**DICTAMEN UOC Nº 06/2021.**

**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 369587.**

**FIRMA ADJUDICADA: CONSORCIO UNION.**

Asunción, 15 de julio del 2021.

**A: ARNOLDO WIENS DURKSEN, MINISTRO**

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES.**

Considerando el expediente presentado por la **Dirección de Vialidad**, en el cual solicita el Convenio Modificatorio N° 1 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 369587. 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 14 de julio del 2021, La Unidad Ejecutora de Proyectos – Defensa Costera y Puentes, explica los motivos que justifican el pedido de Convenio Modificatorio N° 1, 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 entrega la "Orden de Proceder" al Contratista en fecha 22 de abril del 2020, con un plazo total para terminación de la obra de 36 meses (22 de abril del 2023).

Durante la etapa de la elaboración del Diseño Final de Ingeniería por parte Consorcio Unión, el Ministerio de Obra Públicas y Comunicaciones, dio participación activa a las entidades y gremios, actores principales en la regulación y control transporte fluvial; Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Dirección General de Marina Mercante (DGMM) y los usuarios principales de la vía fluvial, el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFyM) que presentaron solicitudes al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, debidamente justificadas para que sean adoptados

parámetros, técnicos y de emplazamiento de fundaciones en el lecho del río que otorguen a la navegabilidad la mejor opción al paso, seguridad fluidez al tráfico fluvial.

Estas solicitudes fueron presentadas por notas a esta Secretaria de Estado, están adjuntadas al expediente, así como las notas del Consorcio Unión y del Ministerio de Obra Públicas y Comunicaciones, sobre estas propuestas de modificaciones de los parámetros del Diseño Final de Ingeniería.

En base a las consideraciones expuestas por dichas entidades y por el gremio de usuarios, el Consorcio Unión definió los parámetros básicos que permitieron desarrollo del Diseño Final de Ingeniería, teniéndose un Puente Atirantado de 603 metros de longitud, compuesto de un vano central de 300 metros de longitud, y dos vanos laterales de 151,5 metros de longitud. En comparación al proyecto licitado, e cual consistió en un puente atirantado de 449 metros de longitud, compuesto de un vano central libre de 260 metros de longitud (con un canal navegable de 110 metros de longitud), y dos vanos laterales obstruidos por columnas sobre pilotes no aptos para la navegación de 94,50 metros de longitud.

El tablero del tramo atirantado está compuesto por una viga cajón de 4,20 metra de altura y 31,32 m de ancho. Compuesto de 3 celdas, una central rectangular, donde se colocarán los tirantes y dos celdas laterales triangulares. El complemento es con losas en voladizos adyacentes.

Por lo anteriormente expuesto, y atendiendo a las consideraciones desarrollada 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 superiores a lo licitado y atiende las necesidades de las embarcaciones que utilizan el Río Paraguay.

A continuación, exponemos algunas de los aspectos que nos permiten identificar las ventajas del Diseño Final de Ingeniería propuesto:

- El MOPC, considera fundamental como "Estrategia País" fortalecer el transporte por el modo fluvial a partir del uso de la Hidrovia Paraguay – Paraná, el cual es de vital importancia para la economía del Paraguay, ya que representa la principal vía de exportación e importación de sus productos, al no contar con un litoral marítimo.

- Una disminución considerable de la resistencia al viento sobre la estructura.

- Desde el punto de vista estético, presenta una gran esbeltez, por sus formas continuas y aerodinámicas.

- Tirantes de mayor capacidad y diámetro dota al tablero de mayor rigidez, al ser un solo plano evita turbulencias en el viento y se reduce la posibilidad de vibraciones indeseables.

- Permite una inspección y mantenimiento sin ningún tipo de acceso singular.

- En caso de inclusión de iluminación decorativa en los tirantes, el efecto visual resultante es impactante y de una belleza singular.

- Aumenta 40 m el vano central, aumenta el canal de navegación. Consecuentemente aumenta la seguridad de navegación, se reduce la posibilidad de impacto y contribuye a la esbeltez del puente.

- Además, genera mejores condiciones de navegabilidad y señalización, así como la eliminación de puntos críticos con la finalidad de disminuir los tiempos de transporte, costos de operación y mitigar riesgos de accidentes (colisiones).

- El vano lateral de 151,5 m de longitud, ofrece la opción de un canal de navegación alternativo.

- Al aumentar el vano, se reduce el número de pilas en el lecho del rio, lo cual implica menos intervenciones en las márgenes del rio (Impacto Ambiental), y menor impacto visual.

- La reducción de pilas en el lecho del río, genera menos obstrucciones al flujo de las aguas. Atendiendo a las consideraciones analizadas y estudiadas el Diseño Final de Ingeniería y los comentarios desarrollados en este documento, esta Unidad manifiesta su conformidad a los documentos técnicos respaldatorios.

Este Informe contiene el resultado de un análisis y estudios exclusivamente de "carácter técnico" que contiene recomendaciones debidamente respaldadas y sustentadas, que forman parte de los elementos que servirán apoyo durante el proceso de evaluación y decisión del Administrador que tiene la competencia, uno de los elementos esenciales del acto administrativo sobre la formalización del documento en estudio (Adenda N°1) que en definitiva debe resolver el asunto.

Es oportuno reiterar que el presente contrato suscripto con el Consorcio Unión, es bajo la modalidad de Suma Global o Suma Alzada, cuyo alcance se encuentra en el Manual de Gestión de Contratos de Obras Públicas de la Dirección General de Contrataciones Públicas (DNCP).

Considerando que el precio global contratado sufrirá variaciones que significan aumento del monto del contrato original, la correspondencia jurídica para la formalización de la Adenda N°1, no puede ser analizada por la Unidad Ejecutora de Defensa Costera y Puentes (UEP DCYP), por estar fuera de su alcance y competencia.

Por lo tanto, se solicita que el aumento del monto del contrato original, sea derivado para su estudio y análisis de su viabilidad contractual y legal a la Dirección de Asuntos Jurídicos (DAJ), con el objetivo de que la concreción de esta AdendaN°1, sea formalizada e implementada en el marco de las normativas legales vigentes.

Además, es fundamental que la dependencia Administrativa correspondiente, agregue al Expediente, previa a la formalización de la Adenda N°1, el Certificado de Disponibilidad Presupuestaria (CDP), necesario a los efectos de disponer los respaldos presupuestarios que permita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones comprometer gastos y ordenar pagos de manera a cumplir con las disposiciones establecidos en la ley 1535/99.

## II- MARCO LEGAL APLICABLE.

**Ley Nª 2.051/03.**

**Artículo 55.- DERECHOS DE LA CONTRATANTE.**

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.

**Nota DNCP/DJ N° 6031/2021,** respuesta a consulta sobre Modificación de contratos, suma global alzada.

## 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,

Lucy Lucena Vera
Directora
UOC - MOPC

con lo cual responden a lo señalado por la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas (DNCP), en su Nota DNCP/DJ N° 6031/2021.

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.

**Srta. LINCY ROMINA LUCENA VERA.**
**Directora.**
**Unidad Operativa de Contratación.**