DICTAMEN TÉCNICO Y LEGAL Nº02/2024

LLAMADO MOPC Nº 202/2019 "LICITACION PUBLICA NACIONAL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN VARIOS TRAMOS DE LA RED DE CARRETERAS – AD REFERENDUM AL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN 2020"
Contrato S.G. MINISTRO Nº 201/2020.
LOTE Nº 3: SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL CON PINTURA TERMOPLÁSTICA.
CONTRATISTA: CONSORCIO RUTAS SEGURAS

Asunción, 16 de febrero de 2024

El Supervisor de Obra sugiere, mediante informe de fecha 12 de febrero de 2024, otorgar prórroga solicitada por la contratista CONSORCIO RUTAS SEGURAS, en relación al Contrato S.G. MNISTRO Nº 201/2020, en el marco del Llamado MOPC Nº 202/2019 "**LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN VARIOS *TRAMOS DE LA RED DE CARRETERAS – AD REFERENDUM AL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN 2020",** Lote Nº 03 "Señalización Horizontal y Vertical con Pintura Termoplástica".

Al respecto, esta Unidad Administradora del Contrato señala:

I. ASPECTOS LEGALES

1.- Resolución Ministerial Nº 663/2020.

2.- Contrato S.G Ministro Nº 205/2020.

3.- Condiciones Generales del Contrato (CGC) – 8va Versión.

- Cláusula 24 – Casos de Fuerza Mayor.

4.- Resolución DNCP N° 1807/2022 *"Por la Cual se Modifica y Amplía el Artículo 71 de la Resolución DNCP N° 5695/2019 y se Reglamenta el Procedimiento y la Comunicación de las Prórrogas y Suspensiones de los Plazos de Ejecución Contractual de Contratos Suscriptos en el Marco de los Procedimientos de Contratación Regidos por la Ley N° 2051/2003."*

II. ASPECTOS TÉCNICOS

El Departamento de Seguridad Vial dependiente de la Dirección de Vialidad, encargada de la fiscalización, mediante Memorándum D.S.V. N° 31/2024, remite todas las documentaciones correspondientes al motivo de fuerza mayor, conforme a la Nota presentada por la contratista en fecha 20 de abril de 2022, con anexos de notas periodísticas y reporte del proveedor de materia prima en donde se exponen las dificultades y eventos que configuran los sucesos de escasez de acero (para la producción de carteles para señalización vertical) y problemas de importación; bajante del río, faltante de contenedores y escasez de materia prima para trabajos de señalización horizontal (pinturas y microesferas), retrasando el suministro de los mismos para los trabajos programados.

Ing. José R. Gómez T.
Jefe Dpto. Seguridad Vial

Según investigaciones realizadas por esta Dependencia a través de diferentes portales de información y sitios webs oficiales, es preciso indicar que en el análisis de esta problemática existen varios factores entrelazados en la cadena logística de importación, en donde el elemento principal es el transporte, el cual, determina gran parte de los costos de la gestión logística. En este caso, los grandes buques llegan a los puertos principales de Buenos Aires o Montevideo en un lapso de 90 días, previa gestión de las documentaciones de importación en origen y despacho en puerto de origen que abarcan entre 10 a 15 días. Los transbordos en los puertos citados se realizan en embarcaciones más pequeñas para el arribo de los materiales importados a los puertos más cercanos y disponibles a la Ciudad de Asunción. Estos transbordos y arribos en situaciones normales suelen realizarse en un lapso de 8 a 15 días. Sin embargo, al existir la bajante de río como lo acontecido en este caso, la capacidad de estas embarcaciones se reduce excesivamente a volúmenes mínimos y la velocidad de navegación se ve afectada en los viajes que realicen, y en la mayoría de los casos se dificulta la navegabilidad durante la noche, por lo que se debe esperar la claridad del día para reactivar los motores y retomar la navegación, por lo tanto los productos llegan con varios días de retraso, y por consiguiente, implica mayor costo operativo para las compañías armadoras, y por efecto dominó, estos costos son trasladados a cotizaciones más altas para los importadores, generando un impacto importante en los valores que originalmente las empresas hayan presentado en sus ofertas de licitación, quienes se ven obligados a buscar mejores precios para importación de productos.

Considerando los puntos detallados, en resumen, esta Dependencia asume que el arribo de los grandes buques hasta los puertos de Buenos Aires o Montevideo indican 90 días, previa documentación de importación y despacho en puerto para consolidación de contenedores los cuales suman 15 días; la cadena logística interna para la escalada de las barcazas a los puertos cercanos a la Ciudad de Asunción por los ríos nacionales otros 15 días; según la dificultad de navegabilidad por la bajante otros 45 días; sumado a esto, 90 días para importación completa de materiales para señalización horizontal (en este caso 60 días para el arribo de los buques dado que el proveedor es de origen americano, así mismo 15 días de documentación de importación y gestión de despachos en origen y 15 días de transbordo de los buques a las barcazas más pequeñas), y la disponibilidad de contenedores por sobredemanda en la reactivación del comercio internacional post pandemia según cotizaciones mejoradas comprende 35 días, totalizando de esta manera 290 días, suficientes para la continuidad de la obra.

Por lo descrito más arriba, es necesario aclarar que el conglomerado de situaciones citados es a raíz del dimensionamiento técnico muy variable de las obras al tiempo de las necesidades emergentes en comparación a lo originalmente estimado, por lo que estos eventos fueron apareciendo en la oportunidad de la ejecución de los trabajos, obligando a desplazar el plazo de ejecución a más días, influyendo en gran parte la lentitud de los pagos a la contratista por parte del MOPC por la exigua disponibilidad de recursos, incidiendo en la fluctuación en los procesos de importación.

Por otro lado, originalmente la solicitud de extensión del plazo de ejecución de obra realizada ocurrió en fecha 20/04/2022, a través del Expediente MEU N° 17.968/2022, con el planteamiento originalmente presentado por la empresa contratista de cara a un convenio modificatorio referente a readecuaciones de cantidades y extensión de vigencia del plazo de ejecución. Sin embargo, a razón de los distintos procesos internos del MOPC, ajustes acontecidos en materia técnica aplicados a los ítems de obra (solicitado vía el convenio modificatorio descrito), sumado además a los distintos reveses técnicos en el periodo el cambio de autoridades, y tras varios análisis hechos al expediente por otras dependencias del Ministerio, se concluye que la prórroga de vigencia del plazo de ejecución de obras se

Ing. José R. Gómez P.
Jefe
Dpto. Seguridad Vial

encuentra supeditada a la normativa establecida por la DNCP, a través de la Resolución DNCP N° 1807/2022, separando la solicitud original de readecuación de cantidades a través de un convenio modificatorio.

En tal sentido, la supervisión declara encontrar respaldos justificativos para otorgar una prórroga de 290 (doscientos noventa) días por motivos de fuerza mayor.

III. CONCLUSIÓN

Por tanto, considerando la sugerencia realizada por el Supervisor de Obra, y el V° B° de la Fiscalización, es parecer de esta Unidad Administradora de Contrato, que corresponde otorgar 290 (doscientos noventa) días de prórroga por motivos de fuerza mayor, de conformidad a lo establecido en la las Condiciones Generales del Contrato – Casos de Fuerza Mayor, y a la Resolución DNCP N° 1807/2022.

Ing. José R. Gómez P., Jefe
Departamento de Seguridad Vial
Dirección de Vialidad