

 <p><b>CUERPO DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO</b> DIRECCIÓN DE CONSTRUCCIONES</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION</b>	<b>Código:</b> KVx-GTL-6-19-03 <b>Versión: 03</b>
	<b>INFORME JUSTIFICATIVO PARA LA ADJUDICACIÓN DIRECTA DE UN TANQUE DE ALMACENAMIENTO DE AGUA DE 12.000 GLS. PARA EL FRUPO DE TRABAJO LOJA</b>	<b>Página 1 de 3</b> <b>Fecha: Julio-30-08</b>

**1) ANTECEDENTES:**

- a) El pésimo estado de la infraestructura vial de país, es una situación apremiante que requiere la implementación de medidas urgentes, para que los sectores productivos, sociales y de otra índole, no se vean gravemente afectados, lo que puede producir alteraciones en la provisión de insumos, especialmente los de primera necesidad, alterando la paz en el país.
- b) El 26 de febrero de 2007, el señor Economista Rafael Correa Delgado, Presidente Constitucional de la República, en ejercicio de la facultad que le confiere el art. 180 de la Constitución Política del Estado, decretó el estado de emergencia vial, en la red primaria y secundaria, en todo el territorio nacional, a efecto de solucionar la grave crisis por la que atraviesa la vialidad del país y priorizar la inversión del estado para atender esta actividad.
- c) La emergencia vial, en su primera etapa, está constituido por 14 proyectos. De los cuales, los objetos de los contratos son::
  - i) Terminación de carreteras 4
  - ii) Construcción carreteras nuevas 2
  - iii) Construcción aeropuerto 1
  - iv) Mantenimiento de vías 1
  - v) Construcción de puentes 5
  - vi) Señalización vial 1
- d) El Proyecto Terminación de la carretera Loja – El Tiro – San Francisco - Zamora firmado entre el Cuerpo de Ingenieros del Ejército y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es parte de la Emergencia Vial, y fue firmado el 21 de junio del 2007.
- e) El Cuerpo de Ingenieros del Ejército, para ejecutar este Proyecto formó un Grupo de Trabajo con personal y equipos, cuya cantidad se incrementará conforme se desarrolla el proyecto de acuerdo a la programación contractual establecida. Por la ubicación geográfica del Proyecto a este Grupo se le denominó "LOJA".

**2) DESARROLLO:**

- a) Esta carretera en la actualidad está siendo rehabilitada; para lo cual se está ejecutando trabajos para ampliar la vía con la finalidad de mejorar las

características técnicas del trazado geométrico. Este mejoramiento, también comprende el aumento de drenajes. El aumento del tránsito por este sector y las condiciones climáticas, hacia meditar al MTOP, en el cambio de especificación de la capa de rodadura de hormigón asfáltico a hormigón hidráulico.

- b) Técnicamente el pavimento rígido resiste mejor las condiciones severas de clima y de tráfico; además a pesar de tener un valor inicial mayor, razón por la cual, durante los recorridos que ejecuta el señor Presidente de la República a los diferentes ciudades del país, ratifico el cambio de capa de rodadura a pavimento rígido; inicialmente del tramo Loja – San Francisco.
- c) El día jueves 03 de julio de 2008, durante una nueva visita a Zamora, el primer mandatario del país, luego del asesoramiento técnico, dispuso al MTOP, completar el tramo San Francisco – Zamora con pavimento rígido, debido al volumen de tráfico que esta vía soportará en los próximos años por la explotación de cobre en el sector. Además, conminó a que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, adquiera de manera urgente dos equipos completos para la producción, transporte y tendido de hormigones.
- d) Esta nueva estructura del pavimento, obligó al C.E.E. la adquisición de maquinaria que permita la producción, transporte y tendido del hormigón hidráulico.
- e) Como se puede deducir, uno de los principales materiales para la producción de pavimento rígido es el agua; misma que se requiere permanentemente, por lo que se necesita de un almacenamiento con suficiente capacidad, para abastecer a la planta de producción de hormigón.
- f) A fin de asegurar la producción continua del pavimento rígido, se requiere de un dispositivo de almacenamiento de agua, por lo que técnicamente es recomendable la adquisición de un tanque de acopio.
- g) Constatados los activos fijos C.E.E., se determinó que no existen tanques de almacenamiento de la capacidad requerida, por lo que es necesario su adquisición inmediata.
- h) La Dirección de Construcciones del C.E.E., realizó un estudio de mercado para determinar oferentes de este tipo almacenamientos. En este proceso, y sobre la base de las características técnicas que debe reunir este tanque de almacenamiento de agua, se solicitaron cotizaciones a proveedores que en otras ocasiones ya han contratado con el C.E.E., a fin de establecer un cuadro comparativo de este equipo complementario (precio, tiempo de entrega y condiciones del anticipo).
- i) En base a las cotizaciones recibidas y a las necesidades del C.E.E., se elaboró un cuadro comparativo que acompaña al presente documento (ANEXO "A").

- j) La mejor oferta conveniente para los intereses institucionales es METALMEG (Metal Mecánica Gavino), misma que ofrece un producto con el requerimiento técnico, para almacenar agua y condiciones de precio, plazos y forma de pago convenientes.

**3) CONCLUSIONES:**

- a) La empresa METALMEG (Metal Mecánica Gavino) presenta la oferta económica más conveniente para el C.E.E. (\$ 32.000,00).

**4) RECOMENDACIÓN:**

- a) Tomando en consideración que la oferta de la empresa METALMEG (Metal Mecánica Gavino) es económicamente la más conveniente para el C.E.E.; esta Dirección recomienda realizar la contratación directa por adhesión de este equipo con esta empresa.

Quito, 30 de Julio de 2008

Para constancia, firmamos:

**El Delegado del CEMAT**



Ing. Gino Romero T.  
SUPERVISOR DE MTTO.

**VTO. BUENO**



David Pachilla Pozo  
CRN DE C.S.M.

**DIRECTOR DE CONSTRUCCIONES DEL C.E.E.**