	Panavial	Accidente de tránsito	Daños materiales, una persona gravemente herida trasladada al Hospital Básico de Machachi.



2024

Fecha	Número de incidentes	Sector	Unidades	Tipo de siniestro	Detalle de los incidentes
02/01/2024	1	Panamericana sur/La avanzada	Panavial	Accidente de tránsito.	Daños materiales sin personas heridas.
01/02/2024	1	Panamericana sur/San Alfonso	Alfa2	Accidente de tránsito.	Daños materiales sin personas heridas.
02/03/2024	1	Panamericana sur/Ingreso a Machachi	Panavial	Accidente de tránsito.	Daños materiales sin personas heridas.
10/03/2024	1	Panamericana sur/Toro Bravo	Panavial	Accidente de tránsito.	Accidente de tránsito con dos personas atrapadas fallecidas
15/03/2024	1	Panamericana sur/ Ingreso a Machachi	Panavial/R5 y Alfa2.	Accidente de tránsito.	Accidente múltiple entre vehículos livianos y pesados con 2 personas heridas
16/04/2024	1	Panamericana sur y Pablo Guarderas/Ingreso a Machachi.	Panavial	Accidente de tránsito.	Accidente de tránsito con una persona herida trasladada al Hospital Básico de Machachi.
03/05/2024	1	Panamericana sur / Ingreso a Machachi	Panavial, Cuerpo de bomberos de Mejía, Ministerio de salud pública e IESS	Accidente de tránsito.	Accidente múltiple entre vehículos livianos y pesados con 13 personas heridas y 1 fallecida.
12/05/2024	1	Panamericana sur /Peaje de Machachi	Panavial	Accidente de tránsito	Accidente de tránsito con una persona herida con fracturas leves
03/06/2024	1	Panamericana sur/ Ingreso a Machachi	Panavial	Accidente de tránsito	Accidente con daños materiales con una persona herida trasladada al Hospital Básico de Machachi
20/06/2024	1	Panamericana sur /Peaje de Machachi	Panavial y Alfa2	Accidente de tránsito	Volcamiento con una persona herida y



					Fallecida.
29/06/2024	1	Panamericana	Panavial	Accidentes de tránsito	Daños materiales
29/06/2024	1	Panamericana sur/La avanzada	Panavial	Accidentes de tránsito	Daños Materiales sin personas heridas
12/07/2024	1	Panamericana sur/ Ingreso a Machachi	Panavial	Accidentes de tránsito	Daños Materiales sin personas heridas
21/07/2024	1	Panamericana sur/Toro Bravo	Panavial	Accidente de tránsito.	Accidentes de tránsito personas heridas.

### 3.3 Línea Base del Proyecto

El proyecto, se desarrollará en la autovía E35 e ingreso a sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, cantón Mejía, provincia de pichincha.

INDICADOR	LINEA BASE
No. De beneficiados del proyecto	101.894 habitantes de la población del Catón Mejía, 3 089 473 habitantes de la población de la Provincia de Pichincha
Tránsito promedio diario en la Vía E-35	48 000 automotores aproximadamente



Situación actual sin proyecto:



#### 4. BENEFICIOS ESPERADOS:

- Reducción de los accidentes de tráfico.
- Mejora en la eficiencia del transporte.
- Incremento en la capacidad de la vía para manejar volúmenes de tráfico crecientes.
- Mejora en la calidad de vida de los habitantes de la zona al facilitar el acceso y reducir los tiempos de traslado.



## 5. IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL:

Se llevará a cabo un análisis de impacto ambiental para mitigar cualquier efecto negativo durante la construcción y operación del intercambiador. Además, se considerarán los aspectos sociales para minimizar las molestias a los residentes locales y otros usuarios de la vía.

## 6. CONCLUSIONES:

- Los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) no pueden intervenir en vías concesionadas porque, al otorgar la concesión, el Estado transfiere la administración y mantenimiento de la vía a una entidad privada o pública que tiene la responsabilidad de su gestión durante el periodo de la concesión. En este caso la concesión la otorga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la empresa Compañía "Concesionaria PANAMERICANA VIAL S.A. - PANAVIAL, la que se encarga de realizar las obras de mantenimiento, mejoras, y otros trabajos necesarios en la vía, de acuerdo con los términos del contrato de concesión. Intervenir en una vía concesionada sin la autorización correspondiente podría causar conflictos legales y afectar la seguridad jurídica de la concesión. Además, los GAD no tienen competencia sobre estas vías mientras dure la concesión, ya que la responsabilidad ha sido delegada a la concesionaria.
- **Mejora de la Seguridad Vial:** La construcción del intercambiador en la intersección de la Autovía E35 con los accesos a Sur Alóag y Norte de Machachi en el Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, es fundamental para mejorar la seguridad vial. Reducirá los puntos de conflicto, minimizará los riesgos de colisión y promoverá una conducción más segura mediante la separación ordenada de flujos de tráfico.
- **Optimización del Flujo Vehicular:** Este proyecto permitirá una gestión más eficiente de los movimientos vehiculares, facilitando una circulación más fluida y reduciendo los tiempos de viaje. Esto beneficia tanto a los conductores locales como a los usuarios de la Autovía E35 que atraviesan la región.
- **Impacto Positivo en el Desarrollo Regional:** La mejora de la infraestructura vial contribuirá al desarrollo económico y social del Cantón Mejía y áreas circundantes. Facilitará el acceso a servicios, fortalecerá la conectividad entre comunidades y apoyará el crecimiento del turismo y otras actividades económicas.

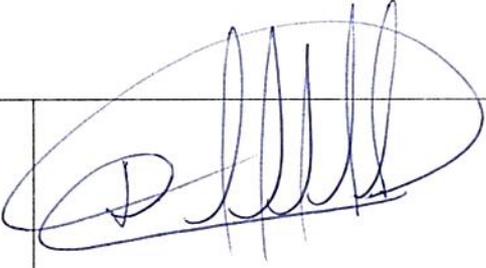


- **Cumplimiento de Normativas y Mejoras Ambientales:** La construcción del intercambiador debe cumplir con estándares de calidad y normativas ambientales vigentes, asegurando así un desarrollo sostenible y respetuoso con el entorno natural.

## 7. RECOMENDACIONES

- **Planificación Integral:** Es crucial realizar una planificación detallada y multidisciplinaria del proyecto, considerando aspectos técnicos, ambientales, sociales y económicos. Esto garantizará la eficacia y el éxito del intercambiador de tráfico.
- **Consultas y Participación Comunitaria:** Involucrar a la comunidad local desde las etapas iniciales del proyecto para obtener retroalimentación y asegurar la aceptación del mismo. Esto puede mitigar posibles conflictos y maximizar los beneficios para los residentes.
- **Monitoreo y Evaluación Continua:** Establecer sistemas de monitoreo continuo para evaluar el desempeño del intercambiador una vez que entre en funcionamiento. Esto permitirá realizar ajustes y mejoras necesarias para optimizar su operación y seguridad.
- **Educación y Concienciación Vial:** Implementar campañas educativas dirigidas a los usuarios de la vía para promover una conducta vial segura y responsable. Esto puede incluir información sobre las nuevas configuraciones de tráfico y medidas de seguridad implementadas.
- **Mantenimiento Preventivo:** Establecer un programa de mantenimiento preventivo regular para garantizar que el intercambiador conserve su funcionalidad y seguridad a lo largo del tiempo. Esto incluye la inspección periódica de la infraestructura vial, señalización y sistemas de iluminación.

Atentamente,

	
<b>Elaborado por: Ing. Richard Angulo</b> <b>Analista de Tránsito y Transporte 1</b>	<b>Aprobado por: Mgs. Karina Pachacama</b> <b>Directora de Movilidad y Transporte</b>

10/10/10





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
**MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA**

DIRECCIÓN DE  
**OBRAS PÚBLICAS**

Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M

Machachi, 18 de julio de 2024

**PARA:** Sra. Mgs. Deysi Karina Pachacama Velasquez  
**Directora de Movilidad y Transporte**

Sr. Arq. Johnny David Gamboa Martinez  
**Director de Planificación Territorial**

**ASUNTO:** SOLICITUD DE INFORMES TECNICOS PARA "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA"

De mi consideración:

En base a memorando N° 031-PS-CJ-2024-2024, de fecha 11 de julio de 2024, el Ab. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna Procurador Síndico, se dirige al Ing. Diego Fernando Loachamin Chano Director de Obras Públicas, documento que en conclusiones menciona lo siguiente: "4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del cantón mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón".

Además, en base a reunión mantenida el 17 de julio de 2024, en el departamento de obras públicas, en la cual se determinó los lineamientos para los informes de cada dirección.

Por lo mencionado en párrafos anteriores, considerando la necesidad del proyecto para la solvencia y beneficio de la ciudadanía del Cantón Mejía; me permito solicitar se remitan a la brevedad posible (carácter prioritario) los **INFORMES TECNICOS** acorde a sus competencias dispuesta en el ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA, en dicho análisis se deberá OBLIGATORIAMENTE, establecer y considerar los siguientes aspectos:

1. Justificación del proyecto enlazada a la necesidad local/cantonal (conforme a cada competencia), considerar las previsiones de la norma aplicable al caso.
2. Pertinencia de la ejecución del proyecto.
3. Pertinencia de la modalidad de ejecución (considerando que la autovía E35 está concesionada).
4. Demás asuntos que puedan incluirse bajo sus competencias.

DIR. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar  
TELF. 023819250 Ext: 282  
www.municipiodemejia.gob.ec



**Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2726-M**

**Machachi, 18 de julio de 2024**

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Ing. Diego Fernando Loachamin Chano  
**DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS**

Copia:

Sr. Abg. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna  
**Procurador Síndico**

am



Firmado electrónicamente por:  
**DIEGO FERNANDO  
LOACHAMIN CHANO**

DIR. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar  
TELF. 023819250 Ext: 282  
[www.municipiodemejia.gob.ec](http://www.municipiodemejia.gob.ec)



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

PROCURADURÍA SÍNDICA

MEMORANDO N° 031-PS-CJ-2024

**PARA:** Ing. Diego Loachamin.  
**DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS**

**DE:** Ab. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guaña.  
**PROCURADOR SÍNDICO**

**FECHA:** Machachi, 11 de julio de 2024

**ASUNTO:** En el texto.

G.A.D. MUNICIPIO DEL CANTÓN MEJÍA  
DIR. OBRAS PÚBLICAS

15 JUL 2024

RECIBO 9:19  
HORA

Procuraduría Síndica, de conformidad con lo previsto en el "ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA", expedido mediante Resolución Administrativa Nro. GADMCM-2021-092-RA; en concordancia con la letra a) del artículo 60 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, formula el siguiente Criterio Jurídico:

**1. ANTECEDENTE. -**

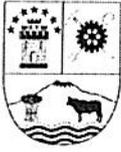
1.1. Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, el Ing. Diego Fernando Loachamin Chago, en su calidad de Director de Obras Públicas, remitió a la Máxima Autoridad Municipal el INFORME DE INSPECCIÓN Nro. GADMCM-ARMC-2024-141-I y demás documentación concerniente al proyecto denominado: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA" "énfasis añadido"

**2. BASE LEGAL. -**

**2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

- **Art. 226.-** "Las instituciones del Estado sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y la personas que actúan en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley".
- **Art. 227.-** "La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración,

12 JUL 2024 11:21



*descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.*

- **Art. 240.-** *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias”.*
- **Art. 260.-** *“El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno”.*
- **Art. 264.-** *“Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:*

*6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal...”*

- **Art. 297.-** *“Todo programa financiado con recursos públicos tendrá objetivos, metas y un plazo predeterminado para ser evaluado, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.*

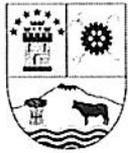
*Las instituciones y entidades que reciban o transfieran bienes o recursos públicos se someterán a las normas que las regulan y a los principios y procedimientos de transparencia, rendición de cuentas y control público”.*

## **2.2. CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, COOTAD.**

- **Art. 3.- Principios.-** El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios:

*“b) Solidaridad.- Todos los niveles de gobierno tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, en el marco del respeto de la diversidad y el ejercicio pleno de los derechos individuales y colectivos. En virtud de este principio es deber del Estado, en todos los niveles de gobierno, redistribuir y reorientar los recursos y bienes públicos para compensar las inequidades entre circunscripciones territoriales; garantizar la inclusión, la satisfacción de las necesidades básicas y el cumplimiento del objetivo del buen vivir.*

*c) Coordinación y corresponsabilidad.- Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos.*



*Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido, se podrán suscribir acuerdos de cooperación interinstitucional, asociatividad, mancomunamiento, entre otros, conforme con lo que establece este Código.*

*d) Subsidiariedad.- La subsidiariedad supone privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, con el fin de mejorar su calidad y eficacia y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos.*

*En virtud de este principio, el gobierno central no ejercerá competencias que pueden ser cumplidas eficientemente por los niveles de gobierno más cercanos a la población y solo se ocupará de aquellas que le corresponda, o que por su naturaleza sean de interés o implicación nacional o del conjunto de un territorio.*

*Se admitirá el ejercicio supletorio y temporal de competencias por otro nivel de gobierno en caso de deficiencias, de omisión, de desastres naturales o de paralizaciones comprobadas en la gestión, conforme el procedimiento establecido en este Código.*

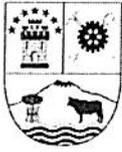
*e) Complementariedad.- Los gobiernos autónomos descentralizados tienen la obligación compartida de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano”*

- **Art. 5.- Autonomía.** - *“La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional (...).”*

- **Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.** - *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;*

  - f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;”*

- **Art. 60.- Atribuciones del alcalde o alcaldesa.** - *Le corresponde al alcalde o alcaldesa:*



*n) Suscribir contratos, convenios e instrumentos que comprometan al gobierno autónomo descentralizado municipal, de acuerdo con la ley. Los convenios de crédito o aquellos que comprometan el patrimonio institucional requerirán autorización del Concejo, en los montos y casos previstos en las ordenanzas cantonales que se dicten en la materia;*

- **Art. 126.-** *Gestión concurrente de competencias exclusivas.- El ejercicio de las competencias exclusivas establecidas en la Constitución para cada nivel de gobierno, no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos. En este marco, salvo el caso de los sectores privativos, los gobiernos autónomos descentralizados podrán ejercer la gestión concurrente de competencias exclusivas de otro nivel, conforme el modelo de gestión de cada sector al cual pertenezca la competencia y con autorización expresa del titular de la misma a través de un convenio.*
- **Art. 130.-** *Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- "El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:*

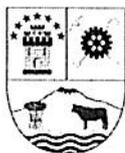
*A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.*

*Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.*

*Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial."*

### **2.3. LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

- **Art. 1.-Objeto.** *"La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados".*

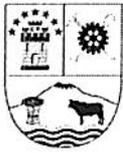


- **Art. 2.-**Ámbito de Aplicación. *“Las disposiciones de esta Ley, serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios”.*
- **Art. 10.-**Componentes Funcionales y Operativos. *Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, **intercambiadores**, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto.*
- **Art. 12.-**Planificación de la vialidad. *El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial. En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan.*
- **Art. 13.-**Proyectos. *“La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes. En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos de infraestructura vial...”.*
- **Art. 14.-** Rectoría. *“La rectoría y definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio que ejerza la competencia de vialidad. Se regirá por los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados”.*

### 3. ANÁLISIS JURÍDICO. -

Conforme los antecedentes expuestos, así como la normativa legal vigente, **Procuraduría Síndica** emite el presente **ANÁLISIS JURÍDICO**, contenido en los siguientes términos:

- 3.1. Para desarrollar el presente análisis jurídico resulta ineludible considerar que el proyecto civil que se procura ejecutar de parte del Gobierno Municipal del cantón Mejía (intercambiador), precisa de un análisis bajo el régimen de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre, toda vez que



el Art. 10 de la norma aludida incluye a los intercambiadores como un componente funcional y operativo adherido a las vías terrestres, por tanto integran la noción de la infraestructura vial, no obstante, conforme se desprende del propio argumento desarrollado en el Informe de inspección de parte de la Dirección de Obras Públicas y demás insumos técnicos del proyecto este trastoca la necesidad de discurrir el análisis abordando la competencia de la planificación del tránsito y el transporte terrestre dentro de la jurisdicción cantonal.

3.2. Tomando en consideración el argumento anterior, a efectos de valorar todas las circunstancias que ameritan una precisión legal, resulta necesario efectuar un desarrollo bajo la siguiente estructura:

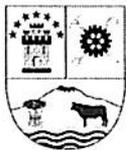
a. DE LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE – EJECUCIÓN DE LA OBRA

- No se puede dejar de lado dentro de la presente consideración que tanto en el informe de inspección Nro. GADMCM-ARMC-2024-141-I, de fecha 05 de julio de 2024, así como los demás insumos de orden técnico que matizan la ejecución del proyecto y que fueron remitidos dentro del expediente a esta Sindicatura, se destacan como justificación y motivación del mismo, aspectos en materia de tránsito y transporte del cantón, así como enfocan el beneficio a una interconexión entre las parroquias de Alóag y Machachi, con lo cual se requiere un desarrollo discutiendo las previsiones de los Art. 12 y 13 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, normas que atañen a la planificación vial y al desarrollo del proyectos de infraestructura del transporte terrestre como en este caso sería un intercambiador, las siguientes conjeturas:

***“Art. 12.-Planificación de la vialidad. El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial...”***

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

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



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

- De acuerdo a las disposiciones antes señaladas, es claro que desarrollar un proyecto de infraestructura vial dentro de la jurisdicción cantonal en primer momento debe responder a una planificación en esta materia, soportada por los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón, a su vez dicho proyecto se debe desarrollar bajo los componentes descritos en el Art. 13 de la Ley de Infraestructura Vial, y en este sentido considerar las competencias legales de cada nivel de gobierno de acuerdo a la red vial en la que se procura la ejecución del mismo.
- Ahondando en el análisis anterior, se puede verificar que si bien la Dirección de Obras Públicas determina dentro de los insumos técnicos una justificación, así como una necesidad (INFORME DE NECESIDAD), para la ejecución del proyecto, esta motivación no cuenta con insumos que hayan sido aportados por parte de la Dirección de Movilidad y Transporte Departamento Municipal que de acuerdo a nuestro ESTATUTO ORGANICO DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL POR PROCESOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA", expedido mediante Resolución Administrativa Nro. GADMCM-2021-092-RA, atribuye a dicha dependencia la responsabilidad de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del Cantón Mejía, situaciones que concernirían al proyecto en cuestión.

**b. DE LA MODALIDAD DE EJECUCIÓN PRETENDIDA (ACTO CONVENCIONAL) - COMPETENCIA VIAL**

- Ahora bien, dentro de los documentos que obran del expediente se constata la existencia de varios requerimientos que se han oficiado de parte de la Municipalidad al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en los cuales se han identificado ciertas particularidades de estricta observancia y consideración, entre estas principalmente consta la determinación fijada dentro del Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF, de fecha 10 de noviembre de 2023, cuya parte pertinente estipula lo siguiente:

*"Debido a que este tramo forma parte de la concesión de la vía Panamericana E-35, tanto el diseño como la construcción del proyecto deberá contar con el aval de la concesionaria Panavial S.A., pues el riesgo técnico de los diseños y de la construcción es un rubro de responsabilidad directa de la empresa referida. Es por ello que en la medida del avance del proyecto, se cuente con la participación tripartita del MTOP, la Concesionaria y el GAD Municipal de Mejía"*

- En consecuencia, se deduce que el proyecto al estar dentro del tramo concesionado a Panavial, legalmente la determinación establecida por el

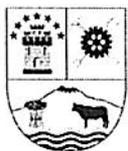


Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe ser observado irrestrictamente, es decir que para el diseño como la construcción del proyecto debe contarse con el aval del ente competente, pues aquello justamente lo contempla el Art. 13 de la Ley de Infraestructura vial.

- Continuando el análisis pertinente una de las consideraciones de especial relevancia en el ámbito jurídico es la modalidad de ejecución que se procura en la presente *-acto convencional-* circunstancia que es identificada de acuerdo a los requerimientos previos que fueron elevados a conocimiento de esta Sindicatura a través del Memorando Nro. GADMCM-DFL-OOPP-2024-0040-M, de fecha 02 de mayo de 2024, en el cual se solicitó la revisión jurídica de una propuesta convencional a efectos de instituir una cooperación entre el Gobierno Municipal y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo cual será analizado a profundidad en el apartado siguiente con la finalidad de guardar una armonía en el desarrollo del presente análisis y mantener una disgregación inteligible
- Para afianzar la valoración en cuanto a la modalidad de ejecución, esta Sindicatura no ha identificado en los documentos del expediente una justificación o un razonamiento jurídico que motive y enlace una condición absoluta a que el desarrollo de los diseños del proyecto (consultoría) deban ser únicamente desenvueltos por parte de Panavial, pues si bien la determinación que instituye el MTOP respecto el aval de la concesionaria es una condición fehaciente, la restricción a un proceso normal de contratación pública no ha sido justificada en los documentos que se han remitido a esta Sindicatura.

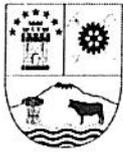
c. DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN PROPUESTO – MANEJO DE RECURSOS PÚBLICOS – MATERIA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA

- Para finalizar el presente razonamiento jurídico, es necesario asentar la valoración legal en la propuesta de convenio que se ha elevado para el desarrollo del proyecto en cuestión considerando en primer momento que la Dirección de Obras Públicas a través del Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M, de fecha 05 de julio de 2024, no ha instituido de manera debida cual es el objeto de la solicitud o la razón de su requerimiento a la máxima autoridad, pues ni en la descripción del asunto, ni en el texto del documento se despeja la pretensión final de tal requerimiento, tampoco dentro de los documentos que se acompaña esto es el Informe de inspección y demás información hacen alusión a cual es la pretensión final que persigue la Dirección de Obras Públicas, sin embargo se concibe que el mismo precisa el análisis de la instrumentación del convenio de cooperación para la ejecución del proyecto tantas veces señalado y es lo cual se ha enfatizado en la presente.
- En el mismo orden de ideas, como se ha señalado en líneas anteriores, bajo requerimientos previos a este Departamento Jurídico, se solicitó un informe de



pertinencia para la suscripción de un convenio de cooperación entre el Gobierno Municipal y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el cual se destinaría para la ejecución del proyecto: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA", sin embargo lo que resalta en el marco de la legalidad, es trastocar la aplicación de la contratación pública en el presente proceso, pues hay que dejar por sentado que la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, y su Reglamento General sobrellevan normas principales de obligatorio cumplimiento en todo el desarrollo de cualquier procedimiento de contratación pública, y dentro de esta regulación se plasman los principios y normas que desenvuelven la contratación en la adquisición o arrendamiento de bienes, ejecución de obras y prestación de servicios, incluidos los de consultoría.

- A efectos de ser conciso en el análisis, se evidencia que la propuesta convencional se enfocaría en edificar una cooperación mediante el traspaso del valor referencial planificado para la ejecución del proyecto a favor de Panavial, lo que en estricto sentido legal se opondría a las regulaciones de contratación pública, sin dejar de lado que la concesionaria ni si quiera forma parte de la propuesta del convenio, es decir aun cuando en el acto convencional, se precisa de una transferencia directa del Gobierno Municipal a la cuenta de la Concesionara de la vía (Panavial), dentro de este acto Panavial no asumiría ninguna obligación ni de ejecución ni de entrega pues evidentemente no suscribe dicho instrumento, a más de otras consideración que deberían estimarse como lo es la necesidad de un convenio con el ente competente de la vía que facultaría la ejecución del proyecto pues la red vial que compete al G.A.D Municipal es la urbana.
- Es importante señalar que el régimen de contratación pública debe operar de acuerdo a las previsiones legales aplicables, y en este caso instrumentar un convenio que prescindiría de las regulaciones de contratación podría significar una afección grave a la legalidad y legitimidad de la gestión municipal, más aún si dicho proyecto constaría dentro de la Planificación Institucional PAC, y cuya proyección de ejecución ya de la obra oscila los 12 millones, valor que también debe ser justificado de manera debida pues se verifica ciertas reformas en razón de las estimaciones de PANAVIAL, las cuales sin el animo de contrastarlas en los documentos remitidos no mantienen un fundamente debido para su establecimiento y bajo los cuales se han realizado acciones institucionales del G.A.D
- Por lo expuesto la ejecución del proyecto ya sea en el desarrollo de los estudios, así como en la construcción de la mencionada obra civil debe obedecer irrestrictamente a las previsiones legales aplicables al caso y de generarse un

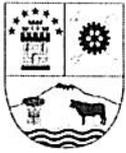


proceso de contratación cualquiera que este fuere no pueden distanciarse de los parámetros dispuestos en contratación pública.

#### 4. CONCLUSIONES. -

Esta **Procuraduría Síndica** conforme los razonamientos antes desarrollados concluye lo siguiente:

- 4.1. La ejecución del proyecto denominado: *"ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA"*, evidentemente sobrelleva una importancia en la gestión del Gobierno Municipal del cantón Mejía en razón de su solvencia frente a las necesidades del cantón por tanto su pertinencia jurídica deviene de esta misma finalidad y las acciones que se emprenda para su correcta solvencia deben tomarse bajo criterios de oportunidad y celeridad
- 4.2. Bajo la regulación aplicable al caso se deduce que el proyecto sobreviene en una obra concerniente a la infraestructura vial, por lo cual su sometimiento y desarrollo se enlaza a las previsiones del Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y su reglamento, especialmente a las disposiciones del Art. 12 y 13 de esta regulación.
- 4.3. Al enlazarse dentro de la motivación y justificación del proyecto aspectos de la gestión de la movilidad, el tránsito, transporte público y la seguridad vial del Cantón Mejía, resulta imperioso contar con el criterio de las dependencias municipales competentes en esta materia a efectos de legitimar dicho proyecto, así como en lo que corresponde a la planificación del territorio deberá ampliarse este sustento con los instrumentos de ordenamiento territorial del cantón
- 4.4. Si bien una de las condiciones legales para el desarrollo y ejecución del proyecto es contar con el aval del ente competente esta adecuación no puede saltarse las previsiones en materia de contratación pública, de efectuarse un acto convencional este debe responde a la adecuación de una gestión concurrente por la competencia vial donde se procura la ejecución de la obra.
- 4.5. Los análisis y estudios del proyecto deben contar con la justificación debida de sus resultados, más aun considerando el monto estimado en razón del proyecto y las acciones a emprender deben someterse a los principios de legalidad, legitimidad, y rendición de cuentas.



**5. RECOMENDACIÓN. -**

En virtud de lo expuesto, esta Procuraduría Síndica recomienda que para la adecuada ejecución y solvencia del proyecto la Dirección de Obras Públicas debe estimar las consideraciones de orden jurídico que se han vertido por este departamento legal, especialmente en la observancia de las disposiciones en materia de contratación pública adecuadas a las particularidades del caso que abordan otros regímenes como lo es la infraestructura vial.

Particular que comunico para lo fines legales pertinentes

Atentamente;

Ab. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guañuna.  
**PROCURADOR SÍNDICO**  
G.A.D. Municipal del Cantón Mejía.

CRITERIO JURIDICO	ELABORADO POR:	
	Mgr. Enríquez Israel	





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

DIRECCIÓN DE  
OBRAS PÚBLICAS

*Procuraduría Sindical  
Proceder trámite pertinente*

Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2593-M

Machachi, 05 de julio de 2024

**PARA:** Sr. Tlgo. Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
Alcalde del G. A. D. Municipal del Cantón Mejía

**ASUNTO:** INFORME "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA"

De mi consideración:

Con un cordial y atento saludo a la vez me permito poner en conocimiento el INFORME DE INSPECCION Nro. GADMCM-ARMC-2024-141-I con el propósito de que realicen las gestiones necesarias para la firma del convenio o instrumento jurídico en relación al proyecto: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA".

Adjunto el expediente en físico y digital

Particular que comunico para los fines legales pertinentes.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*  
Ing. Diego Fernando Loachamin Chano  
DIRECTOR DE OBRAS PUBLICAS

Referencias:  
- GADMCM-OOPP-2024-2591-M

- Anexos:
- 2891-ext-ext0509844001715373784.pdf
  - informe\_de\_inspeccion\_nro\_gadmcm-armc-2024-141-i-signed.pdf
  - documentos\_intercambiador\_de\_aychapicho05-07-2024-132015-2.pdf
  - documentos\_intercambiador\_de\_aychapicho05-07-2024-132015-4.pdf
  - documentos\_intercambiador\_de\_aychapicho05-07-2024-132015-7.pdf
  - documentos\_intercambiador\_de\_aychapicho05-07-2024-132015-1.pdf
  - documentos\_intercambiador\_de\_aychapicho05-07-2024-132015-5.pdf
  - documentos\_intercambiador\_de\_aychapicho05-07-2024-132015-3.pdf
  - documentos\_intercambiador\_de\_aychapicho05-07-2024-132015-6.pdf

*URGENTE RESUMIR HOY*

*Dr. Pulgarín  
8-7-2024*

G.A.D. MUNICIPAL DEL CANTON MEJIA  
**RECIBIDO**  
PROCURADURIA SINDICA  
FECHA: 08 JUL 2024  
HORA: 10:45



FIRMA: *Diego*

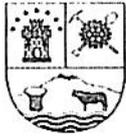
05 JUL 2024  
15:52  
*Morella*



DIEGO FERNANDO LOACHAMIN CHANO

DIR Machachi, Palacio Municipal  
Jose Mejia E-50 y Simon Bolivar  
TELF 023819250 Ext: 262





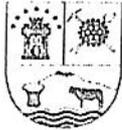
**INFORME DE INSPECCION Nro. GADMCM-ARMC-2024-141-I**

Machachi, 05 de julio del 2024

En base a memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2295-M, recibido el 11 de junio de 2024 suscrito por el Ing. Diego Loachamin, en calidad de Director de Obras Públicas, documento que adjunta oficio No. OF.GG.575.2024.PV-Q con el presupuesto referencial del proyecto ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA, posterior se procede al siguiente informe:

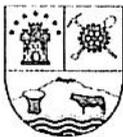
**1. ANTECEDENTES**

- Mediante INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2023-019-ITF, de fecha 06 de septiembre del 2023 se emite la viabilidad técnica del proyecto "*ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA*"
- Mediante INFORME NECESIDAD, de fecha 06 de septiembre del 2023 se emite la necesidad técnica del proyecto "*ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA*"
- Mediante Oficio Nro. GADMCM-ALC-2023-0134-O de fecha 07 de septiembre de 2023; el Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, se dirige a la Arq. María Gabriela Marín Bravo Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas encargada, con la finalidad de entregar Informe técnico de viabilidad e Informe de Necesidad del proyecto "Intercambiador de ingreso a la parroquia urbana de Machachi", para solicitar revisión y aprobación.
- Mediante Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF de fecha 10 de noviembre de 2023; la Arq. María Gabriela Marín Bravo Subsecretaria de Delegaciones de los



Servicios de Transporte y Obras Públicas encargada se dirige al Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, documento que menciona lo siguiente: *"Por lo expuesto, esta Subsecretaria autoriza la solicitud para la realización de los estudios de ingeniería de intercambiador, para lo cual deberá presentar a esta dependencia ministerial los Términos de Referencia correspondientes para su aprobación"*.

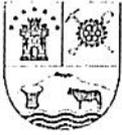
- Dentro del Plan Operativo Anual 2024 de la Dirección de Obras Públicas se priorizó el proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA.", con un presupuesto de \$ 168.000,0000.
- Mediante Oficio GADMCM-ALC-2024-0017-O de fecha 26 de enero de 2024; el Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, se dirige al Ing. Roberto Xavier Luque Nuques Ministro de Transporte y Obras Públicas, con la finalidad de solicitar al ministerio de Transporte y Obras Públicas al ser el ente rector, autorizar la realización de dicho estudio por la mencionada entidad, mediante un convenio interinstitucional de cooperación u otra figura jurídica que se adapte al proyecto.
- Mediante oficio Nro. OF.GG.575.2024.PV-Q, de fecha 10 de mayo de 2024, el Ing. Diego Salas Navarrete Gerente General de Panamericana Vial S.A. PANAVIAL, se dirige al Ing. Javier Eduardo Paz Martínez Subsecretario de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas, mencionando lo siguiente: *"(...) en reunión semanal de coordinación mantenida en la oficinas de la Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas SDSTOP con fecha 24 de abril de 2024, se remite el PRESUPUESTO ESTIMADO para el diseño y construcción de del "Paso elevado vehicular que cruza la vía Panamericana E-35 proyectada a futuro de 8 carriles; en una longitud de 2012 metros más dos distribuidores de tráfico tipo rotonda para el enlace de las vías urbanas de los accesos norte de Machachi y sur de Alóag, incluye obras de drenaje"(...); (...)*Cabe señalar que se han tomado datos referenciales de estructuras viales de similares características que forman parte de la vía



*concesionada Rumichaca-Riobamba, con finalidad de determinar a nivel de prefactibilidad un costo referencial de esta estructura (...)*".

Siendo el valor estimado para los estudios el 2% del posible valor de construcción es decir que, en el cuadro propuesto por PANAVIAL S.A. determina que el valor estimado de construcción es de \$ 11.95.793,35 dólares americanos, y que para la elaboración de los estudios es de \$ 239.095,87.

- Mediante Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-24-475-OF de fecha 06 de junio de 2024; el Ing. Javier Eduardo Paz Martínez Subsecretario de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas encargada se dirige al Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, documento que menciona lo siguiente: "*(...) remite el PRESUPUESTO ESTIMADO para el diseño y construcción del "Paso elevado vehicular que cruza la vía Panamericana E-35 proyectada a futuro de 8 carriles; en una longitud de 2012 metros más dos distribuidores de tráfico tipo rotonda para el enlace de las vías urbanas de los accesos norte de Machachi y sur de Alóag, incluye obras de drenaje", e indican que, se ha tomado datos referenciales de estructuras viales de similares características que forman parte de la vía concesionada Rumichaca-Riobamba, para determinar a nivel de prefactibilidad, un costo referencial de la estructura*".
- Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2295-M de fecha 11 de junio de 2024; suscrito por el Ing. Diego Loachamin, en calidad de Director de Obras Públicas, documento que adjunta oficio No. OF.GG.575.2024.PV-Q con el presupuesto referencial del proyecto ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA DIRECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA
- Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2534-M de fecha 01 de julio de 2024; suscrito por el Ing. Ángel Maygua Campoverde, se dirige al Ing. Diego Loachamin Director de Obras Públicas documento que da respuesta a Memorando Nro. GADMCM-DFL-OOPP-2024-0061. En documento con respecto a "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL



INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA” menciona lo siguiente: *“Se recomienda gestionar las acciones pertinentes para reformar el monto presupuestario o de ser el caso usar el presupuesto para proyectos prioritarios.”*.

- Mediante Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2559-M de fecha 03 de julio de 2024; suscrito por Ing. Diego Loachamin Director de Obras Públicas, se dirige a la Ing. Patricia Aidé Ledesma Espín Analista de Cooperación Interinstitucional 3, documento que menciona lo siguiente: *“Por medio del presente me permito solicitar se realice el trámite correspondiente para proceder con la Reforma Presupuestaria, POA 2024 de la dirección de Obras Públicas, para efecto de lo solicitado se adjunta el Informe Reforma Nro. GADMCM-OOPP-2024-0011, con sus respectivos respaldos.”*. Informe en el cual consta “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA”

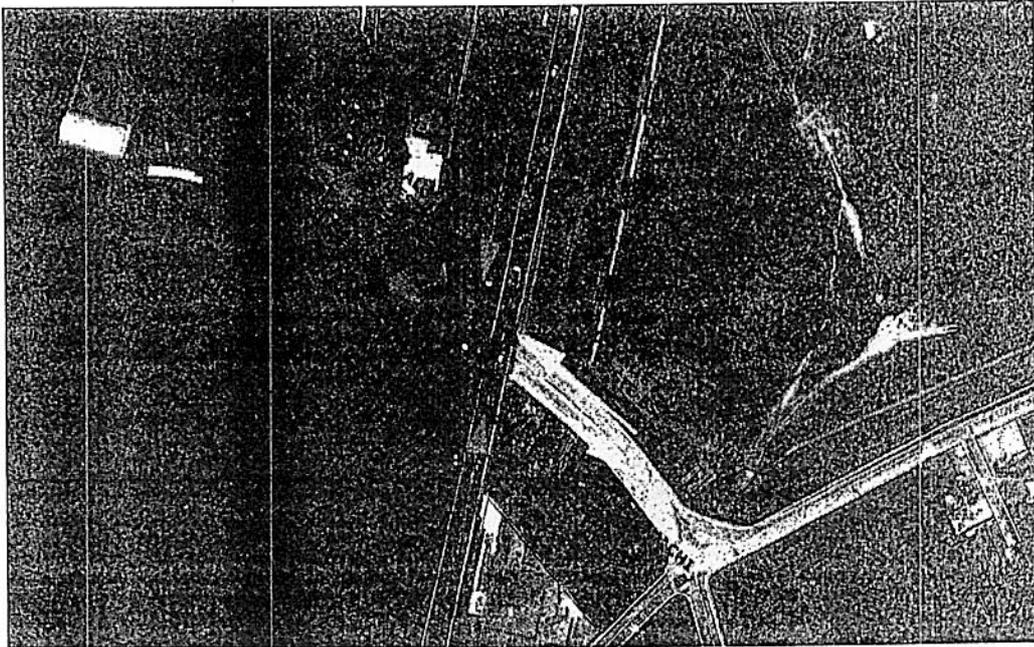
## 2. DATOS GENERALES

**Parroquia:** Alóag y cabecera cantonal Machachi

**Dirección:** intersección de la Autovía E35 y el ingreso sur a la parroquia de Alóag; ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi.

**Coordenadas:**

PUNTO	ESTE	NORTE	ELEVACION
P1	770256.96	9945399.28	2919.00
P2	770442.09	9945394.56	2913.00
P3	770253.69	9945217.22	2914.00
P4	770437.93	9945211.35	2913.00



### 3. OBJETIVOS

#### GENERAL

- Dar a la comunidad del Cantón Mejía, un sistema vial adecuado que permita la conexión de las Parroquias de Alóag y Machachi

#### ESPECIFICOS

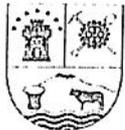
- Dinamizar el comercio de la zona
- Disminuir tiempos de viaje
- Descongestionar la actual entrada a Machachi

### 4. IDENTIFICACION

La principal problemática actual se basa en los tiempos de demora generados en dos puntos principales.

Uno, el punto ubicado en el ingreso a la ciudad de Machachi cabecera cantonal, por la Av. Pablo Guarderas, ya que el giro a la izquierda en la Autovía E35 genera detención de la circulación y tiempos de demora excesivos durante feriados, fines de semana, horas pico y ferias.

Dos, el punto ubicado 900 metros al norte del punto uno, se localiza la intersección entre la Autovía E35 y el ingreso al sur de Alóag con el ingreso al norte de Machachi. En la intersección mencionada se obtiene un volumen de tráfico considerable que se desvía tanto para el ingreso sur a Alóag, como para el norte de Machachi, a su vez, se localiza la feria de productores a 600 metros al este de la intersección, la cual genera un tráfico de vehículos, camiones y volquetas los días



martes, miércoles, jueves, viernes y sábados.

Tomando en cuenta que el proyecto planteado servirá como una obra de conexión entre las parroquias de Alóag y Machachi, por lo tanto, es un proyecto de alto impacto social y crecimiento para el Cantón.

En el Cantón Mejía, existe una gran producción agrícola y ganadera, por lo que la interconexión de estas dos parroquias productivas generaría un enorme impacto en crecimiento en la economía interna del Cantón.

Además, al tener una velocidad de circulación de 90km/h en el tramo se toma en cuenta una velocidad de diseño de 80km, para dar continuidad a la autovía.

En consecuencia, por todas las condiciones particulares mencionadas el proyecto en mención será crear la "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA" cuyo objetivo es la conexión entre la parroquia de Alóag y Machachi e interconectándolo con el eje vial principal del país E35.

## 5. JUSTIFICACION-PLANTEAMIENTO

EL Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mejía, en conjunto con la Dirección de Planificación Territorial y Dirección de Obras Públicas, preocupada de la mejora constante de la vialidad en la ciudad y considerando el flujo vehicular y peatonal de la zona de Aychapicho, particularmente en la intersección de la Autovía E35 y el ingreso sur a la parroquia de Alóag; ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi, es necesario dotar de una infraestructura de integración vial en dicho sector.

Se ha identificado y priorizado sitios que requieren intervención con la finalidad de mejorar la circulación vehicular y peatonal. ante esto ha visto la necesidad de realizar un estudio integral de ingeniería que permita definir la solución óptima de acuerdo con el tráfico actual y proyectado de la zona y a la situación actual de la zona.

*transporte*

Se plantea que la intersección en mención cuente con un pasoelevado, rotondas, rampas y carriles de ingreso y desaceleración, longitud aproximada 400 metros de longitud que permita el flujo libre para los sentidos ingreso sur de la parroquia Alóag e ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi.

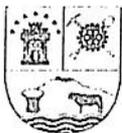
Se elaborarán los estudios y diseños necesarios para el proyecto, realizando una correcta planificación, optimización de recursos, y coordinación de elementos y factores técnicos y humanos que deriven en la solución de las problemáticas planteadas, cumpliendo con los plazos



y necesidades trazadas, requerimientos técnicos de diseño y normativas existentes, que aseguren el cumplimiento del objeto de la consultoría.

En función al estudio contratado se realizarán todos los trabajos necesarios, considerando que esta obra impactará favorablemente las actividades de los ciudadanos y moradores aledaños al sector, desarrollando todas y cada una de las etapas, tales como:

- Elaborar la evaluación y diagnóstico del problema de congestión vehicular, determinando el nivel actual de servicio, y proyectar una solución vial que opere con mínimo categoría D.
- La solución vial proyectada tendrá en cuenta la implementación de rotondas y la optimización de la intersección con las adecuaciones necesarias tanto geométricas como de señalización y semaforización necesarias.
- Evaluar, diseñar y proyectar la solución vial más adecuada para mejorar el tránsito vehicular y peatonal, dentro de un radio mínimo de observación y análisis de 500 metros del cruce de los ejes de la intersección, definiendo la construcción de la solución vial y determinando las reformas geométricas y medidas de manejo de tránsito pertinentes (Cambios de sentido, intervenciones en calles aledañas, semaforizaciones, señalizaciones, etc.), que se requieran para las propuestas de soluciones que se presenten con el fin de lograr descongestionar el tránsito vehicular dentro del área de estudio, todo lo mencionado a través del estudio de tránsito respectivo.
- Realizar los diseños vial, arquitectónico, estructural, de drenaje, eléctrico, idóneo para construir la obra civil de la alternativa de solución vial más adecuada propuesta por parte del consultor.
- Considerar la infraestructura existente a fin de que se tenga la menor cantidad de afectaciones.
- Diseñar la solución vial y obras complementarias para una vida útil de 75 años, contemplando como requisito mínimo las especificaciones técnicas de diseño del MTOP - Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador y las especificaciones para el diseño de puentes AASHTO LRFD 2010.
- Obtener y determinar las reformas geométricas u otro tipo de acción a implementar, que resultaren para la solución vial que se proponga por parte del consultor como resultado de los estudios realizados.
- Obtener los diseños definitivos de ingenierías y complementarios, planos guías y de detalles para la correcta ejecución de los trabajos de construcción, memorias descriptivas, especificaciones técnicas, análisis de precios unitarios, presupuestos de obra, cronograma valorado de actividades, estudio de desagregación tecnológica VAE, estudio de impacto ambiental, seguridad laboral,



seguridad vial y señalización, personal y equipo necesario para la ejecución del proyecto, etc.

- Realizar las recomendaciones y observaciones pertinentes a la Dirección de Obras Públicas del GAD. del Cantón Mejía con el fin de optimizar las soluciones planteadas.

## DETALLES TECNICOS

### *COMPONENTE VIAL*

- Diagnóstico
- Normas de diseño
- Criterios de diseño
- Estudio de topografía
- Estudio de tránsito y conteo de tráfico (3 Simulaciones de tráfico)
- Velocidad de circulación
- Velocidad de circulación
- Vehículo tipo
- Rotondas
- Distancia visual de intersección
- Carriles de desaceleración o auxiliares
- Secciones típicas
- Diseño geométrico
- Estructura de pavimento

### *COMPONENTE GEOTECNICO*

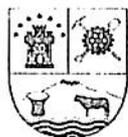
### *COMPONENTE ESTRUCTURAL*

### *COMPONENTE HIDROLOGICO E HIDRAULICO*

### *COMPONENTE AMBIENTAL*

### *COMPONENTE ELECTRICO Y ELECTRONICO*

### *COMPONENTE SEGURIDAD VIAL, DISEÑO DE SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION*



## 6. CONCLUSIONES

- Por todo lo expuesto, actualmente el proyecto se encuentra en proceso de factibilidad del ente regulador que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para la elaboración de convenio interinstitucional entre el MTOP y el GADMCM.
- Con lo mencionado en el párrafo anterior, se busca tener la factibilidad y aprobación del proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA".
- Se plantea el proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA", como uno de las soluciones viales necesarias para el Cantón Mejía

## 7. RECOMENDACIONES

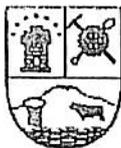
- ✓ Se recomienda poner en conocimiento a la máxima autoridad del estado del proyecto

Informe de inspección que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,

Ing. Ángel Maygua Campoverde  
ANALISTA DE OBRAS CIVILES 3





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

DIRECCIÓN DE  
OBRAS PÚBLICAS

Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2559-M

Machachi, 03 de julio de 2024

**PARA:** Sra. Ing. Patricia Aide Ledesma Espin  
Analista de Cooperación Interinstitucional 3

**ASUNTO:** Solicitud de Reforma PRESUPUESTARIA / POA 2024

Reciba un cordial y fraterno saludo, a la vez me permito exponer lo siguiente:

Por medio del presente me permito solicitar se realice el trámite correspondiente para proceder con la Reforma Presupuestaria, POA 2024 de la dirección de Obras Públicas, para efecto de lo solicitado se adjunta el Informe Reforma Nro. GADMCM-OOPP-2024-0011, con sus respectivos respaldos.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Ing. Diego Fernando Loachamin Chano  
DIRECTOR DE OBRAS PUBLICAS

Anexos:

- informe\_reforma\_nro.\_gadmcm-oopp-2024-0011rev-signed-signed.pdf
- informes\_tecnico-economico\_compressed\_compressed-1-37.pdf
- informes\_tecnico-economico\_compressed\_compressed-38-68.pdf

Copia:

Sr. Ing. Angel Rafael Maygua Campoverde  
Analista de Obras Civiles 3

am



DIEGO FERNANDO  
LOACHAMIN CHANO

DIR. Machachi, Palacio Municipal  
Jose Mejia E-50 y Simon Bolivar  
TELF 023819250 Ext: 242  
www.municipiodernejia.gob.ec





Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2534-M

Machachi, 01 de julio de 2024

PARA: Sr. Ing. Diego Fernando Loachamin Chano  
Director de Obras Públicas

ASUNTO: respuesta a Memorando Nro. GADMCM-DFL-OOPP-2024-0061-M

De mi consideración:

En respuesta a Memorando Nro. GADMCM-DFL-OOPP-2024-0061-M, de fecha 25 de junio de 2024, suscrito por el Ing. Diego Fernando Loachamín Chano, Director de Obras Públicas, mediante el cual solicita: "(...) informe técnico-económico de los procesos que han tenido dificultad para la etapa preparatoria y no se ejecutarán, así también informe técnico para proyectos viables de ser el caso..."

ANTECEDENTES:

- Dentro del Plan Operativo Anual 2024 de la Dirección de Obras Públicas se priorizo el proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA.", con un presupuesto de \$ 168.000,0000.
- Mediante Oficio Nro. GADMCM-ALC-2023-0134-O de fecha 07 de septiembre de 2023; el Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, se dirige a la Arq. María Gabriela Marín Bravo Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas encargada, con la finalidad de entregar Informe técnico de viabilidad e Informe de Necesidad del proyecto "Intercambiador de ingreso a la parroquia urbana de Machachi", para el análisis de la aprobación.
- Mediante Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF de fecha 10 de noviembre de 2023; la Arq. María Gabriela Marín Bravo Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas encargada se dirige al Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, documento que menciona lo siguiente: "Por lo expuesto, esta Subsecretaria autoriza la solicitud para la realización de los estudios de ingeniería de intercambiador, para lo cual deberá presentar a esta dependencia ministerial los Términos de Referencia correspondientes para su aprobación"
- Mediante Oficio GADMCM-ALC-2024-0017-O de fecha 26 de enero de 2024; el Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, se dirige al Ing. Roberto Xavier Luque Nuques Ministro de Transporte y Obras Públicas, con la finalidad de solicitar al ministerio de Transporte y Obras Públicas al ser el ente rector, autorizar la realización de dicho estudio por la mencionada entidad, mediante un convenio interinstitucional de cooperación u otra figura



Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2534-M

Machachi, 01 de julio de 2024

jurídica que se adapte al proyecto.

- Mediante oficio Nro. OF.GG.575.2024.PV-Q, de fecha 10 de mayo de 2024, el Ing. Diego Salas Navarrete Gerente General de Panamericana Vial S.A. PANAVIAL, se dirige al Ing. Javier Eduardo Paz Martínez Subsecretario de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas, mencionando lo siguiente: "(...) en reunión semanal de coordinación mantenida en la oficinas de la Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas SDSTOP con fecha 24 de abril de 2024, se remite el PRESUPESTO ESTIMADO para el diseño y construcción de del "Paso elevado vehicular que cruza la vía Panamericana E-35 proyectada a futuro de 8 carriles; en una longitud de 2012 metros más dos distribuidores de tráfico tipo rotonda para el enlace de las vías urbanas de los accesos norte de Machachi y sur de Alóag, incluye obras de drenaje" (...); (...) Cabe señalar que se han tomado datos referenciales de estructuras viales de similares características que forman parte de la vía concesionada Rumichaca-Riobamba, con finalidad de determinar a nivel de prefactibilidad un costo referencial de esta estructura (...)".

Siendo el valor estimado para los estudios el 2% del posible valor de construcción es decir que, en el cuadro propuesto por PANAVIAL S.A. determina que el valor estimado de construcción es de \$ 11'95.793,35 dólares americanos, y que para la elaboración de los estudios es de \$ 239.095,87.

- Mediante Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-24-475-OF de fecha 06 de junio de 2024; el Ing. Javier Eduardo Paz Martínez Subsecretario de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas (encargada) se dirige al Tlgo. Wilson Rodríguez Alcalde del Gobierno A.D. Municipal del cantón Mejía, documento que menciona lo siguiente: "(...) remite el PRESUPUESTO ESTIMADO para el diseño y construcción del "Paso elevado vehicular que cruza la vía Panamericana E-35 proyectada a futuro de 8 carriles; en una longitud de 2012 metros más dos distribuidores de tráfico tipo rotonda para el enlace de las vías urbanas de los accesos norte de Machachi y sur de Alóag, incluye obras de drenaje", e indican que, se ha tomado datos referenciales de estructuras viales de similares características que forman parte de la vía concesionada Rumichaca-Riobamba, para determinar a nivel de prefactibilidad, un costo referencial de la estructura"

## JUSTIFICACION

El análisis de justificación detalla la necesidad de reformar el monto relacionado al proyecto de "Estudios y diseños definitivos para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección entre la autovía E35 e ingreso a sur Alóag e ingreso a norte de Machachi, Cantón Mejía, Provincia de Pichincha.", ya que actualmente se tiene un monto de \$ 168.000,00 y en documentos emitidos por el MTOP y PANAVIAL S.A: determinan un presupuesto estimado de \$ 239.095,87. Además, al tener un presupuesto estimado a nivel de prefactibilidad se determina que, se deberá contar con el 2.5% del valor de la construcción es decir \$ 298.869,83, ante posible variación de presupuesto, mismo que lo controlará o determinará el administrador de contrato o administrador de convenio.



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

DIRECCIÓN DE  
OBRAS PÚBLICAS

Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-2534-M

Machachi, 01 de julio de 2024

**RECOMENDACION:**

Se recomienda gestionar las acciones pertinentes para reformar el monto presupuestario o de ser el caso usar el presupuesto para proyectos prioritarios.

**Con sentimientos de distinguida consideración.**

Atentamente,

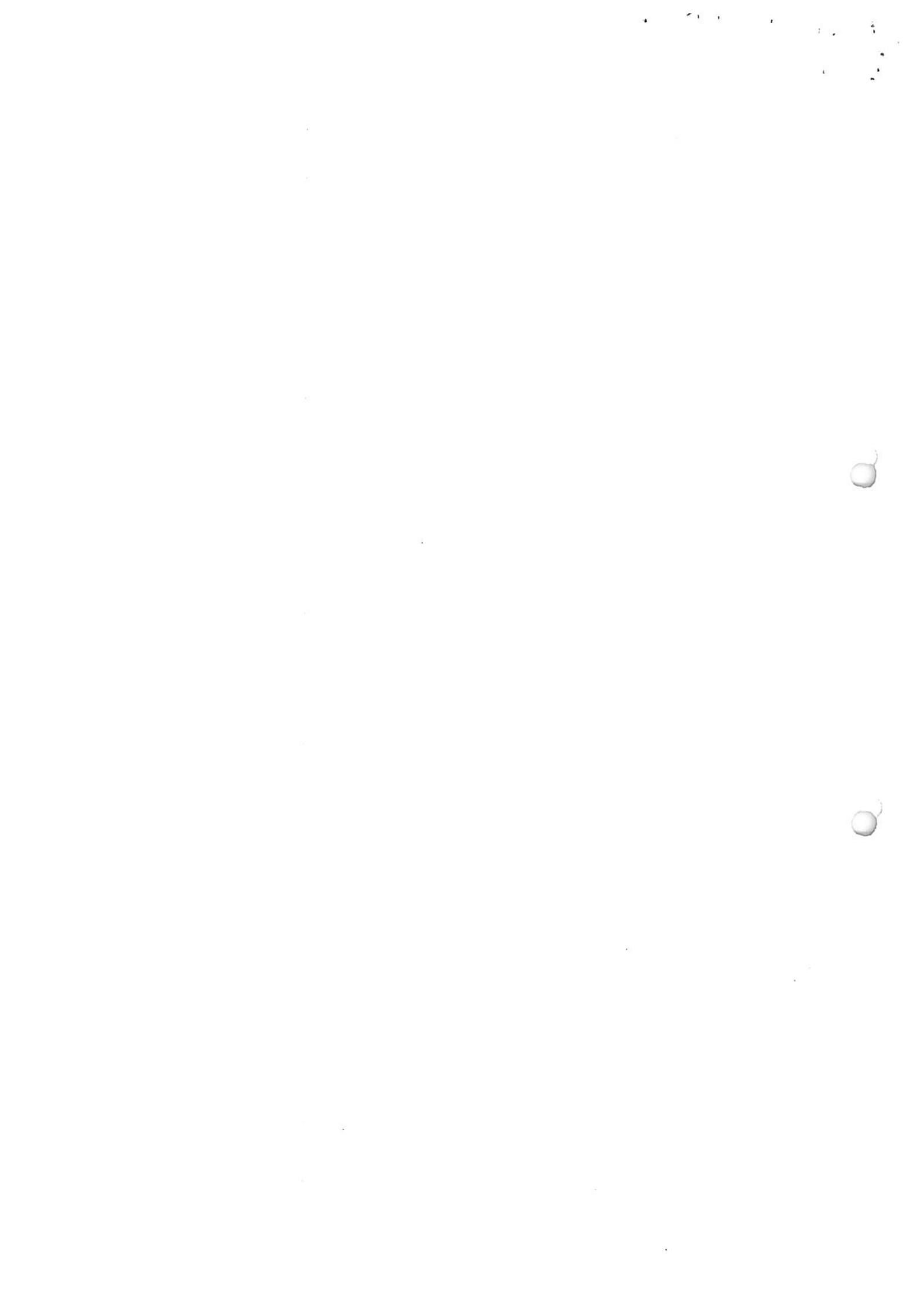
*Documento firmado electrónicamente*

Ing. Angel Rafael Maygua Campoverde  
ANALISTA DE OBRAS CIVILES 3



Firmado electrónicamente por:  
ANGEL RAFAEL MAYGUA  
CAMPOVERDE

DIR Machachi, Palacio Municipal,  
Jose Mejia E-50 y Simón Bolívar  
TELF 023819250 Ext 252  
www.municipiodemejia.gob.ec





REPÚBLICA  
DEL ECUADOR

-64-

Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-24-475-OF

Quito, D.M., 06 de junio de 2024

**Asunto:** INTERCAMBIADOR DE MACHACHI, PRESUPUESTO REFERENCIAL PARA LA CONSTRUCCION DEL PASO ELEVADO VEHICULAR TIPO INTERCAMBIADOR MACHACHI....

Señor Tecnólogo  
Wilson Humberto Rodriguez Vergara  
Alcalde del G. A. D. Municipal del Cantón Mejía  
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA  
En su Despacho

De mi consideración:

En respuesta al Documento No. OF.GG.575.2024.PV-Q de 10 de mayo de 2024, mediante el cual, la Concesionaria PANAVIAL S.A., remite el PRESUPUESTO ESTIMADO para el diseño y construcción del "Paso Elevado Vehicular que cruza la vía Panamericana E-35, proyectada para 8 carriles; en una longitud de 212 metros, mas dos distribuidores de tráfico tipo rotonda, para enlace de vías urbanas de los accesos norte de Machachi y sur de Alóag, incluye obras de drenaje", e indican que, se ha tomado datos referenciales de estructuras viales de similares características que forman parte de la vía concesionada Rumichaca - Riobamba, para determinar a nivel de prefactibilidad, un costo referencial de la estructura.

En ese sentido, adjunto a este documento, sírvase recibir el oficio No. OF.GG.575.2024.PV-Q, con el presupuesto referencial del mencionado Intercambiador.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Ing. Javier Eduardo Paz Martínez  
SUBSECRETARIO DE DELEGACIONES DE LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Referencias:  
- MTOP-GICDA-2024-2891-EXT

Anexos:  
- 2891-ext-ext0509844001715373784.pdf

Copia:  
Señor Ingeniero  
Jaime Leonardo Marin Varela  
Director/a Nacional de Administracion de Delegaciones  
  
Señor Ingeniero  
Fultón Fernando Riofrio Inga  
Analista de Administracion de Delegaciones y Concesiones 2  
  
Señora Magfster

ALCALDE  
08 JUL 2024 9h38  
Cally



REPÚBLICA  
DEL ECUADOR

Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-24-475-OF

Quito, D.M., 06 de junio de 2024

Paulina Elizabeth Villarroel Muñoz  
Servidor Público 5

Señor Ingeniero  
Diego Eduardo Salas Navarrete

fr/jm



Firmado electrónicamente por:  
JAVIER EDUARDO PAZ  
MARTINEZ

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-22D y Av. Orellana

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador. Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

\* Documento firmado electrónicamente por Qulpux

EL NUEVO  
**ECUADOR**

Quito, D.M., 10 de mayo de 2024  
OF.GG.575.2024.PV-Q

Señor Ingeniero  
Javier Eduardo Paz Martínez  
**Subsecretario de Delegaciones**  
**de los Servicios de Transporte y Obras Públicas**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**  
Presente.-

**REF.:** *Contrato de Concesión Rumichaca –  
Riobamba.*

**ASUNTO:** *Intercambiador Machachi: Envío de  
presupuesto referencial para la  
construcción del Paso Elevado Vehicular  
tipo Intercambiador Machachi, Tramo 1S:  
Alóag – Pte. Jambelí, sector Machachi.*

**De nuestra consideración:**

En el marco del Contrato de la referencia y conforme solicitud de la Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas – SDSTOP en reunión semanal de coordinación mantenida en las oficinas de la SDSTOP con fecha 24 de abril de 2024, se remite el **PRESUPUESTO ESTIMADO** para el diseño y construcción del **“Paso Elevado Vehicular que cruza la vía Panamericana E-35 proyectada a futuro de 8 carriles; en una longitud de 212 metros mas dos distribuidores de tráfico tipo rotonda para el enlace de vías urbanas de los accesos norte de Machachi y sur de Alóag, incluye obras de drenaje”**, cuyos valores se resumen en el detalle adjunto.

Cabe señalar que se han tomado datos referenciales de estructuras viales de similares características que forman parte de la vía concesionada Rumichaca – Riobamba, con la finalidad de determinar a **nivel de prefactibilidad** un costo referencial de esta estructura.

Quedamos atentos a su gentil respuesta y autorización respectiva para el inicio de los estudios definitivos lo cual permitirá contar con una alta precisión de los costos para el proyecto.

Atentamente,



ESTADO AUTENTICADO POR:  
DIEGO EDUARDO SALAS  
NAVARRETE

Ing. Diego Salas Navarrete  
**Gerente General**  
**PANAMERICANA VIAL S.A. PANAVIAL**

*Adj: Presupuesto referencial de diseño y construcción de Intercambiador Machachi  
Esquema*

*P  
11/2016  
2 LINEAS*

*MTOP-GICDA-2024-2891-EXT*

Fecha: 08/05/2024

INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN DE LA VÍA  
PANAMERICANA E-35, CON EL INGRESO SUR DE ALOAG Y NORTE DE  
MACHACHI

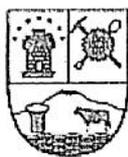
PROYECTO:

**PRESUPUESTO ESTIMADO DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN**

No.	DESCRIPCIÓN	Unidad	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total
1	ESTUDIOS (2% DEL VALOR DE CONSTRUCCIÓN)	gib	1,00	\$239.095,87	\$239.095,87
2	CONSTRUCCIÓN DEL PASO ELEVADO VEHICULAR QUE CRUZA LA VÍA PANAMERICANA E-35 PROYECTADA A FUTURO DE 8 CARRILES, EN UNA LONGITUD DE 212 METROS MAS DOS DISTRIBUIDORES DE TRÁFICO TIPO ROTONDA PARA ENLACE DE VÍAS URBANAS DE LOS ACCESOS NORTE DE MACHACHI Y SUR DE ALOAG. INCLUYE OBRAS DE DRENAJE	gib	1,00	\$11.954.793,35	\$11.954.793,35
				<b>Sub Total 1</b>	<b>\$12.193.889,22</b>
3	Fiscalización (5% estudios y obra civil)				\$609.694,46
4	Control de Calidad (3% obra civil)				\$358.643,80
				<b>TOTAL 1 (Subtotal 1)</b>	<b>\$13.162.227,48</b>
5	Expropiaciones	m2	12.354,55	\$50,00	\$617.727,50
6	Socialización	evento	2,00	\$12.774,18	\$25.548,35
			<b>TOTAL 2</b>		<b>\$643.275,85</b>
			<b>TOTAL (TOTAL 1 + TOTAL 2)</b>		<b>\$13.805.503,33</b>

10





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

DIRECCIÓN DE  
OBRAS PÚBLICAS

Memorando Nro. GADMCM-OOPP-2024-1878-M

Machachi, 15 de mayo de 2024

PARA: Sr. Ing. Angel Rafael Maygua Campoverde  
Analista de Obras Civiles 3

ASUNTO: En el texto, Memorando Nro. -165-PS-2024.

De mi consideración:

Por medio de la presente me permito remitir el Memorando Nro. 165-PS-2024, solicito a usted, se sirva dar atención al trámite correspondiente.

Particular que comunico para los fines legales pertinentes.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

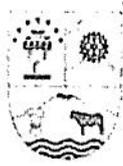
Ing. Diego Fernando Loachamin Chano  
DIRECTOR DE OBRAS PUBLICAS



Firmado electrónicamente por:  
DIEGO FERNANDO  
LOACHAMIN CHANO

DIR. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar  
TELF. 023819250 Ext: 282





MEMORANDO N.- 165-PS--2024.

**PARA:** Ing. Diego Fernando Loachamín Chano  
**DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS**

**DE:** Abg. Esp. Geovanny Pilaguano Guaña  
**PROCURADOR SÍNDICO**

**FECHA:** Machachi, 14 de mayo de 2024

**ASUNTO:** En el texto

1. ANTECEDENTES. -

Mediante Memorando Nro. GADMCM-DFL-OOPP-2024-0040-M, de fecha 02 de mayo de 2024, tiene como Asunto: "Informe Jurídico favorable para la suscripción del "CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTRE Y OBRAS PÚBLICAS Y EL GOBIERNO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN MEJÍA".

Previo a que Sindicatura realice el análisis y el informe respectivo con la finalidad de garantizar la seguridad jurídica, debido proceso y no ser sujetos a observaciones de organismos de control solicito respetuosamente lo siguiente:

- o La Dirección de Obras Públicas, deberá especificar mediante un informe motivado los alcances y objetivos del convenio, identificando los aportes que deberá cumplir el GADMCM, PANAVAL, MTOP en el mismo documento se deberá adjuntar los pronunciamientos de la Dirección de Planificación Institucional, Dirección de Geomática y Dirección Financiera, como documentos habilitantes para la suscripción del convenio.

Particular que comunico para fines legales pertinentes.

Atentamente,

Ab. Esp. Manuel Geovanny Pilaguano Guaña

**PROCURADOR SÍNDICO**  
G.A.D. Municipalidad del Cantón Mejía.

MEMORANDO

ELABORADO POR: Wilmer Almeida



G.A.D. MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN MEJÍA  
DIR. OBRAS PÚBLICAS

14 MAY 2024

RECORRIDO

HORA





Memorando Nro. GADMCM-DFL-OOPP-2024-0040-M

Machachi, 02 de mayo de 2024

**ASUNTO:** Informe Jurídico favorable para la suscripción del "CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS Y EL GOBIERNO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN MEJÍA".

Abogado.  
Geovanny Pilaguano  
PROCURADOR SÍNDICO

De mi consideración:

Por medio de la presente solicito pongo en su conocimiento que mediante Informe de Necesidad de 25 de abril de 2024 suscrito por la Dirección de Obras Públicas del Gobierno A.D Municipal del Cantón Mejía, cuyo objeto es: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR ALÓAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA", en consecuencia se plantea la necesidad de gestionar y elaborar el CONVENIO TRIPARTITO entre Compañía Panamericana Vial S.A. "PANAVIAL"; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; y, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Mejía, para con ello coordinar y ejecutar un proceso de consultoría del proyecto en mención con la finalidad de continuar con el desarrollo de la fase preparatoria, de conformidad al ordenamiento jurídico vigente.

En virtud de lo expuesto solicito a usted muy comedidamente se realice la revisión jurídica del borrador del convenio en mención con el fin de remitir posteriormente a la Comisión que se designe para el efecto.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

  
Ing. Diego Fernando Loachamin Chano  
DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS

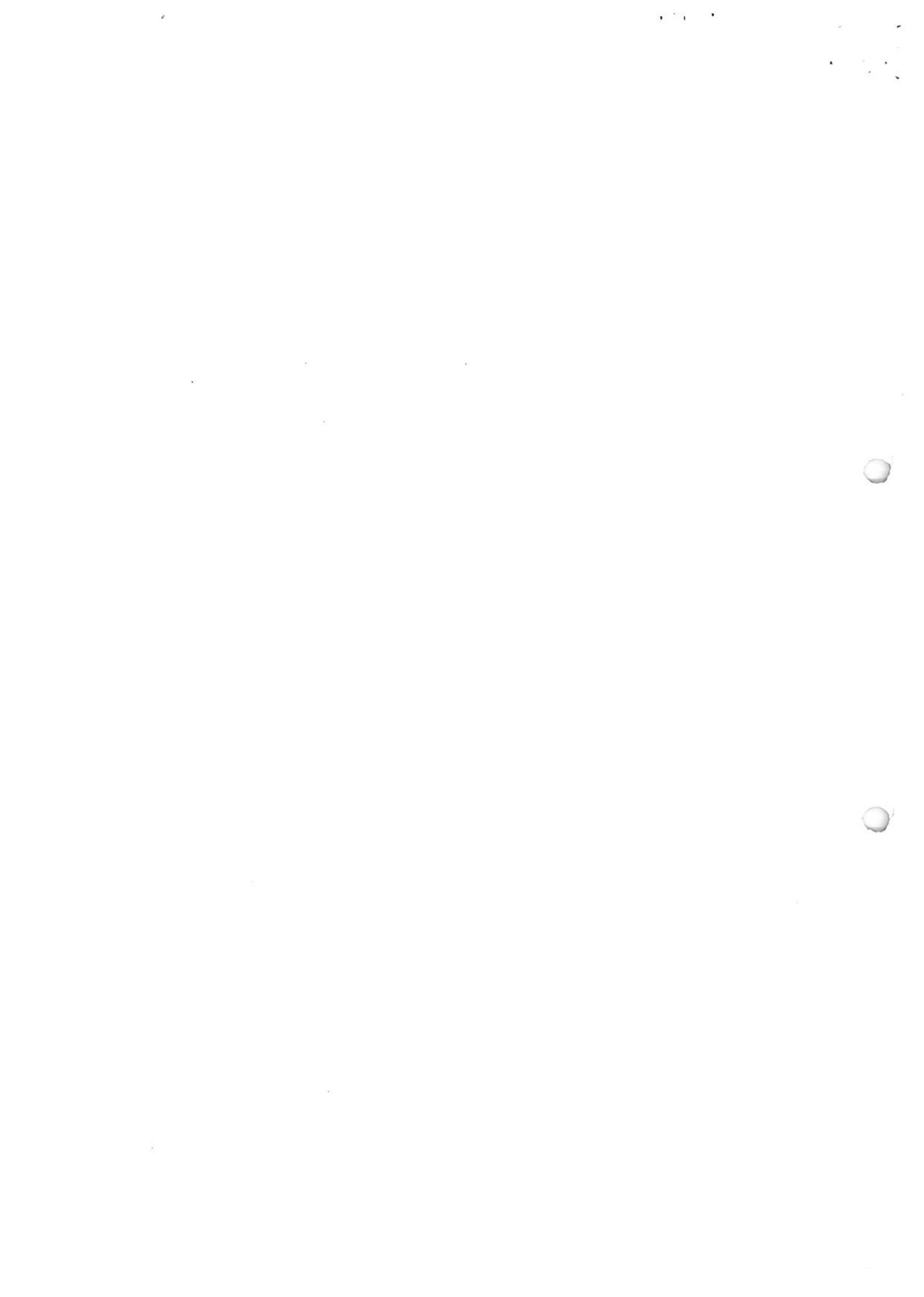
*copy  
METN*      *Mejía  
prop...*



FECHA: 02 MAY 2024

HORA:

11:30





CONV. No. 001

**CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL  
ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
Y EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN MEJÍA**

**COMPARECIENTES:**

En la ciudad de Quito, comparecen a la celebración del presente instrumento, por una parte, la **MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Viceministro de Servicios del Transporte y Obras Públicas, el magíster Camilo Enrique Ruiz Alvarez, conforme consta en Acuerdo Ministerial No. 015 - 2022, 30 de marzo de 2022; y, por otra parte, **EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN MEJÍA**, por señor tecnólogo Wilson Humberto Rodríguez Vergara en calidad de Alcalde del Cantón Mejía, conforme consta del nombramiento como Alcalde del Pleno de la Junta Provincial Electoral de Pichincha, de fecha 24 de abril del 2023, que se adjunta como habilitante; De aquí en adelante, a las partes se las denominará "MTO" y "GAD MEJÍA", respectivamente, las que, de forma libre y voluntaria, convienen en celebrar este acuerdo al tenor de las siguientes cláusulas:

**CLAUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES. -**

**Fundamentos de derecho:**

**La Constitución de la República del Ecuador:**

- En el numeral primero del artículo 85 se dispone que las políticas públicas y, prestación de bienes y servicios públicos, se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y que se formularán a partir del principio de solidaridad.
- El artículo 226 determina que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal, ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley; y que tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y el ejercicio de los derechos reconocidos por la Constitución.
- El artículo 227 señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.
- En el artículo 238 se indica que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y que se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. Entre los gobiernos autónomos descentralizados están los consejos municipales y los consejos provinciales.

- El artículo 239 de la Constitución de la República del Ecuador preceptúa: "El régimen de gobiernos autónomos descentralizados se regirá por la ley correspondiente, que establecerá un sistema nacional de competencias de carácter obligatorio y progresivo y definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo".
- En el artículo 260 se indica que el ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno.
- En el artículo 252 se señala que cada provincia tendrá un consejo provincial con sede en su capital, que estará integrado por una prefecta o prefecto y una viceprefecta o viceprefecto elegidos por votación popular.
- En el artículo 263 se determina entre las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales: planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.
- El numeral 4 del artículo 264 establece que los gobiernos municipales tendrán como competencia exclusiva, entre otras, la prestación de los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.
- En el artículo 314 se preceptúa que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable, de riego y saneamiento, y que esta debe observar los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.
- El inciso primero del artículo 315 dispone que el Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas.

#### **El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD):**

- El artículo 3 literal c) del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización determina: "Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos. Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido, se podrán acordar mecanismos de cooperación voluntaria para la gestión de sus competencias y el uso eficiente de los recursos (...)".

- El artículo 5 establece que la autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución, comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes.
- El artículo 9 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización sobre la facultad ejecutiva preceptúa: "La facultad ejecutiva comprende el ejercicio de potestades públicas privativas de naturaleza administrativa bajo responsabilidad de gobernadores o gobernadoras regionales, prefectos o prefectas, alcaldes o alcaldesas cantonales o metropolitanos y presidentes o presidentas de juntas parroquiales rurales".
- En el artículo 40 se señala que los gobiernos autónomos descentralizados provinciales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera.
- En el artículo 41 se establece entre las funciones de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, prestar los servicios públicos y construir la obra pública provincial, como parte de esta, la de vialidad.
- En el artículo 53 se define a los gobiernos autónomos descentralizados municipales como personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera.
- En el literal f) del artículo 54 se determina entre las funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal, la de ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad.
- El artículo 55 en los literales c), g) y h) del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización preceptúa: "c) (...) como competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal el planificar, construir y mantener la viabilidad urbana; g) Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley. Previa autorización del ente rector de la política pública, a través de convenio, los gobiernos autónomos descentralizados municipales podrán construir y mantener infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, en su jurisdicción territorial; h) Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón".
- El artículo 60 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece las atribuciones del alcalde o alcaldesa entre otras señala: "a) Ejercer la representación legal del gobierno autónomo descentralizado municipal. (...) n) Suscribir contratos, convenios e instrumentos que comprometan al gobierno autónomo descentralizado municipal, de acuerdo con la ley. Los convenios de crédito o aquellos que comprometan el patrimonio institucional requerirán autorización del Consejo, en los montos y casos previstos en las ordenanzas municipales que se dicten en la materia (...) v) Coordinar la acción municipal con las demás entidades públicas y privadas; (...)".



- El artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización respecto de la gestión concurrente de competencias exclusivas establece: "El ejercicio de las competencias exclusivas establecidas en la Constitución para cada nivel de gobierno, no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos. En este marco, salvo el caso de los sectores privativos, los gobiernos autónomos descentralizados podrán ejercer la gestión concurrente de competencias exclusivas de otro nivel, conforme el modelo de gestión de cada sector al cual pertenezca la competencia y con autorización expresa del titular de la misma a través de un convenio".
- En el artículo 129 se determina que al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.
- El artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización sobre el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte determina: "(...) La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. (...)".
- El artículo 275 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización preceptúa: "Los gobiernos autónomos descentralizados regional, provincial distrital o cantonal podrán prestar servicios y ejecutar las obras que son de su competencia en forma directa, por contrato, gestión compartida por delegación a otro nivel de gobierno o cogestión con la comunidad y empresas de economía mixta".
- El artículo 279 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece: "Los gobiernos autónomos descentralizados regional, provincial, metropolitano o municipal podrán delegar la gestión de sus competencias a otros niveles de gobierno, sin perder la titularidad de aquellas. Esta delegación requerirá acto normativo del órgano legislativo correspondiente y podrá ser revertida de la misma forma y en cualquier tiempo. Para esta delegación las partes suscribirán un convenio que contenga los compromisos y condiciones para la gestión de la competencia. Ningún nivel de gobierno podrá delegar la prestación de servicios públicos que le hubiere delegado otro nivel de gobierno. Los gobiernos autónomos descentralizados podrán recibir delegaciones de servicios públicos desde el gobierno central para lo cual, este último, entregará la asignación económica necesaria para la prestación del servicio".

#### **La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre:**

- El artículo 14 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre prescribe: "La rectoría y definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio que ejerza la competencia de vialidad. Se regirá por los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados".

- El artículo 29 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre establece: "El gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados en su jurisdicción, tienen la obligación de mantener la infraestructura del transporte terrestre, la señalización y los dispositivos de control y de seguridad vial, que estuvieren a su cargo. Las tareas y obras de mantenimiento podrán ser ejecutadas por otro nivel de gobierno distinto al titular, previo convenio suscrito con la autoridad competente".

#### Código Orgánico Administrativo:

- El artículo 4 del Código Orgánico Administrativo prescribe: "Principio de eficiencia. Las actuaciones administrativas aplicarán las medidas que faciliten el ejercicio de los derechos de las personas. Se prohíben las dilaciones o retardos injustificados y la exigencia de requisitos puramente formales".
- El artículo 5 del Código Orgánico Administrativo determina: "Principio de calidad. Las administraciones públicas deben satisfacer oportuna y adecuadamente las necesidades y expectativas de las personas, con criterios de objetividad y eficiencia, en el uso de los recursos públicos".
- El artículo 26 Código Orgánico Administrativo preceptúa: "Principio de corresponsabilidad y complementariedad. Todas las administraciones tienen responsabilidad compartida y gestionarán de manera complementaria, en el marco de sus propias competencias, las actuaciones necesarias para hacer efectivo el goce y ejercicio de derechos de las personas y el cumplimiento de los objetivos del buen vivir".
- En el artículo 28 se encuentra el principio de colaboración, por el cual se dispone que las distintas instituciones de la administración pública trabajen de manera coordinada, complementaria y prestándose auxilio mutuo, para esto, deben acordar mecanismos de coordinación para la gestión de sus competencias y el uso eficiente de los recursos.
- El artículo 47 del Código Orgánico Administrativo establece: "Representación legal de las administraciones públicas. La máxima autoridad administrativa de la correspondiente entidad pública ejerce su representación para intervenir en todos los actos, contratos y relaciones jurídicas sujetas a su competencia. Esta autoridad no requiere delegación o autorización alguna de un órgano o entidad superior, salvo en los casos expresamente previstos en la ley".

#### Contrato de Concesión Rumichaca - Riobamba:

- Con fecha 30 de octubre de 1996, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la compañía Panamericana Vial S.A. "PANAVIAL", suscribieron el contrato de concesión, a través del cual la concesionaria se obligó a realizar por su propia cuenta y riesgo la REHABILITACIÓN, MANTENIMIENTO, AMPLIACIÓN, EXPLOTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LAS CARRETERAS RUMICHACA - IBARRA - GUAYLLABAMBA Y ALÓAG - LATACUNGA - AMBATO - RIOBAMBA.

↳ (construcción)



- En su Clausula Quinta, objeto del contrato, numeral cinco punto cero tres, obligaciones del concedente, el 5.03.2, "...obtener que las demás entidades u organismos del sector publico permitan al concesionario el desarrollo de sus actividades y ejecución del contrato..."; 5.03.3, "... no intervenir en la administración de la operación del concesionario...".
- Clausula Vigésima. - obras nuevas 20.01, "...el Concedente podrá modificar por razones de interés público las características de la obra y servicios contratados..." ; "...lo establecido en esta cláusula no se limitara a obras nuevas, sino que abarcará también a causas como: decisiones administrativas del estado, causas de fuerza mayor o caso fortuito, situaciones de carácter político, y otras causas no imputables al Concesionario..."
- El 27 de marzo de 1998 se suscribe el Acuerdo de Aclaración de Términos, que en su Clausula Cuarta, numeral cuatro punto dos punto uno, modificaciones de obras y servicios señala: "...El Concedente de forma motivada por razones de interés público supeditadas al objeto del contrato, a través de un Acto de Autoridad podrá determinar las modificaciones de las características de las obras y servicios contratados y ejecución de obras nuevas...". cuatro punto dos punto tres "...la concesionaria analizara la propuesta del Concedente y dará su aceptación, negación o contrapropuesta..."
- En el mismo Acuerdo en el numeral cuatro punto dos punto cuatro en caso de aceptación las partes suscribirán el contrato adicional correspondiente donde se establecerán cantidades precios unitarios plazos relacionados con las obras.

La Contrato con quién?

#### Fundamentos de hecho:

- Mediante Oficio No. GADMCM-ALC-2023-0134-O de fecha 07 de septiembre de 2023, se remite por parte del Gobierno A.D Municipal del Cantón Mejía al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Informe Técnico de Viabilidad No. DIPLAT-IT-2023-019-IFT e Informe de Necesidad para el Otorgamiento de la aprobación para la construcción del "Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35, ingreso a Sur Aloag e ingreso Norte de Machachi, Cantón Mejía, Provincia de Pichincha"
- Mediante Informe de Necesidad del Proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR DE ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA PROVINCIA DE PICHINCHA", suscrito por el Gobierno A.D Municipal del Cantón Mejía se establece lo siguiente:



*"(...) 10.0 ANÁLISIS DE LA NECESIDAD*

*7.1 BENEFICIO*

*El beneficio con la ejecución de este proyecto es mejorar la circulación vehicular y peatonal del sector (Intersección entre la Autovía E35 y el ingreso sur de Alóag; ingreso norte a la Cabecera Cantonal Machachi) y consecuentemente en la ciudad, en correlación con el desarrollo poblacional.*

*7.2 EFICIENCIA*

*Esto permitirá que se establezcan los parámetros y la tecnología constructiva más adecuada para ejecutar una obra que beneficiará a los habitantes del cantón minimizando el impacto negativo a su entorno, lo que conlleva que la administración GAD. Municipal del Cantón Mejía sea más eficiente con lo que se requiere lograr que es integrar y armonizar las condiciones existentes, fomentando y mejorando la calidad de vida y movilidad del sector a intervenir.*

*7.3 EFECTIVIDAD*

*El proyecto en mención conseguirá obtener mejoras en el nivel del servicio de las vías que conforman el sector intervenido volviendo la gestión pública efectiva, logrando optimizar la condición funcional y operacional tanto vial como vehicular en el territorio objetivo (Intersección entre la Autovía E35 y el ingreso sur de Alóag; ingreso norte a la Cabecera Cantonal Machachi) y complementar nuevas soluciones viales que permiten brindar un mejor servicio ante las nuevas demandas..."*

- o Mediante Informe Técnico de Viabilidad No. DIPLAT-IT-2023-019-IFT, se establece: *"La Av. Pablo Guarderas en el giro a la izquierda, en la vía estatal E35 provoca congestión vehicular y retrasos excesivos en días festivos en el desplazamiento en vehículo, fines de semana, horas pico y feriados tanto locales como nacionales. La intersección ubicada a 900 m. al norte de la AV., Pablo Guarderas, se localiza la vía estatal E35 y el ingreso al sur de la parroquia de Aloag con el ingreso al norte de Machachi. En los datos de investigación, se obtiene un volumen de tráfico considerable que se desvía tanto para el ingreso sur a Alóag, como para el norte de Machachi, a su vez, en este sector se localiza la feria de productores 600 m. al este de la intersección, lo cual genera un tráfico de vehículos livianos, camiones y volquetas los días martes, miércoles, jueves, viernes y sábados, tomando en cuenta que el proyecto planteado servirá como una obra de conexión entre las parroquias de Aloag y Machachi, por lo tanto, es un proyecto de alto impacto social y crecimiento para el Cantón a nivel de Provincia (...)* Por lo expuesto, la Dirección de Planificación Territorial determina que el proyecto para los **ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁDICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVÍA E35 E INGRESO A SUR DE ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTÓN MEJÍA PROVINCIA DE PICHINCHA** es **VIABLE**"

Engr



- Mediante Oficio No. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF, de fecha 10 de noviembre de 2023, la Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas Encargada, autoriza la solicitud para la realización de los estudios de ingeniería del intercambiador.
- Mediante Oficio No. GADMCM-ALC-2024-0017-O de fecha 26 de enero de 2024, el Gobierno A.D Municipal del Cantón Mejía, informa al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que previo a iniciar el Proyecto del Intercambiador de Tráfico en la Intersección entre la Autovía E35, ingreso a Sur Aloag e ingreso Norte de Machachi, Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, es importante realizar la **contratación de la consultoría**, el mismo que tendrá que ser realizado por la concesionaria Panamericana Vial S.A. "PANAVIAL" en función de las competencias conferidas, a consecuencia se solicita la AUTORIZACIÓN del MTOP para la suscripción de un Convenio de Cooperación Interinstitucional para iniciar dicho proceso.
- Mediante Informe de Necesidad de fecha 25 de abril de 2024 suscrito por la Dirección de Obras Públicas del Gobierno A.D Municipal del Cantón Mejía, cuyo objeto es: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA", se plantea la necesidad de gestionar y elaborar el CONVENIO TRIPARTITO entre Compañía Panamericana Vial S.A. "PANAVIAL"; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; y, El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Mejía, para con ello coordinar y ejecutar un proceso de consultoría del proyecto en mención con la finalidad de continuar con el desarrollo de la fase preparatoria, de conformidad al ordenamiento jurídico vigente.

#### **CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO DEL CONVENIO. -**

El objeto del presente convenio es la colaboración entre las partes para realizar las acciones necesarias fin de implementar y ejecutar programas gubernamentales, con especial énfasis en la ejecución de los siguientes proyectos: 1) **Realización de estudios definitivos PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA;** y futura Construcción.

#### **CLÁUSULA TERCERA: COMPROMISOS DE LAS PARTES. -**

Para el cabal cumplimiento del objeto del presente Convenio de Cooperación Interinstitucional, las partes se comprometen a lo siguiente:

### 3.1. OBLIGACIONES CONJUNTAS:

- 3.1.1 Prestarse apoyo mutuo para ejecutar adecuadamente los acuerdos establecidos, para lo cual coordinarán las acciones que sean necesarias para cumplir a cabalidad con el objeto del convenio.
- 3.1.2 Viabilizar espacios de trabajo coordinado, estructurado y permanente entre ambas partes, en función de los objetivos planteados en el presente convenio.
- 3.1.3 Podrán participar y organizar, en la medida de sus respectivas competencias y en el contexto de sus fines institucionales las socializaciones del proyecto, sus avances, y/o sobre tópicos relevantes a la ejecución del mismo.

### 3.2. OBLIGACIONES DEL MTOP:

- 3.2.1. Velar que el aporte económico que entregará el GADM Mejía a la empresa concesionaria PANAVIAL sea única y exclusivamente para los estudios y posterior ejecución del proyecto de ingreso al sur de Aloag e ingreso Norte de Machachi, para cumplir con el objeto y obligaciones previstas en el presente instrumento.
- 3.2.2. Coordinar las diferentes actividades que se derivan del presente convenio a través de la de las Direcciones de Obras Públicas del GADM Mejía y quien designe el MTOP.
- 3.2.3. Realizar de manera periódica y coordinada con el GADM Mejía el seguimiento y control de la ejecución y avance de lo convenido en el presente proyecto.

Dicho presupuesto referencial tiene por objeto la realización de los estudios definitivos del proyecto del intercambiador de ingreso al sur de Aloag y norte de Machachi; además, cumple con las especificaciones generales para construcción de caminos y puentes, emitidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP).

- 3.2.4. Solicitar a la concesionaria Panavial una vez firmado el presente convenio se presente el presupuesto para la realización de los estudios correspondientes y la cuenta para la transferencia del monto.
- 3.2.5. Una vez aprobado el presupuesto se dispondrá a la concesionaria Panavial la realización de los estudios

### 3.3 OBLIGACIONES DEL GAD-MEJÍA:

- 3.3.1 Aprobará de forma conjunta con el MTOP el presupuesto para la realización de los estudios.
- 3.3.2 Aportará el valor de la certificación presupuestaria conferida por el Gobierno A.D Municipal del Cantón Mejía a la cuenta señalada por la Empresa Concesionaria Panavial para cumplir con el objeto y obligaciones previstas en el presente instrumento.
- 3.3.3 Una vez realizados los estudios definitivos del proyecto del intercambiador de ingreso a la zona urbana de Machachi, el GADM Mejía deberá financiar la obra objeto de los estudios indicados.

**CLÁUSULA CUARTA: PLAZO DE VIGENCIA. -**

El plazo de vigencia de este convenio es de 180 días contados a partir de su suscripción pudiendo ser renovado previo acuerdo entre las partes. Para el efecto, la parte interesada deberá presentar una solicitud por escrito antes de la fecha de vencimiento del convenio.

**CLÁUSULA QUINTA: FINANCIAMIENTO. -**

El convenio implica erogación de recursos económicos para el GADM Mejía por el monto referencial de USD \$350.000,00 (TRESCIENTOS CINCUENTA MIL DOLARES CON 00/100) incluido IVA; y, para el pago a efectuarse a la concesionaria Panamericana Vial PANAVIAL S.A, por los ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA, se considerará el presupuesto referencial indicado. El desembolso se realizará con un anticipo del 50% del monto referencial, y el 50% contra entrega final del objeto de consultoría.

**CLÁUSULA SEXTA: DE LOS INFORMES. -**

Los administradores, del convenio presentarán un informe mensual de cumplimiento de obligaciones y un informe final al vencimiento del plazo del convenio. Estos informes deberán estar sustentados con documentación que permita corroborar el cumplimiento de los compromisos contraídos.

**CLÁUSULA SÉPTIMA: ADMINISTRACIÓN DEL CONVENIO.-**

**POR EL MTOP:**

MTOP	NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO
Administradora		

POR PARTE DEL GAD MEJÍA:

GAD MEJÍA	NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO
Administrador	Ing. Diego Loachamin	Director de Obras Públicas

**ADMINISTRACIÓN.** - Los administradores del convenio serán quienes tengan la responsabilidad de su ejecución y, por lo tanto, el cumplimiento de los compromisos contraídos; de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Las partes podrán enviar observadores a las reuniones o conferencias que convoquen o auspicien, en donde, de acuerdo a la opinión de cada parte, la otra pudiera tener interés.

Los administradores del convenio podrán ser remplazados, sustituidos o cambiados en cualquier momento, sin que esto implique la modificación del mismo, para ello bastará la notificación a las partes y al administrador sustituido, en un término máximo de tres (3) días subsiguientes a la designación del nuevo administrador del convenio por parte de la autoridad competente.

Los administradores del presente convenio quedan autorizados y serán responsables de:

- a. Velar por el cabal y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones derivadas del mismo y adoptarán las acciones necesarias para su ejecución a fin de evitar retrasos injustificados.
- b. Reportar a su máxima autoridad o representante legal sobre todos los aspectos operativos, técnicos, económicos y/o legales o de cualquier naturaleza que pudieren afectar al cumplimiento del objeto del presente convenio, así como de las situaciones que se encuentren durante la ejecución de este.
- c. Administrar y custodiar la información y expediente que se genere como consecuencia de la ejecución de este instrumento.
- d. Presentar trimestralmente un informe sobre el estado y cumplimiento del convenio.
- e. En caso de cambio de administrador de convenio, se comunicará por escrito a las partes, dentro de los términos establecidos, para los fines legales consiguientes.
- f. Entregar la información y expediente del convenio al nuevo administrador designado en caso de cesación y nueva designación.
- g. Elaborar el acta de liquidación y cierre del presente instrumento.
- h. Presentarán un informe de cierre del convenio a sus máximas Autoridades, en un plazo no mayor a veinte (20) días contados a partir de la conclusión del plazo o en caso de la terminación del Convenio, que tendrá como propósito cerrar dicho instrumento y por tanto las obligaciones adquiridas por LAS PARTES.

- i. Coordinar la designación de las contrapartes específicas que se muestren necesarias y suficientes, de ser el caso, para cada actividad de cooperación que se desarrolle en virtud del presente convenio.
- j. Las demás obligaciones establecidas en la normativa aplicable.

El administrador del convenio por parte del MTOP quien deberá realizar la coordinación y seguimiento de la ejecución del presente instrumento y cualquier otra actividad relacionada con su rol de administrador de convenio. A la terminación del convenio guardara el expediente original completo en el Archivo de la Subsecretaria de Delegaciones, órgano que deberá velar porque se cumplan las reglas técnicas de archivo de los convenios para su conservación permanente.

#### **CLÁUSULA OCTAVA: RELACIÓN LABORAL.-**

Por la naturaleza del convenio, cada una de las instituciones será responsable por las obligaciones laborales de su propio personal, sin que ninguna adquiera obligación respecto al personal designado por la otra parte para la ejecución de este instrumento.

Adicionalmente se establece que:

Cualquier responsabilidad frente a terceros será asumida por la institución y el consultor cuyos representantes o servidores la hayan ocasionado, ya sea por acción o por omisión.

#### **CLÁUSULA NOVENA: EJECUCIÓN. -**

La ejecución del presente instrumento es responsabilidad de las partes a través de sus diferentes dependencias, unidades y programas institucionales, con personal propio, a fin de cumplir con el objeto y obligaciones de este, sin que genere relación laboral de ninguna naturaleza entre las partes.

De ser necesario, el MTOP durante la ejecución del presente convenio, podrá suscribir los documentos jurídicos necesarios con la contraparte para delimitar el ejercicio de actividades relacionadas.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA: CONFIDENCIALIDAD Y BUEN USO DE LA INFORMACIÓN. -**

Las partes no divulgarán ninguna información personal, confidencial o reservada, de acuerdo con lo que se establece en los artículos 9, 14 y 15 de la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública, ni los secretos profesionales de los cuales tengan conocimiento.

También entienden que los convenios de cooperación constituyen información pública y que, por lo tanto, deben reconocer el rol y contribución de cada una en toda la documentación relacionada con estos; además, convienen en utilizar su nombre y emblema en los productos del acuerdo, de conformidad con sus políticas.

La información obtenida en los estudios e investigaciones que se realicen, serán de propiedad común de las instituciones intervinientes en este Convenio, las cuales, en todo informe, publicación y cita de los trabajos, deberán indicar su origen.

Las dos instituciones están facultadas para publicar los resultados de los trabajos y/o investigaciones realizadas cuando sea necesario, para lo cual deberán indicar a las personas responsables e instituciones participantes en este Convenio, bajo los términos que constan en el Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación y demás normativa internacional en materia de propiedad intelectual.

Las partes se comprometen a guardar reserva sobre la información que produzcan, transfieran o tengan acceso como resultado de la ejecución del presente Convenio, obligándose a no divulgar, comunicar ni proporcionar por ningún medio la información a terceros, haciéndose responsables por el mal uso que se pueda dar a la misma. Queda exceptuada de esta reserva la información de carácter público o que cuente con autorización expresa de la otra parte para su difusión o la que la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así lo permita.

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: TRATAMIENTO DE DATOS.-**

Las partes se comprometen a tratar los datos personales recogidos, para la finalidad exclusiva del cumplimiento del objeto de este convenio; cumplido el objeto del presente convenio, las partes deberán devolver los datos personales proporcionados a cada uno de sus responsables de tratamiento, así como el resultado de cualquier elaboración de los mismos y los soportes o documentos en que se halle recogida la información de ser el caso, también se quedan sujetas a la obligación de eliminar o anonimizar la información y datos personales siempre que no sea necesario mantenerlos en relación a responsabilidades que pudieran derivarse de este convenio, en cuyo caso se conservarán los datos y permanecerán bajo medidas adecuadas de seguridad. Asimismo, las partes se obligan a custodiar adecuadamente los datos personales e impedir el acceso a cualquier tercero ajeno no autorizado, en ese marco, las partes se comprometen a cumplir con todas las condiciones para la protección de datos personales, adoptando las medidas de seguridad exigibles, adecuadas y necesarias para mantener el deber del secreto, la no divulgación, pérdida, robo o sustracción y, se comprometen a comunicar y hacer cumplir a sus empleados o terceros contratados, las obligaciones establecidas en esta cláusula. Igualmente, garantizarán en todo momento a los titulares el ejercicio de sus derechos de acuerdo a la normativa vigente.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: TERMINACIÓN DEL CONVENIO. -**

Este convenio de cooperación podrá terminar por las siguientes causas:

- a. Por vencimiento del plazo convenido y cumplimiento de obligaciones.
- b. Por mutuo acuerdo entre las partes ante.

- c. Por terminación unilateral de cualquiera de las partes en caso de incumplimiento de las obligaciones de la otra.
- d. Por las demás causas previstas en la ley.

**CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: TERMINACIÓN POR MUTUO ACUERDO.-**

En caso de presentarse circunstancias de carácter técnico, económico o legal; eventos imprevistos; o, sucesos de caso fortuito o fuerza mayor, por los que no fuere posible o conveniente para el GAD MEJIA o el MTOP, totalmente el objeto de este convenio de cooperación, podrán convenir en la extinción de todas o algunas de las obligaciones en el estado en que se encuentren, para lo cual se requerirá un informe del Subsecretario de Delegaciones del MTOP, o del Alcalde del GAD MEJIA, ejecutar, sustentado, en el que se pruebe la existencia de las causas indicadas, previo a la suscripción del acta correspondiente, y la transferencia del monto desembolsado a favor del GADM Mejía.

**CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: TERMINACIÓN UNILATERAL.-**

En caso de que una de las partes decida dar por terminado unilateralmente este instrumento por incumplimientos de la otra, elaborará un informe en el que presente los fundamentos acerca de dicha determinación y le notificará con la decisión preliminar de terminación unilateral a fin de que emita la justificación respectiva dentro del término de diez días. Si la parte a la que se le notifica con la decisión preliminar de terminación unilateral del convenio no justifica los incumplimientos, se le notificará con la resolución de terminación unilateral, se extinguirán los compromisos que quedaren pendientes por cumplir y se efectuará la liquidación correspondiente.

**CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA: CONTROVERSIAS.-**

Cuando las partes no llegaren a resolver de común acuerdo las divergencias que pudieren suscitarse en la interpretación, ejecución o terminación del convenio, podrán acudir para el efecto ante el Centro de Mediación de la Procuraduría General del Estado.

En caso de no existir arreglo de las divergencias a través de los mecanismos anteriores, estas se resolverán ante el Tribunal Distrital de lo Contencioso Administrativo, conforme con lo establecido en el Código Orgánico General de Procesos.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA: REAJUSTE DE PRECIOS.-**

Se contemplará el reajuste de precios solamente si durante la ejecución de la consultoría se produjera justificadamente variaciones de los costos de sus componentes, las mismas no pudieron ser previstas al momento de la suscripción del contrato. Dicho reajuste contendrá los componentes por reajustarse, el valor de los coeficientes, la periodicidad y las condiciones de su aplicación, presentados por el consultor.



#### CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA: DECLARACIONES.-

Los comparecientes a través de este instrumento de cooperación declaran:

- a. Que se encuentran plenamente facultados jurídica y técnicamente para ejecutar el objeto de este convenio.
- b. Que, para la celebración del convenio, cada parte, en su respectivo ámbito, ha cumplido con todas las disposiciones jurídicas para poder suscribirlo sin que quede pendiente ningún tipo de autorización.
- c. Que la celebración y ejecución de este convenio, el cumplimiento de sus respectivas obligaciones y responsabilidades, y el apego a sus términos, no constituye una violación al ordenamiento jurídico aplicable, ni una vulneración de cualquier acuerdo o convenio, verbal o escrito, celebrado con terceros.
- d. Que no emplearán ni explotarán los derechos de propiedad intelectual de la otra parte sin su consentimiento previo, por escrito.
- e. Que, en virtud de este convenio, no se crea una asociación o una relación de índole societaria, ni laboral entre las partes. Ninguna de ellas tendrá ningún poder ni autoridad para representar, obligar, ni asumir obligación alguna en nombre de la otra sin su consentimiento previo concedido por escrito, ni a intervenir en las decisiones internas de cada uno de los comparecientes.
- f. Que las obligaciones y responsabilidades de este instrumento que, por su naturaleza, deban permanecer vigentes pese a su terminación, lo harán, tales como las referentes a la información confidencial y a las disposiciones de los derechos de propiedad intelectual.
- g. Que la ejecución de este convenio se realizará bajo los principios de buena fe y en estricto cumplimiento del ordenamiento jurídico.

#### CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA: MODIFICACIONES.-

Este convenio podrá ser modificado por mutuo acuerdo entre las partes, de manera expresa, mediante la suscripción del respectivo convenio complementario o modificadorio, siempre y cuando no se altere su objeto y por así convenir a los intereses institucionales, previo informe motivado, el mismo formará parte de este convenio.

#### CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: DOMICILIO PARA NOTIFICACIONES Y COMUNICACIONES. -

Las partes convienen en que cualquier comunicación relacionada con la ejecución de este convenio, se efectuará en las siguientes direcciones:

MTOP:

Calle: Juan León Mera y Av. Francisco de Orellana



MTOP	CORREO ELECTRÓNICO	TELÉFONOS
Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana	XXXXXXXXXX	023819250 ext. 26072

**GAD MEJIA:**

GAD MEJIA	CORREO ELECTRÓNICO	TELÉFONOS
Machachi Palacio Municipal, ubicado en la José Mejía E-50 y Simón Bolívar	wilsonrodriguez@muniplodemejia.gob.ec	023819250 ext. 402

En caso de cambio de dirección, la parte correspondiente notificará por escrito a la contraparte.

**CLÁUSULA VIGÉSIMA: DOCUMENTOS HABILITANTES. -**

Son documentos habilitantes del convenio y forman parte integrante del mismo:

- Los documentos que respaldan la capacidad legal de los comparecientes.
- TDR's elaborados por PANAVIAL y aprobados por el MTOP.
- Autorización de la máxima autoridad y demás documentos que se mencionan en los antecedentes del presente convenio.

**CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA: ACEPTACIÓN Y RATIFICACIÓN DE LAS PARTES.-**

En lo que no estuviere estipulado en este convenio, las partes se remiten a las normas sobre la materia, en especial las relativas a las obligaciones de cada una de ellas y a las prohibiciones correspondientes.

Asimismo, declaran que todos los términos, palabras, frases, definiciones, conceptos, derechos y obligaciones que se estipulan en este convenio son absolutamente claras y conocidas por ellas, en su sentido y alcance gramatical, semántico, lógico y jurídico; además, libre y voluntariamente aceptan todo lo estipulado en este instrumento, a cuyas condiciones se someten.

En prueba de su conformidad, firman este convenio en un ejemplar digital, en la ciudad de Quito D. M., el xx de agosto de 2024.



MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

ALCALDIA

-78-

4  
pedidos

Oficio Nro. GADMCM-ALC-2024-0017-0

Machachi, 26 de enero de 2024

**Asunto:** Autorización para elaboración de Convenio de Cooperación Interinstitucional.

Señor Ingeniero  
Roberto Xavier Luque Nuques  
Ministro de Transporte y Obras Públicas  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
En su Despacho

De mi consideración:

Reciba usted un cordial y afectuoso saludo de parte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Mejía.

Con Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF del 10 de noviembre de 2023 la Arq. María Gabriela Marín Bravo en ese entonces Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas (Encargada), previo a un perfil de proyecto elaborado y consensuado por el GAD y Panavial concesionaria de la E35, se hace mención la importancia de construir un puente intercambiador de ingreso a la zona urbana Machachi ya que la carga de vehículos que pasa por esta importante arterial vial es intensa y más los fines de semana; para tal efecto, en el mencionado oficio en su parte medular manifiesta "Por lo expuesto, esta Subsecretaria autoriza la solicitud para la realización de los estudios de ingeniería del intercambiador, para lo cual deberá presentar a esta dependencia ministerial los términos de referencia correspondientes para su aprobación".

En este contexto, para iniciar con dicho proyecto, es importante el proceso para la contratación de la consultoría, el mismo que tendría que ser realizado por la concesionaria Panavial de acuerdo con sus competencias, por lo cual, a través de la presente, solicito al ser el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el ente rector AUTORIZAR la realización de dicho estudio por la mencionada entidad mediante un Convenio Interinstitucional de Cooperación u otra figura jurídica que se adapte al proyecto, en tal sentido, se sugiere sería importante una reunión de trabajo entre las asesoría jurídica del GAD como del MTOP.

consultoría

??

Es importante mencionar, que el costo de dicha consultoría como la ejecución y posterior construcción del puente intercambiador será realizado con recursos propios de la municipalidad.

Seguros de contar con su gentil colaboración, me suscribo de usted, no sin antes reiterarle, mis sentimientos de alta consideración y estima.

WILSON  
RODRÍGUEZ

Documento firmado electrónicamente por Quijux

DBU Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar  
TEL: 023802250 Ext. 302  
www.municipiodemachachi.gub.ec

1/2



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA**

**ALCALDÍA**

**Oficio Nro. GADMCM-ALC-2024-0017-O**

**Machachi, 26 de enero de 2024**

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

**Tlgo. Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
ALCALDE DEL G. A. D. MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA**

Anexos:

- img20240126\_15284673.pdf

Copia:

Señor Ingeniero  
Alex Raul Villacres Sanchez  
Viceministro de la Infraestructura del Transporte y Obras Públicas  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**

Señor Ingeniero  
Javier Eduardo Paz Martínez  
Subsecretario de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**



**WILSON HUMBERTO  
RODRIGUEZ VERGARA**

GUILLERMO LASSO  
PRESIDENTE

Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2023

Asunto: REVISIÓN DE INFORME TÉCNICO CONCEPTUAL DE VIABILIDAD PARA CONSTRUCCIÓN DE INTERCAMBIADOR DE INGRESO A LA CIUDAD DE MACHACHI. CANTÓN MEJÍA.....

Tecnólogo  
Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
Alcalde  
G.A.D MUNICIPAL DEL CANTON MEJIA  
En su Despacho

De mi consideración:

En atención al oficio N° GADMCM-ALC-2023-0134-O de fecha 7 de septiembre de 2023 mediante el cual realiza la entrega del Informe de Viabilidad e Informe de Necesidad para la Construcción del Intercambiador de Ingreso a la Parroquia Urbana de Machachi, me permito informarle que previo a la aprobación de la solicitud "para la construcción de esta obra vial por parte del ente municipal", el referido Informe fue analizado por esta Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas, concluyéndose lo siguiente:

- Se deberán realizar la conceptualización del proyecto dentro del procedimiento establecido por el MTOP, desde su concepción inicial hasta la elaboración de los Estudios de Ingeniería Definitivos necesarios para la construcción de la obra.
- En virtud de que este tramo vial tiene un nivel de servicio saturado en horas de máxima demanda, la sección típica deberá considerar la futura ampliación a 4 carriles por sentido de circulación, a parte de las Normas de Diseño Geométrico establecidas por el MTOP para el efecto.
- Debido a que este tramo forma parte de la concesión de la vía Panamericana E-35, tanto el diseño como la construcción del proyecto deberá contar con el aval de la concesionaria Panaviál S.A., pues el riesgo técnico de los diseños y de la construcción es un rubro de responsabilidad directa de la empresa referida. Es por ello que en la medida del avance del proyecto, se cuenta con la participación tripartita del MTOP, la Concesionaria y el GAD Municipal de Mejía.

Se reitera que al estar este tramo concesionado a la empresa Panaviál S.A. se ha remitido y puesto en conocimiento de la concesionaria el referido Informe, cuya respuesta ha sido recibida mediante Oficio GG.1305.2023.PV-Q de fecha 6 de noviembre de 2023, la misma que en su parte medular recomienda que "la implantación y posterior diseño que presente el GAD del Cantón Mejía constituyan una obra definitiva que se complemente al servicio que presta la concesión vial Rumiñaca - Riobamba".

De manera complementaria manifiesta Panaviál S.A. que "dentro del marco y alcance de nuestras obligaciones y responsabilidades dejamos abierta la posibilidad de participar en las diferentes mesas de trabajo que considere desarrollar el Administrador del Contrato, para la definición de los Términos de Referencia, e incorporación de todas las áreas de Ingeniería que deben incluirse en la propuesta presentada por el GAD del Cantón Mejía."

Por lo expuesto, esta Subsecretaría autoriza la solicitud para la realización de los estudios de ingeniería del intercambiador, para lo cual deberá presentar a esta dependencia ministerial los Términos de Referencia correspondientes para su aprobación.

Con sentimientos de distinguida consideración.



**Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF**

**Quito, D.M., 10 de noviembre de 2023**

Atentamente,

Arq. Mari García Marin Bravo  
**SUBSECRETARIA DE DELEGACIONES DE LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE Y OBRAS  
PUBLICAS, ENCARGADA**

Referencias:

- MTOP-GICDA-2023-7237-EXT

Anexos:

- 7237-ext-ext0938124001699368263.pdf

Copia:

Señor Ingeniero  
Pedro José Zavallés Turruga  
Gerente General  
PANAMERICANA VIAL S.A. - PANAVIAL

Señora Ingeniera  
Iris Alejandra Tapia Arcus  
Experta en Supervisión Técnica de Estudios y Monitoreo de Proyectos Delegados

Señor Ingeniero  
Pablo Raul Ramon Montalvo Villacis  
Director Nacional de Administración de Delegaciones

cc/pn



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

ALCALDÍA

-80-

①  
COPIA

09 09 2023

Oficio Nro. GADMCM-ALC-2023-0134-0

RECIBIDO  
SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS  
13/09/2023

Machachi, 07 de septiembre de 2023

**Asunto:** Entrega Informe de Viabilidad e Informe de Necesidad para construcción de Intercambiador de Ingreso a la parroquia urbana de Machachi.

Señora Arquitecta  
Maria Gabriela Marin Bravo  
Subsecretaria de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Publicas,  
Encargada  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
En su Despacho

De mi consideración:

Reciba un cordial y afectuoso saludo de quienes conformamos el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Mejía y a la vez augurarles éxitos en sus delicadas funciones en beneficio de la colectividad de nuestro país.

El 16 de agosto del año en curso en la reunión de trabajo que se mantuvo con su persona sobre el proyecto del INTERCAMBIADOR DE INGRESO A LA PARROQUIA URBANA DE MACHACHI se determino que por el momento el gobierno central no podría financiar dicha obra en vista de la gran crisis económica que vive el país, en tal sentido y en vista de que esta obra es de gran importancia no solo para el cantón sino para el país entero por la gran cantidad de vehéculos que pasan diariamente y en mayor escala los fines de semana por esta vía E35, a través de la presente, hacemos la entrega del INFORME TECNICO DE VIABILIDAD Y EL INFORME DE NECESIDAD PARA EL OTORGAMIENTO DE LA APROBACIÓN para la construcción de esta mega obra vial por parte del ente municipal.

Posterior a la aprobación, el GAD Municipal contratara los estudios respectivos y el financiamiento correspondiente para su construcción, es decir, estos rubros serán ejecutados con fondos municipales. Seguros de contar con su gentil colaboración, me suscribo de usted, no sin antes reiterarle mis sentimientos de alta consideración y estima.

Seguros de contar con su gentil colaboración, me suscribo de usted, no sin antes reiterarle mis sentimientos de alta consideración y estima.

Atentamente,

RECIBIDO  
07/09/23

WILSON  
RODRÍGUEZ  
Alcalde

DIR. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar  
TELF. 023819250 Ext: 407  
www.municipiodemejia.gob.ec



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

ALCALDÍA



Oficio Nro. GADMCM-ALC-2023-0134-O

Machachi, 07 de septiembre de 2023

*Documento firmado electrónicamente*

Tlgo. Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
ALCALDE DEL G. A. D. MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

Anexos:

- informe\_de\_proyecto\_intercambiador\_de\_aychapicho-signed-signed.pdf
- intercambiador\_aychapicho\_rev\_ab02-signed.pdf
- camscanner\_07-09-2023\_10.37.pdf



WILSON HUMBERTO  
RODRIGUEZ VERGARA

WILSON  
RODRÍGUEZ  
*Abelt*

\* Documento firmado electrónicamente por Omapu

CM. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simon Bolívar  
TELF. 023819250 Ext. 407  
www.municipiodomejia.gob.ec



## INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD No. DIPLAT-IT-2023-019-ITF

Machachi, 06 de septiembre del 2023

### PROYECTO: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35, INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA"

#### 1. ANTECEDENTES

El principal problema se basa en los retrasos en la movilidad que se produce en dos puntos principales.

- Av. Pablo Guarderas en el giro a la izquierda, en la vía estatal E35 provoca congestión vehicular y retrasos excesivos en días festivos en el desplazamiento en vehículo, fines de semana, horas pico y feriados tanto locales como nacionales.
- La intersección ubicada a 900 m. al norte de la AV. Pablo Guarderas, se localiza la vía estatal E35 y el ingreso al sur de la parroquia de Alóag con el ingreso al norte de Machachi. En los datos de investigación, se obtiene un volumen de tráfico considerable que se desvía tanto para el ingreso sur a Alóag, como para el norte de Machachi, a su vez, en este sector se localiza la feria de productores 600 m. al este de la intersección, lo cual genera un tráfico de vehículos livianos, camiones y volquetas los días martes, miércoles, jueves, viernes y sábados, tomando en cuenta que el proyecto planteado servirá como una obra de conexión entre las parroquias de Alóag y Machachi, por lo tanto, es un proyecto de alto impacto social y crecimiento para el Cantón a nivel de Provincia.

Así mismo el Art. 129 del COOTAD indica "(...) Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales. (...)"

La Dirección de Planificación Territorial generará los informes de viabilidad integral, en base a los insumos entregados por las diferentes áreas técnicas, financieras, legales y políticas que sustenten la Viabilidad Final para la priorización de los proyectos del Plan Operativo Anual 2024, en concordancia con la "Ley Orgánica de Planificación y Finanzas Públicas Art. 41 Planes de Desarrollo, y Art. 42.- Contenidos mínimos de los planes de desarrollo. - En concordancia con las disposiciones del Código de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD)".



**1.1. Monto**

El monto de la construcción de la obra es de **\$7,000,000.00.**

**1.2. Plazo de ejecución**

El plazo de ejecución es de 9 meses

**1.3. Sector y Tipo de proyecto**

Sector del Transporte, Comunicación y Vialidad.

**2. DIAGNÓSTICO Y PROBLEMA**

**2.1. Identificación y caracterización de la población objetivo (Beneficiarios)**

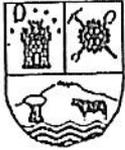
La población a beneficiar con la ejecución del proyecto es todo el cantón Mejía, lo que representa en número de habitantes a 110.697 (según la proyección del PDOT al 2020).

La Provincia y el Cantón Mejía cuenta con una alta población flotante, que se acrecienta durante la época alta de turismo, por estar cerca de un nodo de articulación con las Provincias de la Costa y sur del país, conectando con los centros urbanos más importantes.

**2.2. Justificación de la necesidad**

En el Cantón Mejía, existe una gran producción agropecuaria, por lo que la interconexión de estas dos parroquias productivas generaría un enorme impacto en crecimiento en la economía interna del Cantón y así mismo a nivel de la provincia de Pichincha.

En virtud de las condiciones particulares mencionadas, es importante la implementación del proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA" cuyo objetivo es la conexión entre la parroquia de Alóag y Machachi e interconectándolo con el eje vial principal del país E35 y la articulación con las provincias del Sur del país, así como la cercanía del nodo de articulación de Alóag para la conexión con las provincias de la costa.



### 3. INFORMACIÓN DEL PROYECTO

#### 3.1. Datos

Provincia	Pichincha
Cantón	Mejía
Parroquia	Machachi
Sector	Condabulo
Dirección	Panamericana Sur - Venezuela
Clasificación del suelo	Urbano
Coordenadas	

PUNTO	ESTE	NORTE	ELEVACION
P1	770256.96	9945399.28	2919.00
P2	770442.09	9945394.56	2913.00
P3	770253.69	9945217.22	2914.00
P4	770437.93	9945211.35	2913.00

#### 3.2. Localización/Ubicación

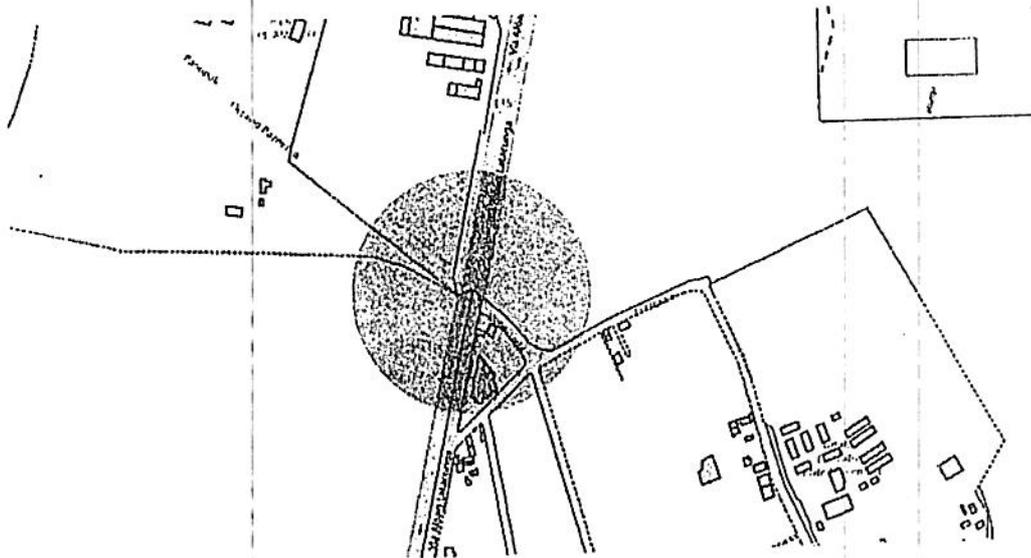


Gráfico 1: Ubicación de Intervención

 Zona a intervenir

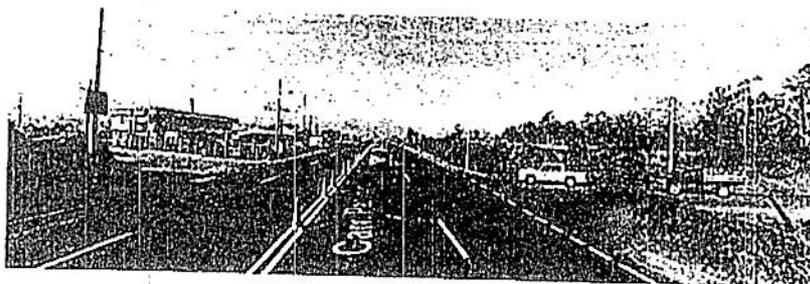


### 3.3. Descripción General

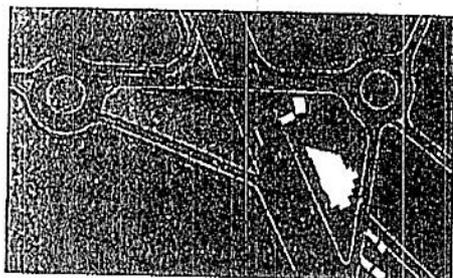
EL Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Mejía, en conjunto con la Dirección de Planificación Territorial y Dirección de Obras Públicas, preocupada de la mejora constante de la movilidad en la ciudad y considerando el flujo vehicular en la vía estatal E35 y peatonal del sector, particularmente en la intersección de la Autovía E35 y el ingreso sur a la parroquia de Alóag; ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi, es necesario dotar de una infraestructura de integración vial en dicho sector.

Para esto se plantea ejecutar una solución vial con un diseño de intercambiador que permita disminuir los tiempos de desplazamiento y reducir el tráfico de ingreso y salida, con mayor rapidez y fluidez hacia la Autovía E35, además que ofrezca varias opciones de movilidad para los ciudadanos, mediante la contratación de los "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA".

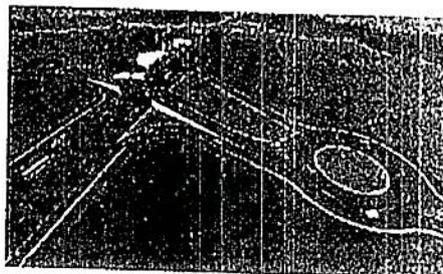
### 3.4. Registro Fotográfico



Fotografía N° 1  
Lugar de Intervención

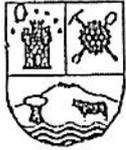


Fotografía N° 2  
Anteproyecto



Fotografía N° 3  
Anteproyecto

Fuente: Autor



#### 4. PLANIFICACIÓN

##### 4.1. Objetivos del Proyecto:

##### 4.1.1. General:

Implementación del proyecto de construcción del intercambiador de tráfico en la vía E35 para la interconexión del corredor e35 y el ingreso a la parroquia de Alóag y Machachi, con el fin de mejorar el ángulo de visibilidad para los vehículos que se dirigen hacia el Norte y sur del país, mejorar el flujo vehicular, reducción de congestionamientos o cuellos de botella en puntos específicos.

Con los antecedentes expuestos, se concluye que las intersecciones deben ser modificadas geométricamente, con el fin de evitar accidentes y precautelar la seguridad de los usuarios de la vía.

##### 4.1.2. Específicos:

Se ha identificado y priorizado sitios que requieren intervención con la finalidad de mejorar la circulación vehicular y peatonal, ante esto ha visto la necesidad de realizar un estudio integral de ingeniería que permita definir la solución óptima de acuerdo con el tráfico actual y proyectado de la zona y a la situación actual

##### 4.2. Indicadores de Resultados

Mejorar el flujo vehicular y las condiciones de transitabilidad y seguridad para el peatón, con el fin de evitar posibles accidentes, cuellos de botellas en estos puntos, así reduciendo el tiempo de movilización de los vehículos, y teniendo una seguridad vial apropiada, segura y eficaz.

##### 4.3. Matriz de Marco Lógico

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN: Contribuir con la Seguridad de las vías, reduciendo el desgaste y daño vehicular	Se ha identificado y priorizado sitios que requieren intervención con la finalidad de mejorar la circulación vehicular y peatonal, ante esto ha visto la necesidad de realizar un estudio Integral de Ingeniería que permita definir la solución óptima de acuerdo con el tráfico actual, proyectado de la zona y a la situación actual de la zona	Estudios realizados por la coordinación de factibilidad de MTOP central Informe de Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial Informe de Viabilidad	Se respetan los programas de vialidad por parte de las políticas del estado



<p><b>PRÓPOSITO:</b> Lograr la Construcción del Intercambiador de tráfico en el sector de Condabulo Aychapicho, para mejorar las condiciones de transitabilidad segura y eficaz durante los 365 días del año.</p>	<p>Incremento en la eficiencia de la movilidad cantonal, provincial y nacional, además del rol de planificar y ordenar el territorio del cantón.</p>	<p>Inspecciones y recorridos de la vía. Realización de encuestas a los pobladores y turistas.</p>	<p>Satisfacción de los pobladores y turistas por la implementación de los Intercambiadores de tráfico.</p>
<p><b>COMPONENTES:</b></p> <p>Intercambiador Aychapicho</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Infraestructura de drenaje menor</li> <li>Movimiento de tierras</li> <li>Construcción de pasos a desnivel en doble</li> <li>Traslado de materiales</li> <li>Ambiental</li> <li>Señalización y Seguridad Vial</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Excavación y relleno para estructuras menores</li> <li>Mejoramiento de la subrasante con suelo seleccionado</li> <li>Hormigón estructural de cemento portland clase "A" <math>f'c = 350 \text{ Kg/cm}^2</math> para estribos y muros</li> <li>Transporte de sub-base</li> <li>Agua para control de polvo</li> <li>Marcas de Pavimento (Pintura)</li> </ol>	<p>Inspección y recorrido del proyecto que permita tener estadística real.</p> <p>Informe de fiscalización y libro de obra que certifique el cumplimiento de las especificaciones.</p> <p>Informes de supervisión de proyectos del MTOP</p> <p>Acta de entrega recepción provisional de la construcción del paso elevado.</p>	<p>Se cumplen los programas de financiamiento, interno como externo.</p> <p>Se cancela los pagos de las planillas de los trabajos ejecutados según los programas establecidos.</p>
<p><b>ACTIVIDADES</b></p> <p>"ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA"</p>	<p>\$ 7'000.000,00 (Siete millones con 00/100 DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA) sin IVA</p>	<p>PARTIDA PRESUPUESTARIA COMPONENTE: contratación "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA"</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboración de la documentación necesaria para dar cumplimiento de las competencias de la Dirección de Planificación Territorial.</li> <li>Limitación de presupuesto estatal.</li> <li>Decisiones a nivel Político</li> <li>Cambio de Leyes y Normativas inherentes.</li> </ul>

## 5. ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD

### 5.1. VIABILIDAD LEGAL

El proyecto será **LEGALMENTE VIABLE** una vez que se realice un **CONVENIO DE CONCURRENCIA**, con el fin de que el GAD Municipal del Cantón Mejía pueda intervenir en dicho proyecto y no incurrir en problemas de competencias; debido a que el proyecto se



encuentra en la zona urbana de la parroquia de Machachi y la Autovía E35 que corresponde al sistema estatal vial, siendo este tipo de vialidad que no forma parte de la Red Vial Cantonal Urbana a cargo de la Municipalidad, de acuerdo a lo establecido en la normativa legal vigente:

**CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD)**

*Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;*

*c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;*

**LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE**

*Art. 5.- Red vial estatal. Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras.*

*Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso.*

**REGLAMENTO DE LA LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE**

*Art. 4.- Concepto y clases de vías.- Son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes, y, constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía.*

*Por sus características, las vías se clasifican en:*

*5.- Por su jurisdicción y competencia:*

*b.- Red vial estatal: Se considera como red vial estatal al conjunto de vías que forman parte de las troncales nacionales, que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por*



el ministerio rector como vías primarias o corredores arteriales y vías secundarias o vías colectoras.

b.1.- Se definen como corredores arteriales a aquellas vías de integración nacional, que entrelazan capitales de provincias, puertos marítimos, aeropuertos, pasos de frontera y centros de carácter estratégico para el desarrollo económico y social del país.

b.2.- Se consideran vías colectoras a aquellas vías que tienen como función colectar el tráfico de las zonas locales para conectarlos con los corredores arteriales, bajo el principio de predominio de la accesibilidad sobre la movilidad.

## 5.2. VIABILIDAD ECONÓMICA

### Intercambiador Aychapicho

Luego de establecer los costos totales de las diferentes alternativas a precios de mercado y a precios de eficiencia y de la cuantificación y valoración de los Beneficios y costos sociales, igualmente, se determina que la alternativa económicamente más conveniente es el Paso Elevado.

Estos cálculos se los sometieron a un Análisis de Sensibilidad con incremento en sus costos y disminución en los beneficios, manteniendo las ventajas de la alternativa antes indicada y con Indicadores favorables.

El proyecto es **ECONÓMICAMENTE VIABLE**.

## 5.3. VIABILIDAD AMBIENTAL

No.	Tipo de Proyecto	Dirección	Georreferenciación	Observaciones
1	Obras de superficie en calles - Mejoramiento de la capa de rodadura, Proyecto de Infraestructura vial	Sector Condabulo - Aychapicho	X: 770256.96 Y: 9945399.28	Actualmente existe un cruce vial con la E35 que genera conflicto al no permitir la continuidad de la vía, por tanto, se pretende realizar la construcción de un intercambiador en el sector de estudio



### Análisis de factibilidad ambiental

El proyecto de "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA", corresponde ambientalmente a una actividad de impacto significativo de escala media misma que debe guiarse de buenas prácticas ambientales, para lo cual, es importante se considere previo a la ejecución del proyecto en los términos de referencia y/o contratos, por lo que el proyecto es **VIABLE**.

### 5.4. VIABILIDAD TÉCNICA

El Presupuesto referencial para el proyecto se desglosa a continuación:

DESCRIPCION	MONTO REFERENCIAL
ROTONDA OESTE	\$ 1'000,000.00
ROTONDA ESTE	\$ 1'000,000.00
SUPERESTRUCTURA DE PASO ELEVADO	\$ 4'200,000.00
EXPROPIACIONES	\$ 800,000.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 7,000,000.00</b>

### 6. CONCLUSIONES

Por lo expuesto, la Dirección de Planificación Territorial determina que el proyecto para los "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA" es **VIABLE**.

El alcance de intervención mencionado en el presupuesto referencial, será definido en territorio en base al presupuesto que emita los estudios de consultoría.

RESPONSABLE	NOMBRE	CARGO	DIRECCIÓN	FIRMA
<i>Revisado y Aprobado por:</i>	<i>Arq. Andrés Bastidas</i>	<i>Coordinador de Inteligencia Territorial</i>	<b>DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL</b>	





## Contenido

1.0	OBJETO	2
2.0	ANTECEDENTES	2
3.0	BASE LEGAL	3
4.0	OBJETIVOS	6
5.0	JUSTIFICACION	6
6.0	PRODUCTOS Y SERVICIOS ESPERADOS	6
6.1	ALCANCE	6
7.0	PLANTEAMIENTO	7
7.1	DETALLES TECNICOS	9
7.1.1	COMPONENTE VIAL	9
1.0	Diagnóstico:	9
2.0	Normas de diseño:	9
3.0	Criterios de diseño:	9
4.0	Estudio de topografía:	11
5.0	Estudio de tránsito y conteo de tráfico (3 Simulaciones de tráfico):	12
6.0	Velocidad de circulación:	13
7.0	Velocidad de circulación:	13
8.0	Vehículo tipo:	13
9.0	Rotondas:	13
10.0	Distancia visual de intersección:	14
11.0	Carriles de desaceleración o auxiliares:	14
12.0	Secciones típicas:	15
13.0	Diseño geométrico:	16
14.0	Estructura de pavimento:	17
7.1.2	COMPONENTE GEOTECNICO	17
7.1.3	COMPONENTE ESTRUCTURAL	17
7.1.4	COMPONENTE HIDROLOGICO E HIDRAULICO	19
7.1.5	COMPONENTE AMBIENTAL	19
7.1.6	COMPONENTE SEGURIDAD VIAL, DISEÑO DE SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION	20
8.0	PRESUPUESTO REFERENCIAL	21
9.0	EXPROPIACIONES	21
10.0	ANALISIS DE LA NECESIDAD	21
11.0	CONCLUSIONES	22
12.0	ANEXOS	22
13.0	FIRMAS DE RESPONSABILIDAD	22



## INFORME DE NECESIDAD

Machachi, 06 de septiembre de 2023

### 1.0 OBJETO

El objeto es: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA"

### 2.0 ANTECEDENTES

La principal problemática actual se basa en los tiempos de demora generados en dos puntos principales.

Uno, el punto ubicado en el ingreso a la ciudad de Machachi cabecera cantonal, por la Av. Pablo Guarderas, ya que el giro a la izquierda en la Autovía E35 genera detención de la circulación y tiempos de demora excesivos durante feriados, fines de semana, horas pico y ferias.

Dos, el punto ubicado 900 metros al norte del punto uno, se localiza la intersección entre la Autovía E35 y el ingreso al sur de Alóag con el ingreso al norte de Machachi. En la intersección mencionada se obtiene un volumen de tráfico considerable que se desvía tanto para el ingreso sur a Alóag, como para el norte de Machachi, a su vez, se localiza la feria de productores 600 metros al este de la intersección, la cual genera un tráfico de vehículos, camiones y volquetas los días martes, miércoles, jueves, viernes y sábados, tomando en cuenta que el proyecto planteado servirá como una obra de conexión entre las parroquias de Alóag y Machachi, por lo tanto, es un proyecto de alto impacto social y crecimiento para el Cantón.

En el Cantón Mejía, existe una gran producción agrícola y ganadera, por lo que la interconexión de estas dos parroquias productivas generaría un enorme impacto en crecimiento en la economía interna del Cantón.

Además, al tener una velocidad de circulación de 90km/h en el tramo se toma en cuenta una velocidad de diseño de 80km, para dar continuidad a la autovía.

En consecuencia, por todas las condiciones particulares mencionadas el proyecto en mención será crear la "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA

Página 2 de 22



CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA" cuyo objetivo es la conexión entre la parroquia de Alóag y Machachi e interconectándolo con el eje vial principal del país E35.

### 3.0 BASE LEGAL

- El artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, establece: *"Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución (...)"*.
- El artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *"La administración Pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación"*.
- El artículo 238 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta: *"Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional (...)"*.
- El artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador, señala: *"Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias.*

*Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales"*.



- La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 264 establece como competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales las siguientes: "(...) 2. *Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.* (...) 3. *Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.* (...) 6. *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal (...)*".
- El artículo 3 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone: "*Principios. - El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios:*
  - b) Solidaridad. - Todos los niveles de gobierno tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, en el marco del respeto de la diversidad y el ejercicio pleno de los derechos individuales y colectivos. En virtud de este principio es deber del Estado, en todos los niveles de gobierno, redistribuir y reorientar los recursos y bienes públicos para compensar las inequidades entre circunscripciones territoriales; garantizar la inclusión, la satisfacción de las necesidades básicas y el cumplimiento del objetivo del buen vivir...*
  - c) Coordinación y corresponsabilidad. - Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos. Para el cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. En este sentido, se podrán acordar mecanismos de cooperación voluntaria para la gestión de sus competencias y el uso eficiente de los recursos.*
  - d) Subsidiariedad. - La subsidiariedad supone privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, con el fin de mejorar su calidad y eficacia y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos".*
- El artículo 5 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización define a la autonomía administrativa como el pleno ejercicio de



la facultad de organización y de gestión de sus talentos humanos y recursos materiales para el ejercicio de sus competencias y cumplimiento de sus atribuciones, en forma directa o delegada, conforme a lo previsto en la Constitución de la República del Ecuador y la ley.

- El artículo 6 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización determina: *"Garantía de autonomía. - Ninguna función del Estado ni autoridad extraña podrá interferir en la autonomía política, administrativa y financiera propia de los gobiernos autónomos descentralizados, salvo lo prescrito por la Constitución y las leyes de la República (...)"*.
- El artículo 338 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización señala: *"Estructura administrativa. - Cada gobierno regional, provincial, metropolitano y municipal tendrá la estructura administrativa que requiera para el cumplimiento de sus fines y el ejercicio de sus competencias y funcionará de manera desconcentrada (...)"*.
- **ORDENANZA SUSTITUTIVA A LA ORDENANZA DE URBANIZACIONES FRACCIONAMIENTOS EN EL CANTÓN MEJÍA, SECCION 3 DE LAS NORMAS TECNICAS**

Art. 9.- Las urbanizaciones deben cumplir con las siguientes normas técnicas:

j) *Las vías a su vez, serán:*

- De tipo Local, las vías cuya longitud sea de hasta trescientos metros (300 m.), tendrán un ancho mínimo de diez metros (10 m.), la calzada de siete metros (7,00 m.); y, las aceras de un metro cincuenta centímetros (1,50 m.);
- De tipo Colector, las vías que superen los trescientos metros (300 m.), tendrán un ancho mínimo de doce metros (12 m.), las calzadas de ocho metros (8 m.); y, aceras de dos metros (2 m.);
- De tipo Arterial, son aquellas en las que confluyen las otras vías, tendrán un ancho mínimo de veinte y dos metros (22 m.), la calzada será de ocho metros (8 m.) en ambos sentidos, con un parterre central de dos metros (2 m.) y, aceras de dos metros (2 m.)



#### 4.0 OBJETIVOS GENERAL

- Dar a la comunidad del Cantón Mejía, un sistema vial adecuado que permita la conexión de las Parroquias de Alóag y Machachi

#### ESPECIFICOS

- Dinamizar el comercio de la zona
- Disminuir tiempos de viaje
- Descongestionar la actual entrada a Machachi

#### 5.0 JUSTIFICACION

EL Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mejía, en conjunto con la Dirección de Planificación Territorial y Dirección de Obras Públicas, preocupada de la mejora constante de la vialidad en la ciudad y considerando el flujo vehicular y peatonal de la zona de Aychapicho, particularmente en la intersección de la Autovía E35 y el ingreso sur a la parroquia de Alóag; ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi, es necesario dotar de una infraestructura de integración vial en dicho sector.

Se ha identificado y priorizado sitios que requieren intervención con la finalidad de mejorar la circulación vehicular y peatonal, ante esto ha visto la necesidad de realizar un estudio integral de ingeniería que permita definir la solución óptima de acuerdo con el tráfico actual y proyectado de la zona y a la situación actual de la zona.

Para esto se plantea ejecutar una solución vial con un diseño de intersección superelevado que permita disminuir los tiempos de viaje y aliviar el tráfico de entrada y salida, con mayor rapidez y fluidez hacia la Autovía E35 y que ofrezca varias opciones de movilidad para los ciudadanos, mediante "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA".

En conclusión, se planteara la construcción de un intercambiador que ayude a solucionar la vialidad del Cantón Mejía.

#### 6.0 PRODUCTOS Y SERVICIOS ESPERADOS

##### 6.1 ALCANCE

El informe tiene como alcance la creación de la "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS



PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA", el producto entregado servirá como base (dar paso a la consultoría) para la construcción del intercambiador de tráfico en la intersección de la Autovía E35 y el ingreso sur a la parroquia de Alóag; ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi. La ubicación donde se realizará la obra requerida se muestra a continuación:



Grafico. Ubicación actual y descripción de flujos de tránsito

POLIGONO DE INFLUENCIA COORDENAS UTM WGS 84

PUNTO	ESTE	NORTE	ELEVACION
P1	770256.96	9945399.28	2919.00
P2	770442.09	9945394.56	2913.00
P3	770253.69	9945217.22	2914.00
P4	770437.93	9945211.35	2913.00

## 7.0 PLANTEAMIENTO

Se plantea que la intersección en mención cuente con un pasoelevado, rotondas, rampas y carriles de ingreso y desaceleración, longitud aproximada 400 metros de longitud que permita el flujo libre para los sentidos ingreso sur de la parroquia Alóag e ingreso norte de la Cabecera Cantonal Machachi.

Se elaborarán los estudios y diseños necesarios para el proyecto, realizando una correcta planificación, optimización de recursos, y coordinación de elementos y factores técnicos y humanos que deriven en la solución de las problemáticas planteadas, cumpliendo con



los plazos y necesidades trazadas, requerimientos técnicos de diseño y normativas existentes, que aseguren el cumplimiento del objeto de la consultoría.

En función al estudio contratado se realizarán todos los trabajos necesarios, considerando que esta obra impactará favorablemente las actividades de los ciudadanos y moradores aledaños al sector, desarrollando todas y cada una de las etapas, tales como:

- Elaborar la evaluación y diagnóstico del problema de congestión vehicular, determinando el nivel actual de servicio, y proyectar una solución vial que opere con mínimo categoría D.
- La solución vial proyectada tendrá en cuenta la implementación de rotondas y la optimización de la intersección con las adecuaciones necesarias tanto geométricas como de señalización y semaforización necesarias.
- Evaluar, diseñar y proyectar la solución vial más adecuada para mejorar el tránsito vehicular y peatonal, dentro de un radio mínimo de observación y análisis de 500 metros del cruce de los ejes de la intersección, definiendo la construcción de la solución vial y determinando las reformas geométricas y medidas de manejo de tránsito pertinentes (Cambios de sentido, intervenciones en calles aledañas, semaforizaciones, señalizaciones, etc.), que se requieran para las propuestas de soluciones que se presenten con el fin de lograr descongestionar el tránsito vehicular dentro del área de estudio, todo lo mencionado a través del estudio de tránsito respectivo.
- Realizar los diseños vial, arquitectónico, estructural, de drenaje, eléctrico, idóneo para construir la obra civil de la alternativa de solución vial más adecuada propuesta por parte del consultor.
- Considerar la infraestructura existente a fin de que se tenga la menor cantidad de afectaciones.
- Diseñar la solución vial y obras complementarias para una vida útil de 75 años, contemplando como requisito mínimo las especificaciones técnicas de diseño del MTOP - Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador y las especificaciones para el diseño de puentes AASHTO LRFD 2010.
- Obtener y determinar las reformas geométricas u otro tipo de acción a implementar, que resultaren para la solución vial que se proponga por parte del consultor como resultado de los estudios realizados.
- Obtener los diseños definitivos de ingenierías y complementarios, planos guías y de detalles para la correcta ejecución de los trabajos de construcción, memorias descriptivas, especificaciones técnicas, análisis de precios unitarios, presupuestos de



obra, cronograma valorado de actividades, estudio de desagregación tecnológica VAE, estudio de impacto ambiental, seguridad laboral, seguridad vial y señalización, personal y equipo necesario para la ejecución del proyecto, etc.

- Realizar las recomendaciones y observaciones pertinentes a la Dirección de Obras Públicas del GAD. del Cantón Mejía con el fin de optimizar las soluciones planteadas.

## 7.1 DETALLES TECNICOS

A continuación, se describe parámetros técnicos actuales para tomar en cuenta en etapa de diseño.

### 7.1.1 COMPONENTE VIAL

#### 1.0 Diagnóstico:

Para contar con una descripción que permita formular el proyecto, es preciso caracterizar su entorno, destacando aquellos aspectos más vinculados al problema que le dio origen. Esto incluye las características de las condiciones actuales de la zona de intervención, se deberá describir, analizar y diagnosticar el escenario actual o existente de los componentes técnicos, sociales, económicos, ambientales, capacidades del sector, área o zona de intervención y de influencia por el desarrollo del programa y proyecto.

En esta sección se deberá definir claramente el problema por solucionar, la necesidad por satisfacer, la población afectada, el impacto en el medio ambiente en términos generales y las alternativas de solución que se vislumbran expresadas de manera conceptual.

#### 2.0 Normas de diseño:

- Normas de Diseño Geométrico de Carreteras, Ministerio de Transportes y Obras Públicas, 2003.
- A Policy on Geometric Design of Highways and Streets, American Association of State Highway and Transportation Officials AASHTO, sixth edition, 2011 and fourth edition, 2001.
- Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Decreto Ejecutivo 1196, 2016.

#### 3.0 Criterios de diseño:

Para cumplir con el objetivo de solucionar el tránsito de la zona es necesario saber el por qué y para que, voy a realizar esta obra vial.

Las intersecciones se diseñan para garantizar la circulación vehicular, como también mejorar el movimiento de personas, que conlleva a la reducción de tiempos de viaje.

Los elementos deben ser considerados son:



### 1. Factores humanos

- ✓ Hábitos de conducción
- ✓ Capacidad de los conductores para decidir
- ✓ Expectativas del conductor
- ✓ Tiempo de decisión y reacción
- ✓ Conformidad con las rutas naturales de movimiento
- ✓ Uso y hábitos de peatones
- ✓ Uso y hábitos de ciclistas

### 2. Consideraciones de tránsito

- ✓ Clasificación de cada camino que cruza
- ✓ Capacidades de diseño reales
- ✓ Movimientos de giro
- ✓ Tamaño y características de operación de los vehículos
- ✓ Variedad de movimientos (divergencia, convergencia, entrecruzamiento y cruce)
- ✓ Velocidad de los vehículos
- ✓ Participación del transporte público
- ✓ Experiencia de choques
- ✓ Movimientos ciclistas
- ✓ Movimientos peatonales

### 3. Elementos físicos

- ✓ Carácter y uso de la propiedad colindante
- ✓ Alineamientos verticales en la intersección
- ✓ Distancia visual
- ✓ Ángulo de la intersección
- ✓ Zona de conflicto
- ✓ Carril de cambio de velocidad
- ✓ Características de diseño geométrico (visibles)
- ✓ Dispositivos de control de tránsito
- ✓ Equipos de iluminación
- ✓ Características de diseño vial
- ✓ Factores ambientales
- ✓ Cruces peatonales



- ✓ Accesos-a-propiedad
- ✓ Tratamientos de administración de acceso

#### 4. Factores económicos

- ✓ Costo de los mejoramientos
- ✓ Efectos de controlar o limitar los derechos-de-paso de propiedades residenciales o comerciales aledañas, donde canalización restrinja o prohíba movimientos vehiculares
- ✓ Consumo de energía

Considerando que los usuarios directos son:

- ❖ Vehículos automotores
- ❖ Camiones
- ❖ Transporte público
- ❖ Peatones
- ❖ Ciclistas

#### **4.0 Estudio de topografía:**

El en etapa de diseño se realizará la auscultación del área de intervención durante el periodo del estudio, empleando medidas de convergencia en secciones distantes a criterio del consultor; además podrá proponer alguna otra medida de auscultación. Se realizará la georreferenciación y levantamiento topográfico del área del proyecto, donde incluyan detalles como cotas locales, levantamiento de casas, tuberías, postes, etc., que estén afectados por el proyecto, para luego determinar el trazado óptimo del mismo y proceder al replanteo o un levantamiento planimétrico y altimétrico directo.

Se deberá realizar todos los planos de levantamientos topográficos que servirá de base para el emplazamiento y estructuración del proyecto, debiendo en caso necesario solicitar para el inicio del trabajo el hito de control y coordinar con el Administrador del Contrato la verificación, informando el desarrollo de actividades, desenvolvimiento de los avances y seguimiento del proceso topográfico respectivo.

#### **Topografía:**

En la topografía de zona urbana o rural, se requiere:

- Se debe levantar en vías existentes el tramo que corresponde de línea de fábrica a línea de fábrica, con perfiles transversales cada 20 m, en el caso que la topografía del



terreno sea accidentada (Terreno con cambio de pendientes, cerros o terreno montañoso), tomar perfiles transversales cada 10 m o 5 m, dependiendo del caso, con el fin de garantizar que la información tomada en campo sea lo más cercano a la topografía existente.

- Puntos de eje de vía, cunetas, bordillos, bordillos parterre, cajas de registros, medidores de AAPP, cámaras y cajas de AALL, cámara y cajas de AASS, detalle de conductos cajones existentes (Detalles de muros de ala, invert de los tubos, etc.), alcantarillas, cajas de telecomunicaciones, cajas de semaforización, sumideros (Cotas de rejilla y de invert), postes (Metálicos, hormigón armado, postes de alta tensión), arboles, líneas de fábricas, jardineras, parques, luminarias, canaletas, cercas, ingresos a viviendas, garajes, rampas existentes, corona y pata de taludes existentes, corona y pata de taludes de canales existentes, fondo de canales existentes, es decir, toda la información existente en el área a intervenir.

En la topografía de zona en terreno natural, se requiere:

- En el caso de no existir línea de fábrica, se debe levantar información 25 m de cada lado del eje, con perfiles transversales cada 20 m, en el caso que la topografía del terreno sea accidentada (Terreno con cambio de pendientes, cerros o terreno montañoso), tomar perfiles transversales cada 10 m o 5 m, dependiendo del caso, con el fin de garantizar que la información tomada en campo sea lo más cercano a la topografía existente.
- Levantamiento de cuencas y cauces se levantarán 200 m aguas arriba y 200 m aguas abajo, así mismo, secciones transversales cada 10 m definiendo bien la sección del cauce.
- En el caso de las alcantarillas, se debe levantar 50 m a la entrada y 50 m a la salida de la alcantarilla, así mismo, secciones transversales cada 10 m definiendo bien la sección del cauce.

#### ***5.0 Estudio de tránsito y conteo de tráfico (3 Simulaciones de tráfico):***

Se aplicará este estudio con la finalidad de facilitar la movilidad de los usuarios y dar soluciones de accesibilidad a las diferentes áreas ubicadas dentro de la zona de influencia de este Estudio, acorde a lo indicado en el artículo 44, numeral 1 y 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTSV).

Se deberá asumir como línea base los lineamientos del Plan de Movilidad del GAD. Cantón Mejía.

Para tener una apreciación de la cantidad de vehículos que pasan se realiza los conteos



vehiculares manuales los martes 22 de agosto de 2023 y jueves 24 de agosto de 2023, teniendo los siguientes resultados:

INICIO	FIN	MARTES	JUEVES
6:00:00	7:00:00	769	800
7:00:00	8:00:00	907	914
8:00:00	9:00:00	819	895
9:00:00	10:00:00	836	845
10:00:00	11:00:00	807	797
11:00:00	12:00:00	780	830
12:00:00	13:00:00	784	793
13:00:00	14:00:00	796	807
14:00:00	15:00:00	823	845
15:00:00	16:00:00	852	885
16:00:00	17:00:00	783	906
17:00:00	18:00:00	853	865
<b>TOTAL(Veh)</b>		<b>9809.00</b>	<b>10182.00</b>
<b>TIEMPO (H)</b>		<b>12</b>	<b>12</b>
<b>VOLUMEN DE TRAFICO(Veh/h)</b>		<b>818.00</b>	<b>849.00</b>

#### 6.0 Velocidad de circulación:

De acuerdo con la señalización vertical 500 m al norte de la ubicación nos describe una velocidad de circulación de 90 km/h, velocidades propuestas por el ente regulador de tránsito competente.

#### 7.0 Velocidad de circulación:

La velocidad de diseño depende directamente de la velocidad de circulación por lo cual al tener una velocidad de 90 km/h la velocidad de diseño en vía es igual a 80Km/h.

Tomar en cuenta que, al tener una rotonda, la velocidad de ingreso a la rotonda es de 50km/h, por esta razón se debe considerar una longitud de transición y carriles de desaceleración.

#### 8.0 Vehículo tipo:

El vehículo tipo o de diseño es aquel representativo dentro del grupo de vehículos que circularán en la carretera, donde se tomará en cuenta sus dimensiones, peso representativo y características de operación, de este se define los criterios de diseño geométrico adoptados.

#### 9.0 Rotondas:

Las rotondas son intersecciones con una isleta circular la cual debe garantizar la correcta



movilidad, eficiencia operativa, reducción de frecuencia de accidentes, independencia de entrada y salida de tránsito, desviar y ralentizar el tránsito que entra y dar refugio a los usuarios. Además, las características de control de tránsito son las siguientes:

- Rendimiento de control para todo el tránsito de entrada.
- Aproximaciones canalizadas.
- Curvatura apropiada diseñada en la geometría de la intersección para que las velocidades de desplazamiento en la calzada circulatoria son típicamente menos de 50 km/h.

ELEMENTO DE DISEÑO	MINI ROTONDA	ROTONDA DE UN SOLO CARRIL	ROTONDA MULTICARRIL
VELOCIDAD MÁXIMA RECOMENDADA DE DISEÑO DE ENTRADA	25-30 km/h	30-40 km/h	40-50 km/h
NÚMERO MÁXIMO DE CARRILES DE ENTRADA POR ENFOQUE	1	1	2+
DIÁMETRO TÍPICO DEL CÍRCULO INSCRITO	13-27 m	27-46 m	40-76-m
TRATAMIENTO DE LA ISLA CENTRAL	Montable	Aumento	Aumento
VOLÚMENES DIARIOS TÍPICOS EN LA RONDA DE 4 PIES	0-15000	0-20000	20000+

#### 10.0 Distancia visual de intersección;

Todo usuario que necesite ingresar o salir de una intersección requiere tener una visión clara de los posibles conflictos vehiculares que tiene al tomar esta decisión de manejo, por esto es necesario tener una distancia visual ampliada para la detección y prevención de conflictos en las operaciones de tránsito, dependientes del juicio, capacidad y respuesta del conductor.

Se debe considerar los triángulos visuales que se mencionan a continuación:

- ✓ Triángulos visuales de aproximación
- ✓ Triángulos visuales de intersección
- ✓ Triángulos visuales de salida

Además, se analizará en etapa de diseño los diferentes casos de controles de intersección para tomar decisiones con respecto a la detención de posibles riesgos y maniobras en la intersección, como también tiempos de reacción.

#### 11.0 Carriles de desaceleración o auxiliares;

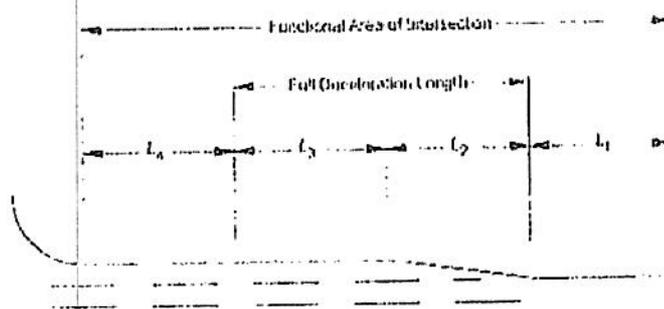
El carril auxiliar es indispensable para que en una distancia previa se realice la disminución de velocidad e ingresar a la intersección o rotonda con la velocidad de diseño. Además, nos sirve para aumentar la capacidad de vehículos y reducir accidentes.

El carril de desaceleración depende de la distancia percepción-reacción, longitud de



desaceleración completa (distancia de maniobra) y la longitud de almacenamiento (longitud de almacenamiento de cola)

Deseablemente, la longitud física total del carril auxiliar debe ser la suma de la longitud de estos tres componentes. La práctica común, sin embargo, es aceptar una cantidad moderada de desaceleración en los carriles a través y para tener en cuenta la longitud de abocinamiento como una parte de la desaceleración en la a través de los carriles. Cada componente de la longitud del carril de desaceleración se trata a continuación:



Notas: L1 = Distancia recorrida durante el tiempo de percepción-reacción  
L2 = distancia Taper para comenzar la desaceleración y el movimiento lateral completa  
L3 = recorrido para completar la desaceleración hasta detenerse L = longitud de almacenamiento

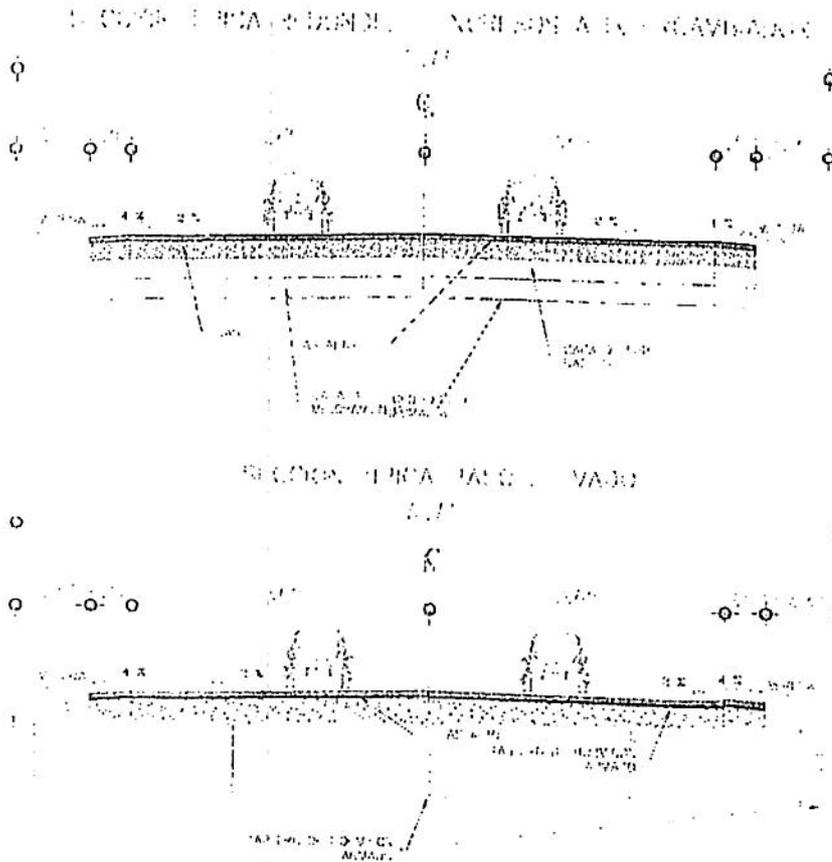
Grafico. Área funcional corriente arriba de una intersección que muestra los componentes de la longitud del carril de desaceleración. AASHTO 2011 A Policy On Geometric Design

A continuación, se presenta la tabla que nos indica las longitudes deseables de desaceleración completa:

Speed, km/h	Distance, m
30	20
50	45
65	85
80	130
95	185
110	245

Grafico. Deseables longitudes de desaceleración completa. AASHTO 2011 A Policy On Geometric Design  
12.0 Secciones típicas;

En secciones típicas se rige a las NORMAS DE DISEÑO GEOMETRICO DE CARRETERAS 2003, normativa vigente en la cual nos referenciamos para obtener las secciones típicas, a continuación, se presenta los esquemas gráficos de secciones típicas.



### 13.0 Diseño geométrico:

Posterior a tomadas los criterios de diseño, se plantea realizar el diseño geométrico vial a nivel definitivo, así como también de sus obras complementarias, sean estos sistemas de drenaje, canales, electricidad etc., que, por efectos del proyecto, sean necesarias implementar y que se encuentren dentro del proyecto, debiendo considerar en lo posible las condiciones topográficas de las calles. El diseño vial estará sujeto a la aprobación del encargado de Ordenamiento Territorial y Planificación Vial del del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Mejía.

El ancho y uso de las calzadas/calles sean éstas peatonales o vehiculares con pavimento de acuerdo con el diseño, se determinará coordinando con el área encargada de definir si son áreas públicas o privadas y si requieren o no procesos de expropiación o servidumbre real; lo cual se deberá gestionar en mesas de trabajo con los actores correspondientes.

Para el ancho de calzada prevalecerá la dimensión establecida por la entidad contratante



debiendo incluir en su sección típica el ancho de calzada, aceras, cunetas, bordillos, rampas, etc. así como las dimensiones de las capas que componen el pavimento (De ser el caso), y todos los elementos de su estructura a ser diseñados.

#### 14.0 Estructura de pavimento:

El análisis y diseño de la estructura de pavimento, la capa de rodadura depende de factores que son; condiciones de tráfico sectorizado, análisis geotécnico, estudio de suelos, tipo de agregados en la zona del proyecto. Razones por las cuales este punto se completaría dentro de la consultoría o diseño definitivo

### 7.1.2 COMPONENTE GEOTECNICO

Para garantizar la ejecución y puesta en obra eficiente se recomienda realizar los estudios geotécnicos respectivos, para estudiar la relación suelo-estructura de pavimento y considerar los estados límite de falla y servicio, información requerida para no causar daños a construcciones e instalaciones adyacentes ni tampoco a los servicios públicos que puedan atravesar por la vía en estudio.

Considerar los siguientes puntos mencionados en la NEC 2015 acapite 3.3.1 Procedimiento de investigación y reporte de estudio geotécnico definitivo.

- Contenido de proyecto.
- Aspectos relativos al subsuelo.
- Aspectos relativos a cada unidad geológica o de suelo.
- Aspectos relativos a los análisis geotécnicos.
- Aspectos relativos a las recomendaciones para diseño.
- Recomendaciones para la protección de edificaciones y predios vecinos.
- Recomendaciones para construcción, sistema constructivo.
- Anexos.

### 7.1.3 COMPONENTE ESTRUCTURAL

La solución vial será diseñada de acuerdo con las teorías estructurales, normas y especificaciones técnicas establecidas por la ASHTOO "LRFD BRIDGE DESIGN SPECIFICATIONS" en la versión más reciente, AASHTO 2010 STANDARD y AASHTO LRFD, ACI u otras vigentes, adicionalmente se cumplirá con los requisitos mínimos indicados en la Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC-2015). El consultor realizará un (1) diseño estructural a nivel definitivo (Hormigón Armado, Estructura Metálica/Acero Estructural o Mixto, etc.) que más se ajuste a las condiciones del proyecto, tanto para la



cimentación como para la superestructura

Se deberá diseñar todos los elementos complementarios que deriven, no solo de la solución vial propuesta si no de los componentes que integren el proyecto, por ejemplo, muros de ramales de acceso, muros de contención de sectores o edificaciones aledañas, entre otros.

Debido al alcantarillas o acequias se deberá analizar posibles afectaciones por aguas corrosivas en las estructuras y la polución urbana existente, de ser el caso, se usará el tipo de cemento que determine la tabla "Requisitos para los concretos expuestos a soluciones que contienen sulfatos", y en la dosificación de los hormigones se usarán aditivos inclusores de aire e inhibidores de corrosión a base de carboxilato de amina, utilizando la dosificación adecuada de cemento por metro cúbico de hormigón, de acuerdo a las tablas de los manuales para esta estructura; así mismo para todos los elementos estructurales del paso elevado se usará una resistencia a la compresión del hormigón de por lo menos  $f_c=280 \text{ kg/cm}^2$ . En caso de que se seleccione una alternativa mediante estructura metálica se deberá garantizar su estabilidad ante la presencia de ambientes agresivos.

La vida útil del proyecto se debe seleccionar de acuerdo con un criterio técnico - económico para un horizonte de (Índice de servicio) 50 AÑOS como mínimo, exponiendo los criterios adoptados para el estudio de alternativas de diseño. Los niveles de aceleración del suelo considerados para el diseño sísmico se seleccionarán de estudios realizados en la región, con base a métodos racionales, utilizando para los diseños de los distintos componentes del puente los periodos de retorno especificados por AASTHO LRFD 2014. Se deberá considerar el análisis de interacción del suelo estructura y el análisis de respuesta de sitio.

En los planos estructurales deberá constar las planillas de hierro o acero estructural y el cómputo de cantidades correspondiente, así como el volumen de hormigón de los elementos estructurales diseñados. Para la modelación y diseño estructural del paso a desnivel se utilizará programas de computación que consideren la interacción suelo estructura tales como: SAP 2000, ETABS, etc. archivos digitales serán entregados para su evaluación.

Los espectros de diseño deberán contemplar las características especiales del suelo y de respuesta de sitio, en el caso de identificarse Suelos Especiales Tipo F, de acuerdo con la Norma NEC-15 se realizarán estudios de peligro sísmico y de respuesta dinámica conforme a lo dispuesto por la normativa en la sección 10.5.4 y, por lo establecido en la



Norma AASTHO-14.

El gálibo del paso a desnivel se establecerá de acuerdo con las Normas vigentes, de tal manera que permita el paso de camiones tipo High Cube con contenedores y, conforme a las tablas establecidas en las Normas.

#### 7.1.4 COMPONENTE HIDROLOGICO E HIDRAULICO

Actualmente, En el camino a Aychapicho, atraviesa una tubería de Ø110mm de PVC que se encuentra a una profundidad de 1.50m, con un desfase de 2.50m en relación a la ubicación de la acequia del Obraje.

En la calle Venezuela está el tendido de la tubería de Ø110mm de PVC que se encuentra a una profundidad de 1.40m hasta la calle Alberto Llumigusin.

Los estudios y diseños están en concordancia con: Las normas y especificaciones técnicas establecidas para el diseño de agua potable previstos por la Subsecretaría de Agua Potable y Saneamiento Básico y SENAGUA; NEC-11-CAPITULO 16 HORMAS HIDROSANITARIA NHE.

En esta área o ingeniería del estudio realizará y presentará documentación técnica como:

- Factibilidad de agua potable.
- Factibilidad de aguas lluvias y servidas.

Para el inicio del estudio se recopilará, complementará y ejecutará el análisis de la información básica de tal manera que se logre una visión clara de los servicios con los que cuenta el lugar en que se desarrollará el proyecto, información de los sistemas existentes y proyectados (AAPP, AALL, AASS), la cual se requerirá a la EPAAGE-MEJIA, la misma que sea de relevancia para el proyecto, como planos AS-BUILT, debiendo realizar su verificación; de igual manera con los sistemas proyectados.

#### 7.1.5 COMPONENTE AMBIENTAL

Con la finalidad de mitigar los efectos ambientales que se presenten como resultado de los trabajos a ejecutarse en la construcción de la obra, se deberá proporcionar la siguiente información requerida como parte de la documentación ambiental del proyecto:

- Memoria descriptiva del proyecto



- Coordinadas geográficas e implantación del proyecto en forma de polígono
- Área total del Proyecto a implementarse
- Censo forestal
- Registro de generación de desechos peligrosos y/o especiales
- Marco legal aplicable al proyecto
- Línea base ambiental con la inclusión de monitoreos ambientales
- Identificación de impactos ambientales
- Plan de manejo ambiental para las fases de construcción, incluyendo el cierre ambiental de la obra. (No se requiere para la operación, mantenimiento, cierre y abandono de la obra toda vez que la institución deberá generar el documento correspondiente desde el área que se encargue de dichas fases, que no estarán a cargo del contratista de la obra.
- Plan de manejo ambiental incluido presupuesto definitivo.
- Medidas ambientales que incluyan las salvaguardas ambientales y sociales de CAF
- Presentar rubros, cantidades, análisis de precios, especificaciones técnicas y presupuestos a implementarse
- Cronograma de aplicación del PMA para las fases de construcción, incluyendo el cierre ambiental de la obra (No se requiere para la operación, mantenimiento, cierre y abandono de la obra toda
- Proceso de categorización del proyecto ante la autoridad ambiental competente conforme la legislación vigente

Además, el diseñador se encargará de la gestión integral para obtener la categorización ambiental ante el ente regulador correspondiente, mediante la plataforma del Sistema Único de Información Ambiental (SUIA) por lo que deberá considerar en su propuesta el pago de la tasa de seguimiento ambiental, revisión y calificación de las fichas ambientales.

#### 7.1.6 COMPONENTE SEGURIDAD VIAL, DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACION

Se deberá elaborar un estudio técnico de seguridad vial y señalización general y por etapas constructivas (Con sus respectivas simulaciones), además deberá realizar el estudio de señalización definitiva y semaforización (Horizontal, vertical e informativa), los estudios deberán cumplir con lo indicado en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE-INEN (RTE INEN 004-1:2011), y deberán presentarse a aprobación ante la unidad



competente.

La señalización y seguridad vial deberá cumplir con el Manual Uniform Traffic Control Devices (MUTCD-2000), y será aprobada por la ECU-911 del Cantón Mejía.

## 8.0 PRESUPUESTO REFERENCIAL

El Presupuesto referencial para el proyecto se desglosa a continuación:

DESCRIPCION	MONTO REFERENCIAL
ROTONDA OESTE	\$1,000,000.00
ROTONDA ESTE	\$1,000,000.00
SUPERESTRUCTURA DE PASO ELEVADO	\$4,200,000.00
EXPROPIACIONES	\$800,000.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$7,000,000.00</b>

## 9.0 EXPROPIACIONES

Análisis realizado, en informe de viabilidad

## 10.0 ANALISIS DE LA NECESIDAD

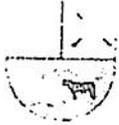
### 7.1 BENEFICIO

El beneficio con la ejecución de este proyecto es mejorar la circulación vehicular y peatonal del sector (Intersección entre la Autovía E35 y el ingreso sur de Alóag; ingreso norte a la Cabecera Cantonal Machachi) y consecuentemente en la ciudad, en correlación con el desarrollo poblacional.

### 7.2 EFICIENCIA

Esto permitirá que se establezcan los parámetros y la tecnología constructiva más adecuada para ejecutar una obra que beneficiará a los habitantes del cantón minimizando el impacto negativo a su entorno, lo que conlleva que la administración GAD. Municipal del Cantón Mejía sea más eficiente con lo que se requiere lograr que es integrar y armonizar las condiciones existentes, fomentando y mejorando la calidad de vida y movilidad del sector a intervenir.

### 7.3 EFECTIVIDAD



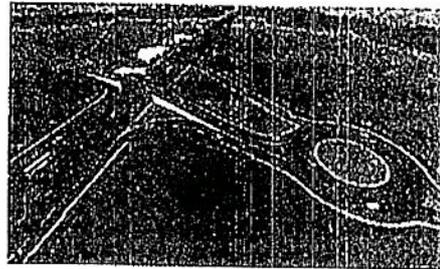
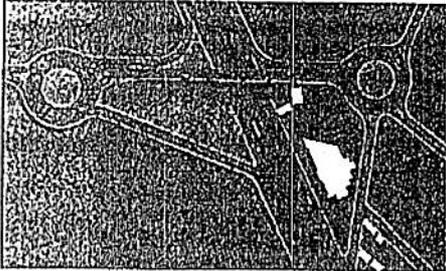
El proyecto en mención conseguirá obtener mejoras en el nivel del servicio de las vías que conforman el sector intervenido volviendo la gestión pública efectiva, logrando optimizar la condición funcional y operacional tanto vial como vehicular en el territorio objetivo (Intersección entre la Autovía E35 y el ingreso sur de Alóag; ingreso norte a la Cabecera Cantonal Machachi) y complementar nuevas soluciones viales que permiten brindar un mejor servicio ante las nuevas demandas.

### 11.0 CONCLUSIONES

Con lo antes expuesto, se solicita ejecutar un proceso de consultoría para ejecutar este proyecto denominado: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRÁFICO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA AUTOVIA E35 E INGRESO A SUR ALOAG E INGRESO A NORTE DE MACHACHI, CANTON MEJIA, PROVINCIA DE PICHINCHA", con la finalidad de continuar con el desarrollo de la fase preparatoria, de conformidad al ordenamiento jurídico vigente.

### 12.0 ANEXOS

RENDERS DE PREDIMENSIONAMIENTO



### 13.0 FIRMAS DE RESPONSABILIDAD

ELABORADO POR:	REVISADO Y APROBADO POR:
 <p>Firmado electrónicamente por: ING. ANGEL MAYGUA CAMPOVERDE</p> <p><b>ING. ANGEL MAYGUA CAMPOVERDE</b> ANALISTA DE OBRAS CIVILES 2</p>	 <p>Firmado electrónicamente por: EDISON PAUL PANELUISA PELICHTA</p> <p><b>ING. PAUL PANELUISA</b> DIRECTOR DE OBRAS PUBLICAS</p>



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

ALCALDÍA

Oficio No. GADMCM-ALC-WR-2023-0274-OF

Machachi, 19 de diciembre de 2023

Ingeniero  
Jaime Marín

DIRECTOR NACIONAL DE ADMINISTRACION DE DELEGACIONES  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Presente. -

De mi consideración

Con un cordial y afectuoso saludo me dirijo a usted para exponerle lo siguiente: Nuestra administración municipal está enfocada en realizar la construcción del puente intercambiador de ingreso a nuestra parroquia urbana Machachi a la altura del parque industrial "El Obraje" en la vía E35; para tal fin con Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF del 10 de noviembre de 2023 la Arq. María Gabriela Marín autoriza la solicitud para la realización de los estudios de ingeniería del intercambiador, para lo cual, deberá presentar a esta dependencia municipal los Términos de Referencia correspondientes para su aprobación.

Es importante manifestar que el financiamiento para dicha construcción será asumido en su totalidad por parte del ente municipal.

Con estos antecedentes, a través de la presente, SOLICITO UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL PERSONAL TÉCNICO DEL MINISTERIO, FUNCIONARIOS DE PANAVIAL EN CONJUNTO CON LOS TÉCNICOS DEL GAD MUNICIPAL para definir una hoja de ruta y poder estructurar de la mejor manera este macro proyecto que es beneficio no solo para los mejlenses sino para el país entero.

Con sentimientos de consideración y estima

Atentamente,

WILSON HUMBERTO  
RODRÍGUEZ VERGARA

Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
ALCALDE DEL G. A. D. MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

• Adjunto Oficio Nro. MTOP-SDSTOP-23-1568-OF

WILSON  
RODRÍGUEZ



DIR. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar.  
TELF. 023819250 Ext: 402  
www.municipiodemejia.gob.ec

ccevallos@mtop.gov.ec

0489610535  
Paulina Villanueva



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

ALCALDÍA

Oficio No. GADMCM-ALC-WR-2023-0252-OF

Machachi, 28 de noviembre de 2023

Ingeniero  
Pedro Zevallos  
**GERENTE GENERAL  
CONCESIONARIA PANAVIAL**

Presente. -

De mi consideración

Como es de su conocimiento, en la vía concesionada E35 que pasa por nuestro cantón en determinadas horas la afluencia de vehículos tanto livianos como pesados es intenso, razón por lo cual, gracias a la coordinación con ustedes se pudo elaborar el perfil del proyecto e informe de factibilidad del proyecto del **PUENTE INTERCAMBIADOR DE INGRESO A LA PARROQUIA DE MACHACHI** a la altura de la empresa Coca Cola junto al parque industrial "El Obraje", por cuanto la prioridad de esta administración es construir esta mega obra en el menor tiempo posible y con recursos propios.

Con estos antecedentes, solicito de la manera más cordial, **REALIZAR UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL ING. MARCELO HERDOIZA CRESPO** y poder delinear acciones en conjunto para la ejecución de este proyecto.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



WILSON HUMBERTO  
RODRIGUEZ VERGARA

Tlgo. Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
**ALCALDE DEL G. A. D. MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA**



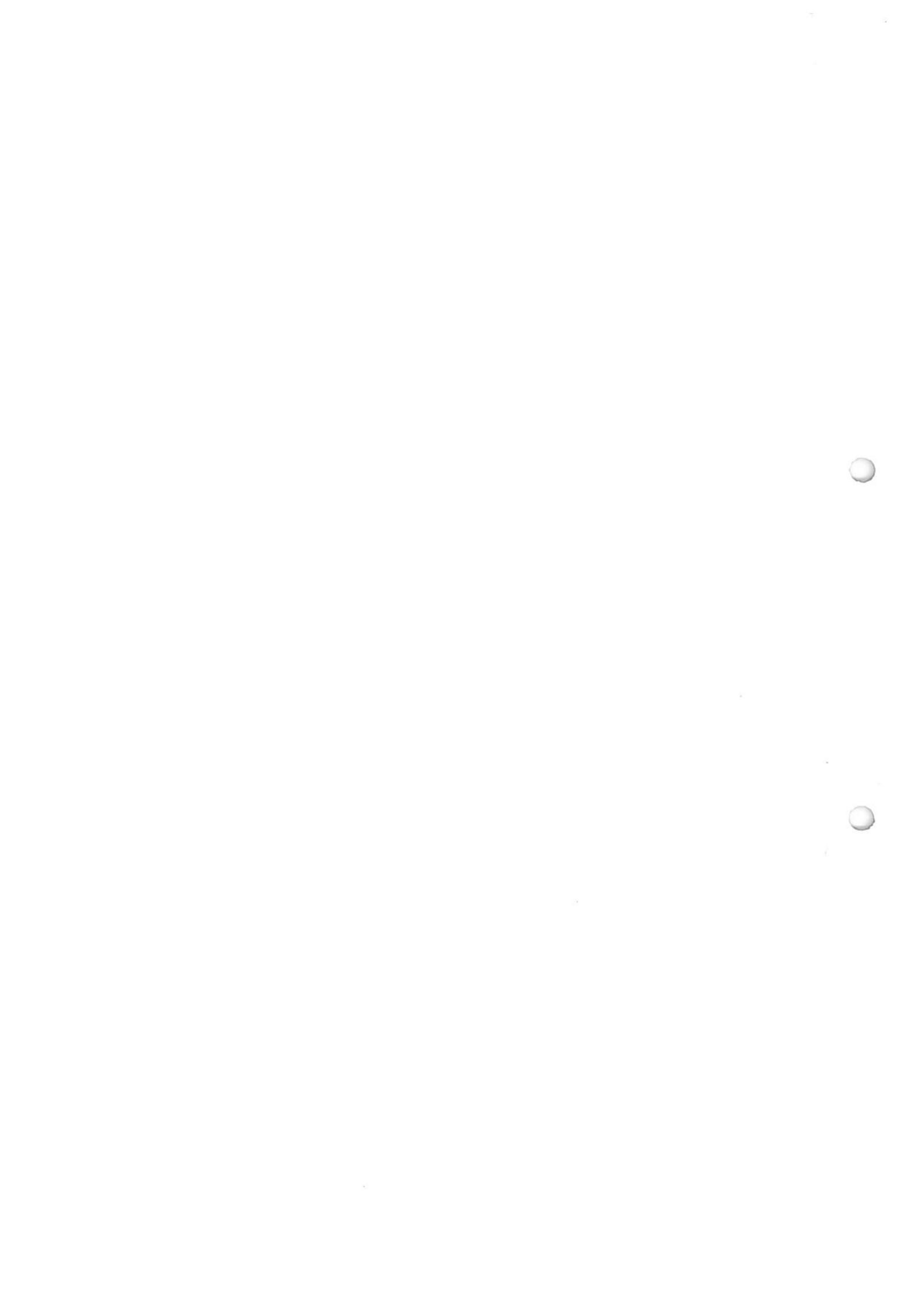
Recibido por: .....  
Fecha: .....  
Hora: .....

*Solucionado*

*31/11/2023 15:50  
GMA ME*

**WILSON  
RODRIGUEZ**  
*Alcalde*

DIR. Machachi, Palacio Municipal  
José Mejía E-50 y Simón Bolívar  
TELF. 023819250 Ext: 402  
www.municipiodemejia.gob.ec



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

SECRETARÍA DE REGULACIONES DE LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE  
 MATOP-SOSTOP, 2023  
 ACTA DE REUNIÓN

Año: 2023 Mes: Año: Hora Inicial: Hora Final:  
 Tema: Lugar de Reunión: Sala de reuniones SOSTOP

Agenda:	Responsables:

Generalidades de la Reunión/ Desarrollo de la Agenda/ Conclusiones y Decisiones

Compromiso/ Acción	Responsable	Fecha fin

Asistentes:

Nro.	Institución	Nombres y Apellidos	Cargo	Nro. Telefónico	Correo	Firma
1						
2						
3						
4						
5						
6						

11.11.11

11.11.11





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

ALCALDÍA

Oficio No. GADMCM-ALC-WR-2023-0102-OF

Machachi, 13 de Julio de 2023

Ingeniero  
Cesar Rohon Hervas  
**MINISTRO**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS**

Presente. -

De mi consideración:

*2023/07/13  
GAD MEJIA P. 102*

Reciba un cordial y afectuoso saludo de quienes conformamos el gobierno municipal del cantón Mejía.

Con el fin de establecer diversos proyectos en nuestro cantón y que son importantes para el desarrollo y progreso del país como son la CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERCAMBIADOR DE INGRESO A NUESTRA PARROQUIA URBANA MACHACHI A LA ALTURA DE LA EMPRESA COCA COLA Y UN INGRESO SUBTERRANEO DE CIRCUNVALACIÓN EN EL SECTOR EL MURCO, solicitamos de la manera mas cordial, **AGENDAR UNA REUNIÓN DE TRABAJO** y poder dar detalles de la importancia de dichos proyectos.

Seguros de contar con su gentil colaboración, me suscribo de usted no sin antes reiterarle mis sentimientos de alta consideración y estima

Atentamente,

*[Handwritten Signature]*  
Tigo Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
**ALCALDE**  
**GAD MUNICIPAL DE MEJÍA**



*Subscrito*

**WILSON**  
**RODRÍGUEZ**  
*Alcalde*

DIR. Machachi, Palacio Municipal  
Jose Mejia E-50 y Simon Bolivar  
TELF 023819250 Ext 40  
[www.municipiodemejia.gob.ec](http://www.municipiodemejia.gob.ec)





Gobierno Autónomo Descentralizado  
Municipal del Cantón Mejía

ALCALDÍA

Oficio No. GADMCM-ALC-WR-2023-083-OF

Machachi, 03 de Julio de 2023

Ingeniero  
Cesar Rohon Hervas  
**MINISTRO**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS**

RECEPCION DE DOCUMENTOS  
Fecha: 03/07/2023 Hora: 15:15  
Por: CESAR ROHON Hervas

Presente. -  
De mi consideración:

Reciba un cordial y afectuoso saludo de quienes conformamos el gobierno municipal del cantón Mejía.

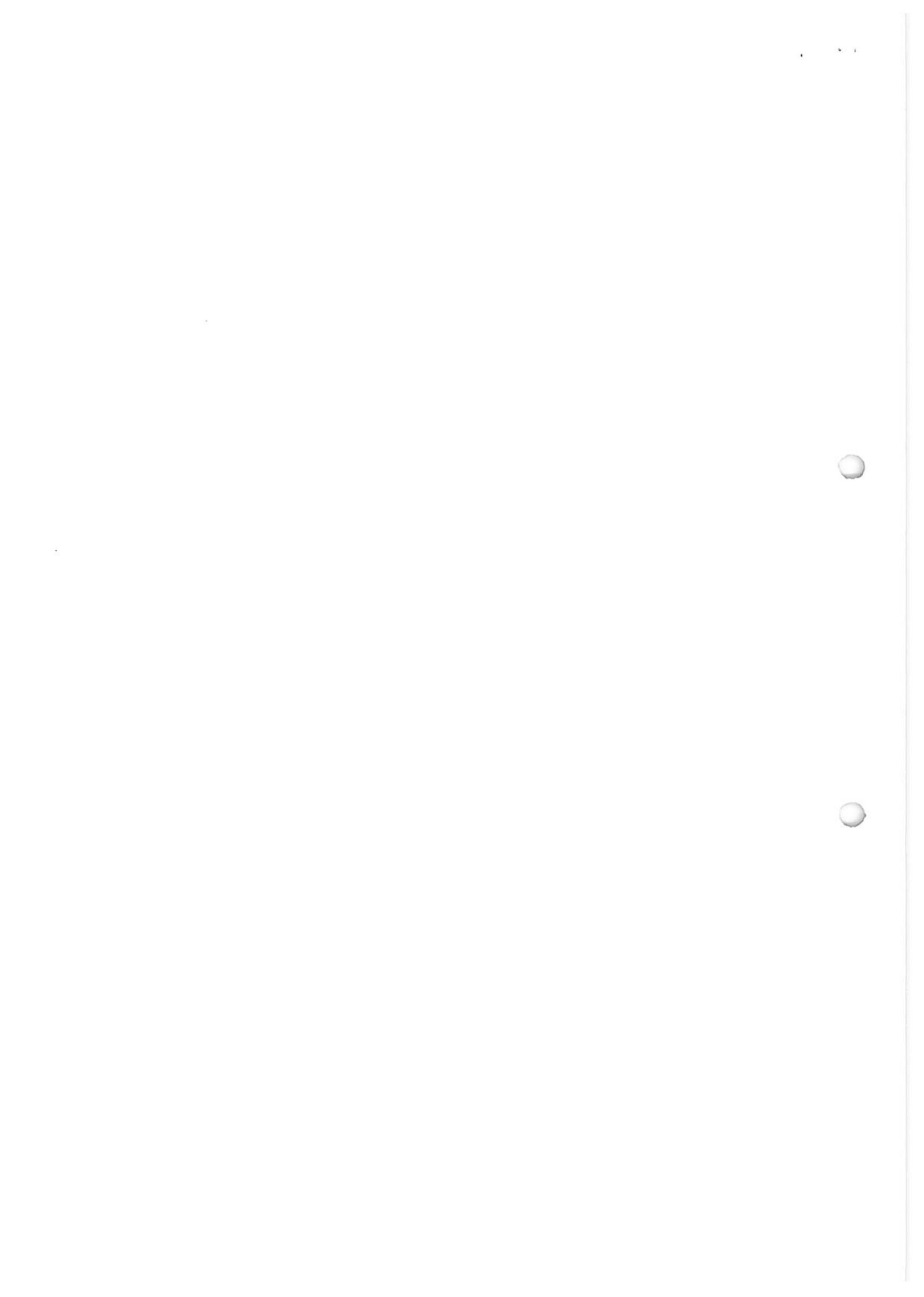
Nuestro cantón está involucrado en la concesión de la vía E35 desde Tulcán hasta Riobamba por parte de la concesionaria Panavial, específicamente en nuestro cantón desde la parroquia de Tambillo a la altura del colegio Ismael Proaño hasta el puente de Jambelí. Como es de conocimiento público todos los días se presentan interminables colas o trancones y mas los fines de semana, por cuanto las actuales vías son insuficientes para albergar tanto parque automotor que vienen tanto de la sierra central como de la costa ecuatoriana.

Con estos antecedentes, solicito de la manera más cordial, **DESTINAR UNA PARTIDA PRESUPUESTARIA PARA CONSTRUIR EL PUENTE INTERCAMBIADOR DE INGRESO A NUESTRA PARROQUIA URBANA MACHACHI A LA ALTURA DE LA EMPRESA COCA COLA Y UN INGRESO SUBTERRANEO DE CIRCUNVALACION EN EL SECTOR DEL MURCO**, obras estas importantes para que se pueda mejorar el flujo automotor diario que circula por esta importante vía.

*Negado*

WILSON  
**RODRÍGUEZ**  
*Alcalde*

DIR. Machachi Palacio Municipal  
Jose Mejía E-50 y Simon Bolivar  
TELF. 023819250 Ext. 400  
www.municipiodemejia.gob.ec





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO  
MUNICIPAL DEL CANTÓN MEJÍA

ALCALDÍA

Es necesario dar a conocer que con la concesionaria Panavial se hizo una inspección y se entabló el acuerdo pertinente para que se realicen las actualizaciones y los estudios definitivos de las referidas obras.

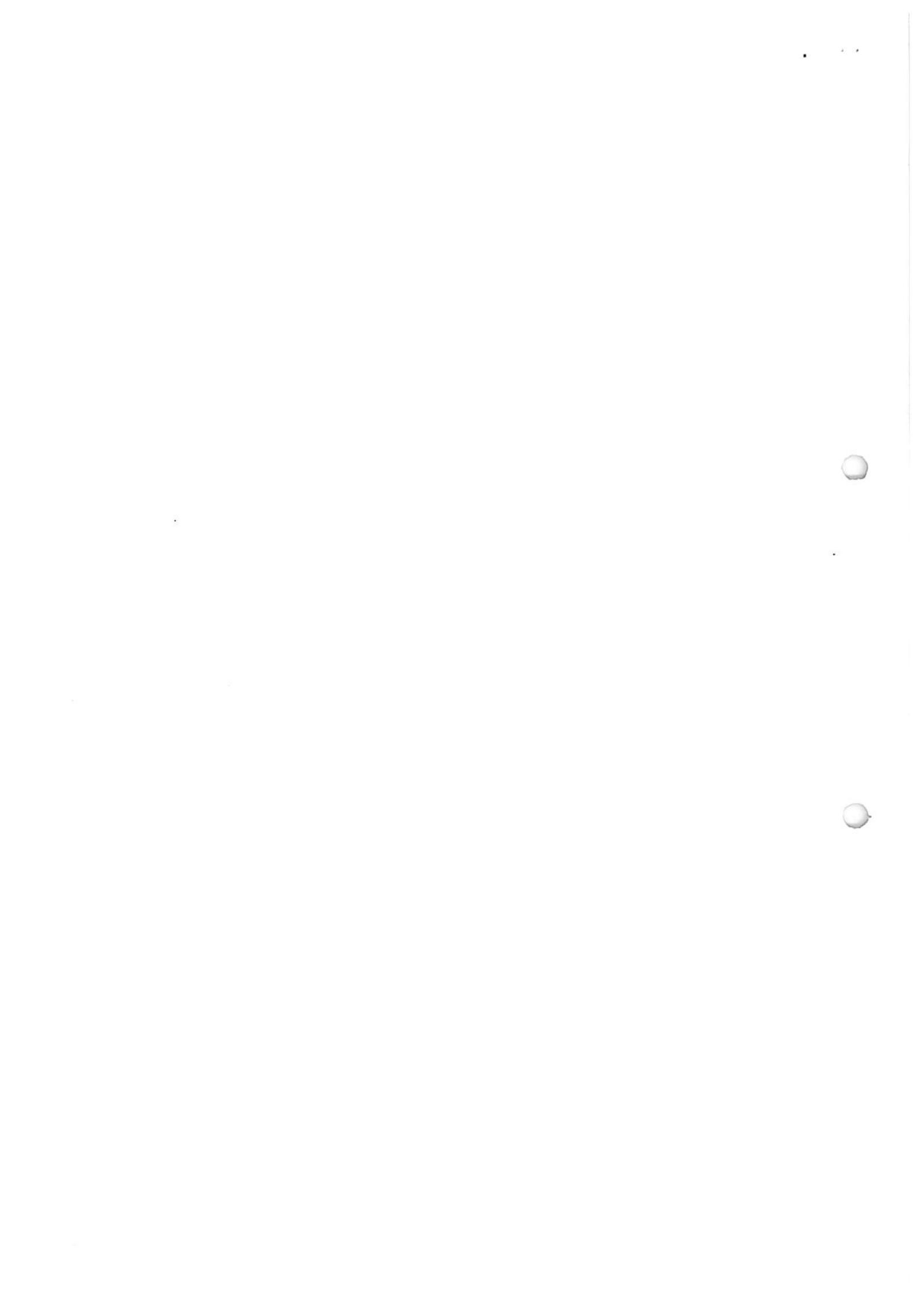
Con sentimientos de consideración y estima

Atentamente,

  
Tigo Wilson Humberto Rodríguez Vergara  
ALCALDE  
GAD MUNICIPAL DE MEJÍA

WILSON  
**RODRÍGUEZ**  
*Alcalde*

DIR. Mochachi, Palacio Municipal  
Jose Mejia E-50 y Simon Bolivar  
TELF. 023819250 Ext. 403  
[www.municipiodemejia.gob.ec](http://www.municipiodemejia.gob.ec)



## **ANEXO 2**

### **CONCESIÓN**

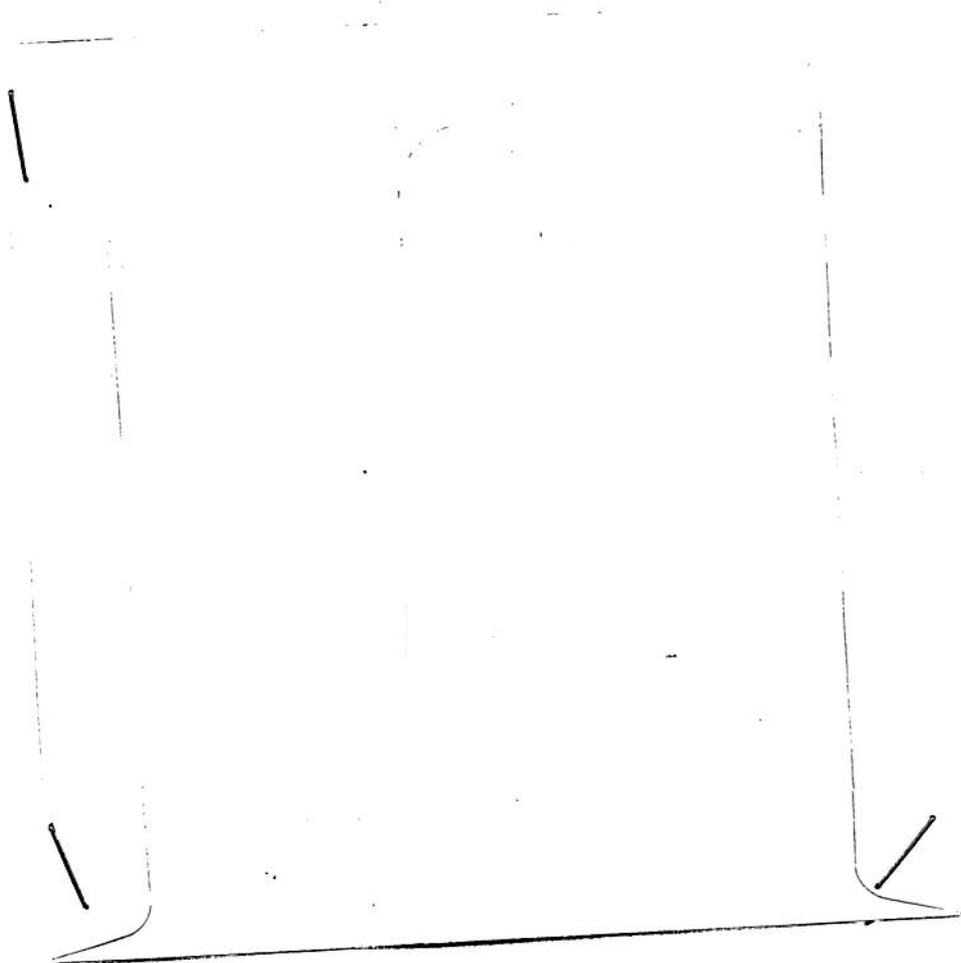
2.1. CONTRATO PRINCIPAL

2.2. ACUERDO DE ACLARACIÓN DE  
TÉRMINOS.

2.3. CONTRATO ADICIONAL  
MODIFICATORIO

2.4. CONTRATO MODIFICATORIO AL  
CONTRATO ADICIONAL

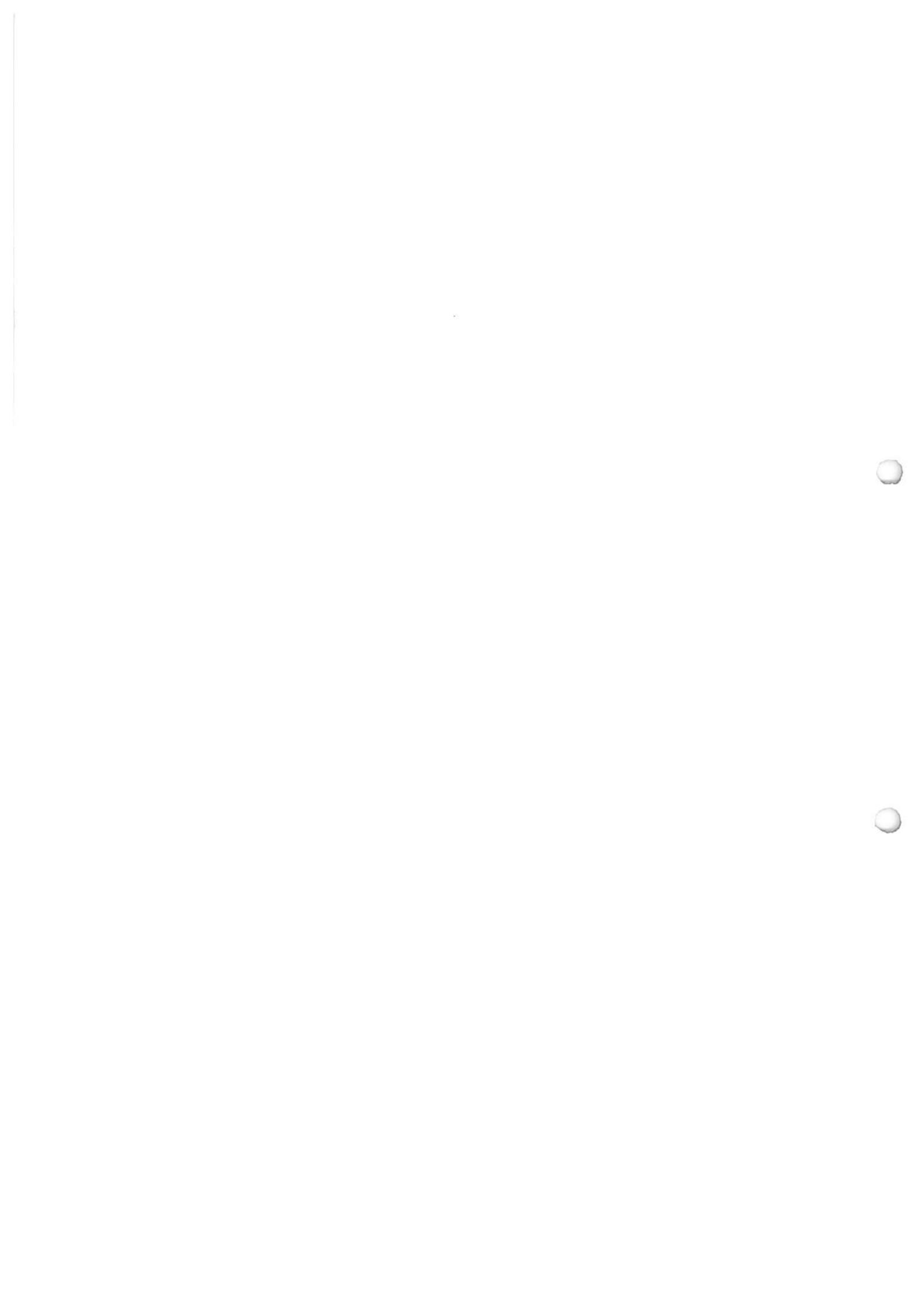


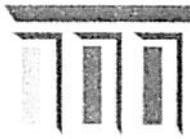




## **ANEXO 3**

PRONUNCIAMIENTO  
PROCURADURÍA GENERAL DEL  
ESTADO





PROCURADURÍA GENERAL DEL ESTADO  
R.F. 01124 DE 2014304

105  
Edificio Amazonas Plaza  
Av. Amazonas N39-123 y Arizaga  
+593 2 2941300  
www.pge.gob.ec  
@PGEcuador

Oficio N° 04256

Quito, DM, 27 OCT 2023

Ingeniero

César Eduardo Rohon Hervas

**MINISTRO**

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTOB)**

Presente. -

De mi consideración:

Mediante oficio Nro. MTOB-MTOB-23-922-O, de 6 de octubre de 2023, ingresado en la misma fecha en la Procuraduría General del Estado, se consultó:

*“1.- ¿A los contratos de delegación o gestión delegada celebrados al amparo de lo previsto en el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, los artículos 41 y 42 letra e) de la Ley de Modernización del Estado y en el Decreto Ejecutivo No. 582, le son aplicables, principal o subsidiariamente, las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública?”*

*2.- ¿En los contratos de delegación o gestión delegada celebrados al amparo de lo previsto en el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, los artículos 41 y 42 letra e) de la Ley de Modernización del Estado y en el Decreto Ejecutivo No. 582, es legalmente factible pactar la posibilidad de suscribir contratos adicionales para ejecutar obras y servicios adicionales por razones de interés público, conveniencia institucional o causas imprevistas o técnicas?”*

*3.- ¿En los indicados contratos de delegación o gestión delegada celebrados al amparo de la normativa aplicable al tiempo de su celebración, en los que, al tenor de lo dispuesto en el artículo 1561 del Código Civil, ya se hubiera previsto la posibilidad de suscribir contratos adicionales para ejecutar obras y servicios adicionales por razones de interés público, conveniencia institucional o causas imprevistas o técnicas, ¿ha de entenderse que dicha estipulación es amplia y suficiente y, por tanto, las partes suscriptoras están en la facultad de celebrar tales contratos adicionales siempre que se cumplan los supuestos estipulados para tal efecto?”*

#### I. Antecedentes:

- 1.1. Al oficio de consulta se adjuntó el memorando No. MTOB-CGJ-2023-843-ME, de 6 de octubre de 2023, suscrito por la Coordinadora General de Asesoría Jurídica, Encargada, del MTOB, el cual contiene el informe jurídico correspondiente. Dicho informe concluyó, en forma general, lo siguiente:

#### **“4. CONCLUSIÓN. -**

*En virtud de todo lo expuesto, en aplicación del principio de seguridad jurídica y el respeto al principio de legalidad, si en un contrato de delegación legalmente celebrado se ha estipulado la factibilidad de suscribir contratos adicionales para ejecutar obras y servicios adicionales por razones de interés público, conveniencia institucional o causas imprevistas o técnicas, debe entenderse que dicha estipulación es amplia, suficiente y cabal a efectos de habilitar la suscripción de tales contratos adicionales, siempre que se cumplan las condiciones habilitantes que las partes hubieran acordado para tales fines. (Lo subrayado me corresponde).*

*Es decir, si una cláusula contractual supone la posibilidad legal de celebrar contratos adicionales para conseguir que el contrato principal se cumpla integralmente, debe recurrirse necesariamente a dicha cláusula para conseguir tal propósito, pues el principio que subyace a la celebración y ejecución de los contratos es permitir que éstos se ejecuten de manera comprensiva en orden a que se cumpla el aforismo *pacta sunt servanda*, siempre que se coadyuve al cumplimiento cabal del objeto contractual.*

*Bajo este contexto, en caso de vacíos o lagunas jurídicas en el ámbito de la suscripción y ejecución de contratos administrativos de delegaciones, debe aplicarse la supletoriedad del Derecho Civil por el principio o axioma de la integración jurídica”.*

- 1.2. De lo expuesto se observa que el criterio de la entidad consultante señala que si en un contrato de delegación se ha estipulado la posibilidad de suscribir contratos adicionales para ejecutar obras y servicios adicionales por razones de interés público, conveniencia institucional o causas imprevistas o técnicas, ésta estipulación es amplia, suficiente y cabal a efectos de habilitar la suscripción de tales contratos adicionales.

#### **II. Análisis:**

Para facilitar el estudio de la materia sobre la que trata las consultas planteadas, el análisis se referirá a los siguientes puntos: i) Pronunciamientos Previos Sobre la Materia; ii) Los Contratos de Delegación de Obra y Servicios Públicos de conformidad con la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, y el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; y, iii) Disposiciones Generales del Código Civil.

##### **2.1. Pronunciamientos Previos Sobre la Materia:**

La Procuraduría General del Estado ya se ha pronunciado respecto del ámbito de aplicación del artículo 1 y la Disposición Derogatoria prevista en el numeral 9 de la Ley

04256

Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública<sup>1</sup> (en adelante, "LOSNCPP"), mediante oficios Nos. 06469 y 07888, de 10 de marzo y 16 de junio de 2009, respectivamente. Por otra parte, sobre el principio general de irretroactividad de la ley y la aplicación de la regla 18 del artículo 7 del Código Civil (en adelante CC), esta Procuraduría General del Estado emitió el pronunciamiento contenido en oficio No. 10209, de 17 de abril de 2017. Es necesario señalar que dichos pronunciamientos conservan vigencia.

Por otra parte, a través del oficio Nro. 09826, de 21 de agosto de 2020, se examinaron, por una parte, los artículos 42, 43 letra c), 44 y 46 de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada<sup>2</sup> (en adelante, "LME"), y 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones<sup>3</sup>, (en adelante, "COPCI"), relacionados con los contratos de concesión celebrados durante la vigencia de esas normas. Adicionalmente, en este pronunciamiento se ratificó lo dictaminado – a través del oficio No. 10209 de 17 de abril de 2017 – respecto del principio general de irretroactividad de la ley y la aplicación de la regla 18 del artículo 7 del Código Civil.

Con las consideraciones expuestas, se procede a señalar lo siguiente:

El oficio Nro. 06469, de 10 de marzo de 2009, analizó y concluyó lo siguiente:

*"Del estudio que precede se desprende que el ámbito de aplicación de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, definido en su artículo 1, está referido exclusivamente a los contratos cuyo objeto constituya la adquisición de bienes, la ejecución de obras y la prestación de servicios regulados por esa ley, incluidos los de consultoría. En cambio, **los contratos de concesión de obra y servicios públicos, como los del aeropuerto materia de su consulta, son de naturaleza diferente, y se regulan por las disposiciones de la Ley de Modernización del Estado y su Reglamento**" (el énfasis me corresponde).*

*Por tanto, el numeral 9 de la Disposición Derogatoria de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, no incluye ni se extiende a **los procedimientos de concesión de servicios públicos regulados por la Ley de Modernización del Estado y su Reglamento**, por tratarse de una materia distinta a aquella que está sujeta al ámbito de aplicación de la citada Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. (...)" (el énfasis me corresponde).*

El análisis antes expuesto fue ratificado mediante oficio No. 07888, de 16 junio de 2009, mismo que expuso:

<sup>1</sup> LOSNCPP, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 395, de 4 de agosto de 2008.

<sup>2</sup> LME, publicada en el Registro Oficial No. 349, de 31 de diciembre de 1993, derogada por el Código Orgánico Administrativo, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 31 de 7 de julio de 2017.

<sup>3</sup> COPCI, publicado en el Suplemento del Registro Oficial 351 de 29 de diciembre de 2010, derogado por el artículo 165 de la Ley Orgánica para el Desarrollo Económico y Sostenibilidad Fiscal tras la Pandemia Covid-19, publicada en el Tercer Suplemento del Registro Oficial No 587, de 29 de noviembre de 2021.





*“Queda vigente en este pronunciamiento, el análisis jurídico relacionado con el numeral 9 de la Disposición Derogatoria de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, que no incluye ni se extiende a los procedimientos de concesión de servicios públicos regulados por la Ley de Modernización del Estado y su Reglamento, por tratarse de una materia distinta a aquella que está sujeta al ámbito de aplicación de la citada Ley Orgánica” (el énfasis me corresponde).*

Por otra parte, el **oficio No. 10209**, de 17 de abril de 2017, estudió y determinó:

*“Adicionalmente, el artículo 1561 del Código Civil establece que todo contrato legalmente celebrado es una ley para las partes.  
(...)”*

*Por su parte, el artículo 7 del Código Civil recoge el principio de irretroactividad de la ley y establece las normas a aplicarse en caso de conflicto entre una ley posterior y una anterior, en los siguientes términos:*

*'Art. 7.- La ley no dispone sino para lo venidero: no tiene efecto retroactivo: y en conflicto de una ley posterior con otra anterior, se observarán las reglas siguientes:  
(...)*

*18. En todo contrato se entenderán incorporadas las leyes vigentes al tiempo de su celebración (...)'.*

*(...) la Ley Orgánica para la Eficiencia en la Contratación Pública no tiene efecto retroactivo y rige desde su promulgación el día 20 de marzo de 2017 y en consecuencia no es aplicable a contratos celebrados con anterioridad, a los que se entienden incorporadas las leyes vigentes al tiempo de su celebración. (el énfasis me corresponde).*

*En lo que respecta al principio general de irretroactividad de la Ley, recogido por nuestra legislación, el Dr. Juan Larrea Holguín ha realizado el respectivo análisis en el siguiente sentido:*

*'(...) cuando el legislador considera justo y oportuno dar efecto retroactivo a una ley, debería en todo caso hacerlo de modo expreso, ya que se trata de un efecto extraordinario, y se correría mucho riesgo si se dejara a la interpretación ulterior del ciudadano y del juez, el determinar qué leyes son retroactivas.'* (el énfasis me pertenece)

*Adicionalmente sobre la regla 18 del artículo 7 del Código Civil, que he citado, los tratadistas chilenos Arturo Alessandri, Manuel Somarriva y Antonio Vodanovic, al referirse a idéntica regla, contenida en el artículo 22 del Código Civil chileno, expresan:*

*'En lo concerniente a las condiciones de fondo requeridas para su validez, los contratos son regidos por la ley existente a la época de su celebración. Un contrato, en efecto, crea derechos, adquiridos desde el momento de su perfeccionamiento, puesto que la aptitud que la ley concede para celebrarlo así, ha sido ejercida y estos derechos no deben, por consiguiente, recibir ataque alguno de una ley nueva que cambia las condiciones de validez exigidas por la ley que regía al tiempo de su celebración. (el énfasis me pertenece)*

*Del mismo modo, los efectos del contrato son regidos por la ley en vigencia a la época de su perfeccionamiento, y están al abrigo de un cambio de legislación. Ellos dependen exclusivamente de la voluntad de los contratantes, aunque esta voluntad no se haya manifestado en forma expresa, pues la ley la suple o la interpreta, en el sentido de que cuando las partes no han determinado completamente los efectos que el contrato debe producir se considera que han querido referirse a la ley en este punto y no podrá ser otra ley que aquella que existía a la época del contrato (...)' (el énfasis me pertenece).*

*Por lo expuesto, en atención a los términos de su consulta, en aplicación del numeral 18 del artículo 7 del Código Civil, en caso de ser necesario celebrar contratos complementarios, que son contratos accesorios según el artículo 1458 del Código Civil, así como órdenes de trabajo y/o diferencias de cantidades de obra, en el marco de la ejecución de contratos suscritos con anterioridad a la vigencia de la Ley Orgánica para la Eficiencia en la Contratación Pública, son aplicables para la celebración de tales instrumentos legales las normas jurídicas que regulan a los contratos principales; es decir, las anteriores a la LOECP." (el énfasis me corresponde).*

Finalmente, el oficio No. 09826, de 21 de agosto de 2020, examinó y concluyó lo siguiente:

*"(...) ii) la letra c) del artículo 43 de la LME incluía, entre las modalidades de delegación, a la concesión de uso, de servicio público o de obra pública, licencia, permiso y otras figuras jurídicas reconocidas por el derecho administrativo; iii) de acuerdo con el segundo inciso del artículo 44 de la LME, en los procesos de delegación, los derechos y obligaciones entre las partes se determinaban en los respectivos contratos, cuyas estipulaciones no podían modificarse unilateralmente durante la vigencia de los mismos; iv) de acuerdo con el numeral 2 del artículo 76 del COA, dentro del procedimiento de selección del delegatario, el pliego de bases administrativas, técnicas y económicas, fija los términos contractuales que rigen la relación entre la administración y el gestor (el énfasis me corresponde).*

*del*

(...)

*En atención a los términos de su consulta se concluye que, de conformidad con lo previsto en los artículos 44 segundo inciso y 46 de la LME, aquellos contratos de concesión celebrados conforme a los procedimientos regulados por esta ley, deben observar las condiciones contractuales acordadas entre las partes, sin que puedan ser modificadas unilateralmente durante la vigencia del contrato, por leyes ni otras disposiciones de carácter general que se expidieren con posterioridad a su celebración, a las que el legislador no hubiere dado efecto retroactivo o inmediato” (el énfasis me corresponde)*

## **2.2. Los Contratos de Delegación de Obra y Servicios Públicos de conformidad con la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, y el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones:**

La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, LOSNCP, al tenor de lo previsto en su artículo 1, regula la adquisición de bienes, la ejecución de obras y la prestación de servicios regulados por esa ley, incluidos los de consultoría. En cambio, los contratos de delegación de obra y servicios públicos, materia de las consultas realizadas, son de naturaleza diferente, y se regulan por el régimen jurídico aplicable a este tipo de contrataciones, entre la que no se encuentra la LOSNCP.

De conformidad con la regla 18 del artículo 7 del Código Civil, en “...*todo contrato se entenderán incorporadas las leyes vigentes al tiempo de su celebración*”.

El artículo 100 del COPCI, vigente a la suscripción de los contratos materia de las consultas, disponía que, en forma excepcional, debidamente decretada por el Presidente de la República, cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros.

Con base en la disposición legal citada, mediante Decreto Ejecutivo No. 582<sup>1</sup>, de 18 de febrero de 2015, se expidió el Reglamento de Colaboración Público Privada, a través del cual se establecieron las “...*las normas que prevean a la asociación entre la entidad pública y las empresas privadas, como modalidad de delegación excepcional de*

<sup>1</sup> El Decreto Ejecutivo No. 582 fue sustituido integralmente por el Decreto Ejecutivo No. 1190 (Registro Oficial No. 3333, de 19 de noviembre de 2022) y éste, a su vez, fue sustituido por el Decreto Ejecutivo No. 788 expedido el 26 de junio de 2023 y publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 341 del 28 de junio de 2023.

*cualquier proyecto en las áreas a que se refiere el Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones”.*

Por otra parte, el artículo 41 de la LME – aplicable a los contratos materia de las consultas planteadas – determina que:

*“Sin perjuicio del derecho inalienable que el Estado tiene sobre su territorio y de la reserva para la explotación económica de los recursos naturales y de los servicios señalados en el numeral 1 del artículo 46 de la Constitución Política de la República, el Estado podrá delegar de conformidad con lo que dispone la presente Ley, a la iniciativa privada, el ejercicio de las actividades antes mencionadas. El Estado deberá cumplir con su obligación constitucional de atender la educación y la salud pública de los ecuatorianos, sin perjuicio de la contribución que en dichas áreas realiza el sector privado de conformidad con la Ley.”*

En el mismo sentido, el artículo 46 ibídem prevé que

*“Los contratos de delegación contendrán las cláusulas necesarias para asegurar que los servicios públicos a prestarse atiendan los intereses de los usuarios y la preservación del ambiente. En ningún caso, el Estado garantizará la rentabilidad del negocio ni establecerá tratamientos tributarios especiales o diferentes a los que rijan al momento de la celebración del contrato. Las condiciones contractuales acordadas entre las partes no podrán modificarse unilateralmente durante la vigencia del contrato por leyes ni otras disposiciones de carácter general que se expidieren con posterioridad a su celebración.” (el énfasis me pertenece).*

### 2.3. Disposiciones Generales del Código Civil:

El artículo 1561 del CC determina que todo “(...) contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales”. Este principio del Derecho, usualmente definido como el *pacta sunt servanda*, se traduce en que los contratos legalmente celebrados deben cumplirse al tenor de sus estipulaciones.

En este sentido, el artículo 1562 del mismo Código determina que la ejecución de los contratos debe efectuarse de buena fe obligando no solamente a lo que en ellos se expresa, sino también “(...) a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o que, por la ley o la costumbre, pertenecen a ella” y, el artículo 1578 del mismo Código enseña que el “(...) sentido en que una cláusula puede surtir algún efecto deberá preferirse a aquél en que no sea capaz de surtir efecto alguno”; con lo cual se reafirma el sentido del Derecho de contratos: que estos se ejecuten y se cumplan comprensivamente.



Finalmente, el CC, en sus artículos 1579 y 1580, ratifica la necesidad del cumplimiento y ejecución de los contratos, pues en "(...) los casos en que no apareciere voluntad contraria, deberá estarse a la interpretación que más bien cuadre con la naturaleza del contrato"; y las "(...) cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándose a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad".

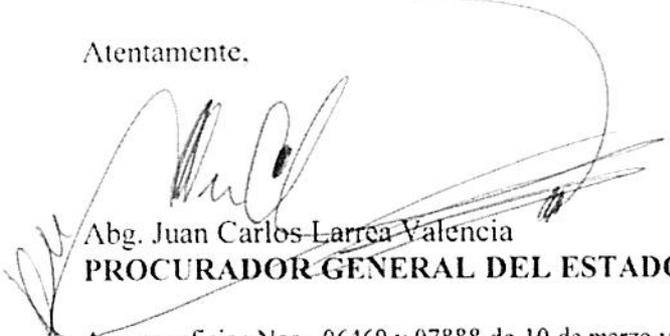
### III. Pronunciamientos:

Por lo expuesto, y en atención a los términos de sus consultas, se concluye que las disposiciones de la LOSNCP no son aplicables a los contratos de delegación o gestión delgada celebrados al amparo de lo previsto en el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, los artículos 41 y 46 de la Ley de Modernización del Estado y en el Decreto Ejecutivo No. 582, pues estos son de naturaleza distinta que aquellos cuyo propósito sea la ejecución de obras, la adquisición de bienes o la prestación de servicios, incluidos los de consultoría. En suma, los contratos de delegación o gestión se rigen por el régimen jurídico aplicable que las partes contratantes hayan estipulado en el respectivo instrumento contractual.

En armonía con lo anterior, en aplicación del derecho a la seguridad jurídica preceptuado en el artículo 82 de la Constitución de la República, con cuyo precepto guarda sintonía el aforismo *pacta sunt servanda*, si en un contrato de delegación legalmente celebrado (al amparo del artículo 100 del COPCI; la LME y el Decreto Ejecutivo No. 582) se ha estipulado la factibilidad de suscribir contratos adicionales para ejecutar obras y servicios adicionales por razones de interés público, conveniencia institucional o causas imprevistas o técnicas, debe entenderse que dicha estipulación es amplia, suficiente y cabal a efectos de habilitar la suscripción de tales contratos adicionales, siempre que se cumplan las condiciones habilitantes que las partes hubieran acordado para tales fines.

El presente pronunciamiento se limita a la inteligencia y aplicación general de normas jurídicas, siendo de exclusiva responsabilidad de la entidad consultante su aplicación a casos institucionales específicos.

Atentamente,



Abg. Juan Carlos Larrea Valencia  
**PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO**

Anexos: oficios Nos. 06469 y 07888 de 10 de marzo y 16 de junio de 2009, No. 10209 de 17 de abril de 2017 y 09826 de 21 de agosto de 2020.