182/ciento ochenta y dos
Paraguay de la gente

DICTAMEN UOC Nº 126 /2023.

LLAMADO MOPC N° 156/2019 - LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA CONTRATACION DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE SOBRE EL RIO PARAGUAY ENTRE ASUNCION (CAPITAL) Y CHACO`I (DEPARTAMENTO DE PRESIDENTE HAYES) – AD REFERENDUM A LA AMPLIACION PRESUPUESTARIA. CON ID Nº 369.587.

FIRMA ADJUDICADA: CONSORCIO UNION.

Asunción, 4 de agosto del 2023.

A: ING. RODOLFO SEGOVIA, MINISTRO

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES.

Considerando el expediente presentado por la **Dirección de Vialidad**, en el cual solicita el Convenio Modificatorio N° 2 al Contrato S.G. Ministro N° 20/2020, en el marco del **LLAMADO MOPC N° 156/2019 LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA CONTRATACION DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE SOBRE EL RIO PARAGUAY ENTRE ASUNCION (CAPITAL) Y CHACO`I (DEPARTAMENTO DE PRESIDENTE HAYES) – AD REFERENDUM A LA AMPLIACION PRESUPUESTARIA. CON ID Nº 369.587. ADJUDICADO AL CONSORCIO UNION.**

Que, el presente Dictamen es elaborado teniendo en cuenta la Resolución DNCP N° 5695/2019, por la cual se establecen los requisitos para las comunicaciones de modificaciones a los Contratos, amparadas en las disposiciones contenidas en el Art. 55, inciso b) de Ley N° 2051/2003 de Contrataciones Públicas y su reglamentación vigente.

Como aclaración previa, debe señalarse que la Administración del **Contrato S.G. N° 20/2020**, en virtud al **Informe Técnico** corresponde a la **Unidad Ejecutora de Proyectos – Defensa Costera y Puentes**, que es la dependencia delegada por la Máxima Autoridad Ministerial para gestión, administración y ejecución del contrato. Por lo tanto, las consideraciones de carácter técnico y los fundamentos de la modificación solicitada por la dependencia antes referida son de atribución exclusiva de la misma y de las instancias intervinientes en la ejecución de dicho contrato.

I- ANTECEDENTES.

A través del Informe Técnico, de fecha 03 de agosto del 2023, La Unidad Ejecutora de Proyectos – Defensa Costera y Puentes, explica los motivos que justifican el pedido de Convenio Modificatorio N° 2, el cual manifiesta cuanto sigue:

"El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de conformidad al Llamado N°156/2019, ha adjudicado al Consorcio Unión, integrado por las empresas CDD Construcciones y Constructora Heisecke, la obra mencionada en la referencia, según Contrato S.G Ministro N°20/2020, cuyo alcance comprende:

- *Diseño Final de Ingeniería (DFI).*
- *Construcción Puente Atirantado y Accesos.*

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones por Nota DV Nº1684/2020, del 30 de octubre de 2020, requirió al Contratista la presentación de alternativa de diseño y costo de una estación de Peaje para ser instalada en el Proyecto de la referencia con el objeto de evaluar su factibilidad.

La instalación de un puesto de peaje constituye una obra adicional solicitada por la Administración no incluida originalmente ya que el objeto del presente contrato prevé la construcción de un puente sobre el Río Paraguay entre Asunción y Chaco'i, y su conexión con la red vial existente en la Región Occidental y la Región Oriental. El puesto de peaje no estaba previsto en el pliego ni en el proyecto, por lo tanto, a pesar de ser un contrato a suma alzada, no se considera una obra tenida en cuenta por el contratista al momento de ofertar. Representa una modificación del contrato solicitada por la Administración, por razones de interés público.

El pedido se fundamenta en la necesidad de que esta estación de peaje se encuentre concluida al momento de la habilitación y puesta en servicio de la obra, considerando las condiciones de transitabilidad y el deficiente nivel de servicio actual de la conexión de la región occidental con la región oriental, en razón de la falta de capacidad para atender la demanda del tránsito actual en la que se encuentra el puente Remanso, así como la imperiosa necesidad de realizar intervenciones sobre la estructura de este puente.

Abg. Ethel Martínez
Directora
UOC MOPC

181 (Ciento ochenta y uno)

Al respecto esta UEP DCyP, manifiesta que la construcción de la estación de peaje, que está debidamente justificada, no representa un aspecto técnico constructivo necesario para que el puente entre en servicio, pues no está relacionado con las mejoras en las prestaciones del puente y más bien agregar dicho ítem sería para estar respaldado con la disponibilidad presupuestaria durante su operación y mantenimiento.

Se considera como un factor importante contar con los recursos financieros necesarios para la operación y mantenimiento del puente, para lo cual es fundamental habilitación de la estación de peaje, pues debido a que, permitirá que el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones disponga de recursos, además es significativo señalar que la Dirección General de Inversión Pública/ Ministerio de Hacienda en su dictamen de viabilidad favorable recomendó "instalar un puesto de peaje a la salida del nuevo puente con las misma tarifas que cuenta el peaje actual del puente remanso, de esa forma se evitara una evasión del tránsito derivado y los ingresos podrían contribuir con los gastos de mantenimiento de la nueva construcción."

Es importante señalar que las características y tipología de la estructura, las intervenciones de las tareas de mantenimiento deben efectuarse en tiempo y forma, pues la falta de realización de dichas tareas implica una disminución de la vida útil de la estructura y un mayor riesgo de siniestros viales a los usuarios.

Existen Tareas que deben ser ejecutadas por la misma empresa que presta un servicio especializado, por condiciones de patente y garantías de los trabajos y materiales integrados, razón por la que resulta una ventaja para que no genere retraso en la habilitación de la obra.

En razón de lo indicado el Contratista por Nota MEU N° 38672/2022 de fecha 25 de agosto de 2022 elevó a consideración del Contratante para su análisis y evaluación, el Proyecto y Presupuesto para la construcción de Estación de Peaje localizada en el tramo comprendido entre las Progresivas 4+085 a 4+375.

Dicho proyecto fundamenta su diseño según establecido por el Contratante, en base a modelos utilizados por el Departamento de Tasas de Transito del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, incluyendo en el alcance del mismo la construcción de la infraestructura vial, las casetas de control y las oficinas administrativas.

La instalación de la Estación de Peaje en dicho sector implica la necesidad de la construcción de un muro de Gaviones al pie de talud de terraplén con el objeto de que el emplazamiento de la plataforma no afecte las propiedades linderas.

El Contratista por Nota con MEU Nº 18769/2023 de fecha 17 de abril de 2023 remitió al Contratante para su análisis y evaluación de una nueva presentación de la Revisión del Proyecto para la construcción de Estación de Peaje localizada en el tramo comprendido entre las Progresivas 4+085 a 4+375. La nueva presentación del Proyecto se basó en la modificación de la fundación de las estructuras edilicias, en razón de las condiciones del suelo de apoyo, así como de la situación de avance de la obra al momento de la aprobación de la estructura y con el objeto que dichas tareas no interfieran con la terminación de la obra.

En el MEMORÁNDUM D.T.T N° 278/2023 (Departamento de Tasas de Transito) dependiente del Viceministerio de Administración y Finanzas, manifiesta cuanto sigue:
"En atención al MEMORÁNDUM DV N° 114/2023 a través de la cual comunican la presentación de Computo, Cantidades y Presupuesto, Atlas de Planos, Especificaciones técnicas y Análisis de los precios con respecto al proyecto de referencia.
Así mismo solicitan la evaluación y aprobación de los mismos a los efectos de su incorporación en una futura adenda.
Con respecto a la documentación remitida adjunta, informamos que los mismos corresponden a las especificaciones solicitadas y con las cuales operamos actualmente, reflejando también las modificaciones y con las cuales operamos actualmente, reflejando también las modificaciones solicitadas, que fueran realizadas para una mejor operación en el Puesto a ser construido.
Se recomienda su remisión a la Dirección de Vialidad, con la aprobación requerida, para la prosecución de los trámites administrativos correspondientes".

II- MARCO LEGAL APLICABLE.

Ley Nª 2.051/03.

Artículo 55.- DERECHOS DE LA CONTRATANTE.

Abg. Elena de Martínez
Directora
UOC - MOPC

Que, la Ley N° 2051/2003 de Contrataciones Públicas, prevé en su Artículo 55, inciso b) … "a modificar unilateralmente el contrato por razones de interés público, sin perjuicio de las indemnizaciones que corresponda, si hubiere mérito"

***RESOLUCION DNCP N° 5695/2019**, por la cual se establece el mecanismo para la comunicación y difusión de los procedimientos de Contratación en sus diferentes etapas.*

***Artículo 57. Requisitos del dictamen. Resolución DNCP N° 5695/19.** El Dictamen que justifique la modificación contractual al amparo del Artículo 55 inciso b) de la Ley N° 2051/03, deberá cumplir necesariamente con los siguientes requisitos:*

a) Exposición acabada y circunstanciada de los motivos que justifiquen la modificación.
b) Una explicación clara que sustente de qué forma se encuentra comprometido el interés público.
c) Las razones por las cuales dichas circunstancias no pudieron ser previstas al tiempo de la programación del llamado que derivó en el contrato a ser modificado.
d) Una explicación clara de los motivos por los cuales:
   i. La aplicación de un procedimiento ordinario o excepcional no resulta conveniente para la satisfacción de las necesidades que originan la contratación,
   ii. No existiría violación a los principios previstos en el Artículo 4° de la Ley N° 2051/03, y
   iii. No se alteran, de manera sustancial, la naturaleza ni la finalidad del contrato.

Se expone detalladamente los fundamentos solicitados en la disposición transcripta en el párrafo anterior, la cual se transcribe a continuación:

*a) **Exposición acabada y circunstanciada de los motivos que justifican la modificación**.*
Las modificaciones a implementarse en el contrato a través de la presente Adenda N° 2 se fundamentan en requerimientos realizados por la CONTRATANTE, en base a las consideraciones a exponer, que determinan la necesidad de ampliar el alcance de los trabajos y realizar tareas adicionales al Proyecto Ejecutivo Aprobado con el objeto de mejorar las prestaciones del mismo.

El motivo para la inclusión de estos trabajos resulta de la necesidad de que los mismos deben estar operativos antes de la puesta en servicio de la obra, lo que implica en la ventaja de no tener interferencias durante los procesos constructivos y superposición de cronogramas.

Conjuntamente con estos argumentos, existen tareas que deben ser ejecutadas por la misma empresa que presta un servicio especializado, por condiciones de patente y garantías de los trabajos y materiales integrados, razón por la que resulta una ventaja para que no genere un retraso en la habilitación de la obra.

Resulta necesario la ejecución de los trabajos adicionales, para la plena habilitación del puente Héroes del Chaco y la puesta en servicio del mismo en el menor tiempo posible, considerando las condiciones de transitabilidad y el deficiente nivel de servicio actual de la conexión de la región occidental con la región oriental, en razón de la falta de capacidad para atender la demanda del tránsito actual en la que se encuentra el puente Remanso, así como la imperiosa necesidad de realizar intervenciones sobre la estructura de este puente.

Con la instalación y puesta en funcionamiento del puesto de peaje, se dará equilibrio en el paso con relación al funcionamiento integral de ambos puentes que comunican las regiones afectadas, ya que si se da la circunstancia de que la estación de peaje no se encuentre activa ocasionaría una congestión en uno de los puentes donde el paso es gratuito

De no tomarse la determinación de introducir las modificaciones, se estaría obstaculizando un adecuado tránsito por el puente, la seguridad y economía en el mantenimiento de la estructura, impactando negativamente en el desarrollo de la industria y comercio de la región, y a su vez, en la competitividad regional y mundial de los productos nacionales.

Por las características de la estructura del puente, se requieren de un cronograma de mantenimiento que se debe llevar a cabo en tiempo y forma, el cual debe ser financiado. Si no se realiza la construcción de puesto de peaje no se podrá recaudar los fondos necesarios para financiar el mantenimiento del puente.

Abg. Eliz... Díaz de Martínez
Directora
UOC MOPC

Se considera como un factor importante contar con los recursos financieros necesarios para la operación y mantenimiento del puente, para lo cual es fundamental la habilitación de la estación de peaje, pues permitirá que el MOPC disponga de recursos. Por las características y tipología de la estructura, las intervenciones de las tareas de mantenimiento deben efectuarse en tiempo y forma, pues la falta de realización de dichas tareas implica una disminución de la vida útil de la estructura y un mayor riesgo de siniestros viales a los usuarios.

Los estudios y diseños establecidos por estos parámetros fueron realizados por el Contratista en razón de los términos del contrato, el cual establece que los servicios incluyen la elaboración del Diseño Final de Ingeniería del proyecto y cuya revisión y aprobación es realizada por el equipo técnico del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES.

El alcance del diseño final ingeniería completo del proyecto estudiado comprende:

Diseño Geométrico
Diseño de Pavimento
Diseño de Obras de Artes
Diseño de Obras Complementarias
Cómputos, Costos y Presupuestos
Especificaciones Técnicas, Constructivas, Ambientales y Especiales
Estudio de Mantenimiento y Re-evaluación Económica.
Sistema de Información Georreferenciada.
Manual de Mantenimiento y Operación.

Por lo anteriormente expuesto, y atendiendo a las consideraciones desarrolladas con los argumentos mencionados en el "Documento de Justificación Técnica" adjunto al expediente se puede concluir que la propuesta presentada por el Consorcio Unión en el Diseño Final de Ingeniería resulta con parámetros aceptables y atiende las necesidades del interés público comprometido.

b) ***Una explicación clara que sustente de qué forma se encuentra comprometido el interés público****.*

La valoración del "interés público" es una atribución discrecional de la Administración Contratante y tiene relación con motivos de oportunidad, mérito o conveniencia que justifican adoptar una determinada decisión entre varias alternativas posibles. Cuando está en juego el interés público la Administración puede actuar respecto a la competencia propia que le ha sido atribuida por el ordenamiento vigente.

Respecto a la inclusión de un puesto de peaje por razones de interés público, primeramente, traemos a colación la definición del tributo: "Una prestación pecuniaria o de otra especie, exigida por el Estado en virtud de una Ley, a los efectos de obtener ingresos para el cumplimiento de sus fines y el desarrollo nacional".
La Constitución Nacional establece en su artículo 44 que los tributos deberán ser establecidos por ley para que su pago sea obligatorio y en su artículo 178 que, para el cumplimiento de sus fines, el Estado establece impuestos, tasas y contribuciones, considerados éstos como especies de tributo.
Dentro de los tributos, la tasa como especie de tributo es aquella en la que se verifica una respuesta por parte del Estado hacia el que lo paga que se traduce en la prestación de un servicio determinado, lo cual es personal, individualizable, directo, medible, cuantificable y diferenciado.
Conforme lo establece la Ley Nº 198/59 "Por la cual se faculta al Poder Ejecutivo a establecer el cobro de tasas de tránsito en puentes o tramos de rutas camineras de la República", el peaje es una tasa de tránsito, y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones se encuentra autorizado a percibir la misma y a invertir su producido, en la construcción, conservación y mejoramiento de puentes y caminos:
"Artículo 3: Autorizase al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones a percibir las Tasas de Tránsito y a invertir su producido, en la construcción, conservación y mejoramiento de puentes y caminos. El Ministerio de Hacienda fiscalizará las percepciones y las inversiones".

Por lo expuesto, el cobro de peajes en el puente Héroes de Chaco permitirá que el Estado a través del MOPC obtenga ingresos que permitan cumplir con los fines de mantenimiento en tiempo y forma, beneficiando a la ciudadanía con una vía en condiciones que conecta ambas regiones del país, promoviendo el desarrollo, la industria y comercio de la región, con impacto en la competitividad regional y mundial de los productos nacionales.

Abg. Elizabeth Díaz de Marín
Directora
UOC MOPC

El interés público se encuentra comprometido principalmente por la Obra a ser ejecutada, en el sentido de que se trata de un Puente que une dos regiones y que afecta el adecuado funcionamiento del tránsito peatonal, vehicular, fluvial involucrado, así como las condiciones necesarias para el mantenimiento integral del sistema del atirantado.
Esta circunstancia genera que, en esta etapa, se han realizado numerosas consideraciones para optimizar un adecuado funcionamiento del sistema integral que afecta a la obra, y especialmente teniendo en cuenta las nuevas circunstancias que se han dado por las numerosas inversiones que se realizan en la Región Occidental, que han generado la necesidad de prever un tráfico mucho más numeroso.

Las modificaciones a ser introducidas mejoran el tránsito funcional, adecuado y seguro sobre el puente en su conexión con las arterias circundantes, que permita tener además un mejor control sobre el comportamiento de la estructura, lo que permitirá optimizar las tareas de mantenimiento.

Además, con la instalación y puesta en funcionamiento del puesto de peaje, dará equilibrio en el paso con relación al funcionamiento integral de ambos puentes que comunican las regiones afectadas, ya que, si se da la circunstancia de que la estación de peaje no se encuentre activa, ocasionará una congestión en uno de los puentes donde el paso es gratuito.

Los beneficios económicos y sociales que generarán dichas modificaciones se traducen en una mejor y más económicos costos de mantenimiento. Además, en el estudio de factibilidad técnico/económico se ha demostrado que uno de los propósitos de la implementación de la obra es mejorar el nivel de servicio entre Asunción Villa Hayes que permitirá la disminución del tiempo de viaje promedio en 29 minutos en el primer año de operación. Dicha mejora no podrá ser capitalizada hasta que esté habilitada la estación de peaje.

Por último, no podemos dejar de expresar que, en la construcción de un Puente de esta envergadura, se debe prever un impacto a lo largo del tiempo, principalmente teniendo en cuenta el desarrollo de las actividades que serán impulsadas en la Región Occidental, con la actividad en la implementación de proyectos industriales e inmobiliarios que con motivo de la construcción del puente se han disparado.

Así las cosas, se considera que de no tomarse la determinación de introducir las modificaciones que fueron analizadas, se estaría afectando sustancialmente el interés público en la funcionalidad adecuada de la obra, ya que se estaría obstaculizando un adecuado tránsito por el mismo, la seguridad y economía en el mantenimiento de la estructura, e impactando negativamente en el desarrollo de la industria y comercio de la región, lo que impacta inclusive en la competitividad regional y mundial de los productos nacionales.

c) ***Las razones por las cuales dichas circunstancias no pudieron ser previstas al tiempo de la programación del Llamado que derivó en el Contrato a ser modificado***

Es de público conocimiento el importante incremento de actividades industriales, comerciales e inmobiliarias que se han generado en la Región Occidental, y que afecta directamente el paso sobre el Puente Héroes del Chaco, así como la importante infraestructura que el Estado Paraguayo está ejecutando en la Región, impulsando con mucha fuerza la economía.

Estas circunstancias han permitido a la CONTRATANTE delinear ciertos parámetros distintos a los originalmente previstos, para optimizar el funcionamiento y mantenimiento de las Obras, que puedan desembocar en soluciones mucho más prácticas y seguras, por lo que provocaron la necesidad de introducir modificaciones para dar una solución integral.

e) Una explicación clara de lo motivos por los cuales:

I. La aplicación de un procedimiento ordinario o excepcional no resulta conveniente para la satisfacción de las necesidades que originan la contratación,

El objeto del Contrato incluye la construcción del Puente Atirantado y todas las obras de conexión con el mismo. Las modificaciones a ser introducidas por medio de esta Adenda, atañen a mejorar su funcionamiento y optimizar su mantenimiento, por lo que se refiere a una parte de la Obra contratada.

Abg. Directora de Martínez UOC - MOPC

Igualmente, se tiene en cuenta que las obras que son objeto del Contrato ya fueron iniciadas, y su culminación y puesta en funcionamiento será antes de la culminación de este 2023.

En este orden de ideas, no resulta conveniente a la Contratante realizar un proceso de contratación ordinario o excepcional para la ejecución de las tareas objeto de esta Adenda, ya que podría producir una brecha de indefinición que resultará en un perjuicio al momento de la ejecución de los Contratos.

Además, las modificaciones a ser introducidas no sobrepasan los límites legales permitidos, y no se ha alterado la naturaleza ni la finalidad del Contrato.

II. No existiría violación a los principios previstos en el Artículo 4° de la Ley N° 2051/03

Con la presente Adenda, la Contratante ha considerado los Principios Generales que rigen la actividad en materia de Contrataciones Públicas, y en este caso específico el incremento de costo se ajusta a las previsiones de la Ley y al documento Contractual, previendo y salvaguardando las condiciones para todas las partes, a efectos de garantizar una ejecución de las Obras contratadas conforme a las necesidades, sin alterar la naturaleza del contrato original y sin otorgar condiciones más favorables al contratista.

Igualmente se debe destacar que, de dicho proceso inicial de contratación, la oferta presentada por la firma adjudicada, ha sido inferior a la de los demás oferentes y que pese al incremento de dicho monto con la introducción de las modificaciones previstas en la Adenda N° 1 y ésta Adenda, el precio final del Contrato, sigue siendo inferior al de la segunda oferta más baja presentada durante la licitación, por lo que se cumplen igualmente los principios de economía y eficiencia.

III. No se alteran, de manera sustancial, la naturaleza ni la finalidad del contrato.

Con la construcción del puesto de peaje no se altera de manera sustancial la naturaleza ni la finalidad del contrato de construcción del puente, ya que el objeto se mantiene. Representa una obra complementaria al funcionamiento del puente que permitirá al MOPC cumplir con los fines de mantenimiento del mismo, con las ventajas técnicas y económicas expuestas a lo largo del presente informe.

La naturaleza y la finalidad del Contrato S.G. Ministro N° 20/2020, es la construcción de un Puente sobre el Río Paraguay, que une a las ciudades de Asunción con Chacho-i. Al tratarse de modificaciones a dentro del funcionamiento de las obras correspondiente a dicho puente, resulta claro que las modificaciones a ser introducidas a través de esta Adenda en el Contrato Principal, no alteran ni modifican la naturaleza ni la finalidad del Contrato.

PLANILLA COMPARATIVA – LISTA DE CANTIDADES Y SUS PRECIOS - COMPUTO MÉTRICO Y PRESUPUESTO

En el MEMORÁNDUM D.T.T N° 278/2023 (Departamento de Tasas de Transito) dependiente del Viceministerio de Administración y Finanzas, manifiesta cuanto sigue:
"En atención al MEMORÁNDUM DV N° 114/2023 a través de la cual comunican la presentación de Computo, Cantidades y Presupuesto, Atlas de Planos, Especificaciones técnicas y Análisis de los precios con respecto al proyecto de referencia.
Así mismo solicitan la evaluación y aprobación de los mismos a los efectos de su incorporación en una futura adenda.
Con respecto a la documentación remitida adjunta, informamos que los mismos corresponden a las especificaciones solicitadas y con las cuales operamos actualmente, reflejando también las modificaciones y con las cuales operamos actualmente, reflejando también las modificaciones solicitadas, que fueran realizadas para una mejor operación en el Puesto a ser construido.
Se recomienda su remisión a la Dirección de Vialidad, con la aprobación requerida, para la prosecución de los trámites administrativos correspondientes".

Se emitieron las Ordenes de Ejecución donde instruyo realizar los trabajos asociados a esta modificación, las cuales se cuales anexamos al presente documento.

- *Orden de Ejecución Nota DV N°484/2022 Fecha 16 de marzo de 2022*

Abg. Mirtha de Martínez
Directora
UOC MOPC

1-16(uonto Lelente Paraguay de la gente y Léi)

- *Orden de Ejecución Nota DV Nº2776/2022 Fecha 5 de diciembre de 2022*

Por Nota DNPC/DJ N° 6031/2021, ante una consulta sobre la factibilidad de realizar la modificación de contratos por interés público, cuando se haya contratado bajo la modalidad de "suma alzada", expresó: "Es así que, los principios de economía y eficiencia, y el de transparencia, imponen que en cualquier modificación la convocante debe inexorablemente garantizar que, si existiesen obras adicionales, los precios de los rubros sean los originalmente pactados, y en caso de rubros no previstos debe pasar por el mismo proceso riguroso de análisis que el realizado tanto para la estimación de costos como en la evaluación de las ofertas, debiendo por tanto ser contrastado con precios referenciales. La propuesta de aumento de valor por el contratista deberá ser analizada detalladamente, y la contratante deberá determinar su razonabilidad".

En el ANEXO 4 – Planilla de Presupuesto conteniendo lista de cantidades y sus precios se incluyen una planilla Comparativa entre lo indicado en el Adenda N° 1 y la Adenda N° 2 en relación, a las variaciones introducidas en las cantidades de obras de los ítems contractuales, incorporación de ítems nuevos y el presupuesto final de la obra.

El monto del contrato Aprobado en la Adenda N° 1 con I.V.A. es de Gs 902.641.813.663 (guaraníes Novecientos Dos Mil Seiscientos Cuarenta Y Un Millones Ochocientos Trece Mil Seiscientos Sesenta Y Tres) lo que representó un incremento del 14.34% del monto del contrato.

Debido a las variaciones introducidas el monto total de contrato según la Adenda N° 2 asciende a Gs. 928.062.530.507 (guaraníes Novecientos Veintiocho Mil Sesenta Y Dos Millones Quinientos Treinta Mil Quinientos siete) IVA incluido, significando un aumento de Gs. 25.420.716.844 (guaraníes Veinticinco Mil Cuatrocientos Veinte Millones Setecientos Diez y Seis Mil Ochocientos Cuarenta y Cuatro) IVA incluido respecto al Monto de Contrato, que representa un incremento de 3.22 %. Es importante señalar que, con el aumento del contrato original, con la adenda N°1 y la adenda N°2, el monto de 928.062.530.507 Gs. sigue por debajo de la segunda mejor oferta presentada en el llamado a licitación de la presente obra, la cual fue de 947.073.254.202 Gs"".

III- CONCLUSION.

El Artículo 55 inciso b) se refiere al derecho de las contratantes a modificar unilateralmente el contrato por razones de interés público. Este derecho constituye una potestad o prerrogativa de la administración, reconocida en todos los contratos públicos, aún a falta de previsión expresa. Se justifica en la necesidad de adecuar las condiciones contractuales a la variación de las circunstancias que demanden la satisfacción de los intereses públicos.

En este caso, el administrador del contrato ha argumentado que teniendo a vista los informes técnicos existen razones técnicas para la modificación del contrato, y elevan estudios sobre el interés público comprometido, así como un análisis respecto a la protección de los principios de la contratación pública, con lo cual responden a lo señalado por la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas (DNCP

Es conveniente precisar que la definición de las especificaciones técnicas contenidas en el pliego de bases y condiciones, en la etapa de convocatoria, así como las razones técnicas argüidas en los informes que justifican la modificación del contrato, son responsabilidad del sector técnico de obras que impulsó la contratación y administra el contrato, ya que esta Unidad Operativa no cuenta con la debida competencia técnica ni legal pertinente para expedirse respecto del fondo de lo planteado.

Que, atendiendo a lo establecido en la carta orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, que establece que corresponde a la Dirección de Asuntos Jurídicos, dictaminar sobre las cuestiones de orden jurídico surgidos del cumplimiento de las funciones y atender a las consultas formuladas por las dependencias del Ministerio en la materia de su competencia; y realizar el asesoramiento jurídico de los contratos en que el Ministerio sea parte, se eleva el presente dictamen a la Dirección de Asuntos Jurídicos, para el dictamen correspondiente.

Abg. ETHEL DIAZ DE MARTINEZ
Directora.
Unidad Operativa de Contratación.