246 (Doscientos cuarenta y seis)

Docusign Envelope ID: 064B4B23-D117-4B3D-AF7C-47E4BAD645E2

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
REPRESENTACIÓN EN PARAGUAY

O-CSC/CPR-1973/2024
Asunción, 13 de diciembre de 2024

Sr. Rene Peralbo González
Director de Vialidad
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
reneperalbo@gmail.com
Asunción, Paraguay

Ref.: Contrato de Préstamo 5108/OC-PR Proyecto de Mejoramiento y Conservación de la Ruta Nacional 12 (PY12), tramo Cruce Nanawa - Gral. Bruguez y accesos. *Solicitud Convenio Modificatorio N.º 1 Consorcio Vial Chaco.*

De nuestra consideración:

Recibimos la Nota DV N° 3949/2024 del 16 de octubre de 2024, mediante la cual solicitan la No objeción al Convenio Modificatorio N°1 al Contrato S.G. Ministro N°69/2023, suscrito con el Consorcio Vial Chaco, contratado para llevar a cabo la "Ejecución de las obras viales de Habilitación y Mantenimiento de la Ruta Nacional N.° 12 – Lote 3", financiado en el marco del programa referenciado.

Revisamos la documentación remitida a través de la interfaz fiduciaria y los documentos aclaratorios remitidos por la Unidad Ejecutora de Proyectos a través de correos complementarios y reuniones mantenidas con la UEP.

De acuerdo con el MOPC, el Convenio modificatorio propuesto, incorpora ajustes al Proyecto licitado que busca mejorar las condiciones de seguridad del mismo a través de: 1) El desplazamiento del trazado del eje del proyecto; 2) La Elevación de las cotas de la rasante; 3) Adecuaciones al terraplén y Paquete Estructural; y 4) Otras consideraciones de mejora de proyecto.

El Banco acompaña la decisión del Gobierno de la República de Paraguay de incorporar mejoras al proyecto para asegurar las condiciones de seguridad de la vía y contrarrestar posibles fenómenos que puedan producirse por efectos del cambio climático.

En ese sentido, el Banco no tiene objeciones que formular a la adecuación hidráulica que implica mayor cantidad de alcantarillas y las adecuaciones del Paquete Estructural, mediante el reemplazo de ítem de subbase granular y la incorporación de cal hidráulica al 3% para contrarrestar los efectos de dispersividad del suelo.

No obstante lo anterior, se sugiere remitir los ensayos que justifiquen el porcentaje de aumento (resistencia y durabilidad) y ensayos de dispersividad que permitan conocer la dosificación del suelo cal. Así también, la incorporación de cal deberá contemplar dentro de sus especificaciones la metodología, la frecuencia de control de dispersividad del suelo a ser usado en el suelo cemento a ser realizadas por la Contratista y las aprobaciones de la fiscalización. La especificación técnica para el suelo cemento debe respetar la misma metodología de mezclado indicada para la capa de grava cemento.

Docusign Envelope ID: 064B4B23-D117-4B3D-AF7C-47E4BAD645E2

Por otro lado, en cuanto al desplazamiento del eje del proyecto y a la elevación de las cotas de la rasante, el Banco actualmente no se encuentra en condiciones de dar la no objeción a partir de la documentación remitida por los siguientes motivos expuestos a continuación:

Desplazamiento del eje del proyecto

- No se observa documentación que fundamente los motivos que llevaron a decidir el traslado del eje de la calzada de la traza existente debido a las dificultades con la ANDE. Además, la cantidad del ítem traslado de estructuras eléctricas se mantiene sin variación.
- La tabla 3.3.2_17, ANCHO DE LA ZONA DESPEJADA (m) del Manual de Carreteras del Paraguay permite, dadas las condiciones del proyecto, anchos de la zona despejada de interferencias de 8 a 10 metros.
- No se presenta documentación gráfica que permita comprender la condición del proyecto original. No se remite el análisis comparativo de los escenarios de mantener el eje original o trasladarlo.
- En la documentación remitida no se observa los perfiles transversales previos, la ubicación de la línea eléctrica existente, ni el detalle de las longitudes de inicio a fin de los bolsones.
- El ítem de excavación de bolsones tiene un aumento considerable debido al cambio (incrementa en aproximadamente 134%) No se observa en la documentación remitida, la evidencia técnica que justifique la cantidad de bolsones computada.
- La vía existente representa un activo de alto valor de reposición que en la concepción del proyecto se definió como prioritario preservar.

Elevación de las cotas de la rasante:

- Las consideraciones adoptadas para el aumento de la cota de la rasante impactan de manera considerable en el convenio modificatorio. Este ajuste implica aproximadamente 40% del monto total del convenio.
- No se observó la justificación ni el respaldo técnico del contratista o la fiscalización que justifique elevar la cota de la rasante.
- No se observó la documentación técnica hidráulica y geotécnica/estructural, tampoco planos con perfiles transversales que justifiquen el aumento propuesto.

En tal sentido para poder continuar con el análisis del pedido de No Objeción referido a los puntos anteriores se solicita mayor aporte de documentación y respaldo tanto en aspectos técnicos como presupuestarios. La documentación debe estar avalada por la Fiscalización y la Unidad Ejecutora con informes de los especialistas respectivos de cada área.

Observamos además que, a pesar de que las propuestas de cambio de los 4 lotes son similares, la documentación de respaldo remitida para cada uno de ellos es distinta y no hay uniformidad de criterios. Por tal motivo, aclaramos que la documentación mínima requerida para analizar los cambios propuestos corresponde a los necesarios para realizar un proyecto ejecutivo y es la misma para todos los lotes. En ese sentido, la documentación de respaldo deberá contener al menos como mínimo:

- Análisis de cantidades respaldada por información que fundamente las planillas de cómputo presentadas y que son documentación imprescindible para la modificación del proyecto ejecutivo (perfiles transversales; perfil tipo de la sección o secciones proyectada/s, donde

Docusign Envelope ID: 064B4B23-D117-4B3D-AF7C-47E4BAD645E2

244 (doscientos cuarenta y cuatro)

se indiquen ancho de zona de camino, posición del eje de rasante, ubicación de las interferencias, anchos, pendientes, plano con el perfil estructural de la obra, indicando espesores de capa, anchos, sobreanchos, perfiles transversales previos en toda la traza).

- Ensayos técnicos para evaluar la calidad del material natural existente como los materiales a colocar, de modo a clasificarlos como aptos o no en el proyecto original y el proyecto propuesto. Dicha documentación deberá contener el estudio de suelos de todo el perfil edafológico que sustente el recambio para cada sub-tramo homogéneo.
- Estudio Hidrológico e Hidráulico que incorpore datos de medición para calibrar y validar modelos utilizados y el Informe Geotécnico/Estructural que sustente y valide las consideraciones técnicas de elevar la rasante.
- Ensayos de caracterización de nuevos materiales propuestos.
- Documentación de respaldo necesario para alcanzar el nivel de proyecto ejecutivo (estudios, memorias de cálculo, documentación gráfica). Incluyendo el detalle de los perfiles transversales previos, la ubicación de la línea eléctrica existente, el detalle de las longitudes de inicio a fin de los bolsones, etc.

Finalmente, considerando que los ajustes propuestos tienen un aumento considerable en las finanzas de la operación de préstamo, solicitamos una comunicación por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, donde el mismo tome conocimiento del aumento de costos del proyecto y asegure la disponibilidad de los recursos adicionales en caso de ser necesarios para ejecutarlo en su totalidad.

Reciba nuestros cordiales saludos.

DocuSigned by:
Cruz Moreno, Paula
9D818FF2E2E14EE...

Paula Cruz Moreno
Especialista Senior de Transporte