

Consultas Realizadas

Licitación 484213 - SERVICIO DE TRANSPORTE DE MATERIA PRIMA FLUVIAL Y TERRESTRE

Consulta 1 - Fecha de subasta a la baja electrónica?

Consulta	Fecha de Consulta	24-09-2026
Cuál es la fecha de la subasta a la baja electrónica?		

Consulta 2 - Abastecimiento simultáneo

Consulta	Fecha de Consulta	24-09-2026
Históricamente, desde hace por lo menos 20 años, la INC licita el servicio de flete fluvial bajo modalidad de abastecimiento simultáneo, para por un lado asegurar el abastecimiento del volumen mensual que requiere (aprox. 40.000 tn/mes) y por otro lado permitir que el servicio sea proveído por varias empresas de cabotaje nacional, promoviendo de esta forma el cabotaje nacional, en consonancia con la Ley 295/71 que reserva el transporte de carga en cabotaje nacional a embarcaciones de bandera paraguaya. Sin embargo, en esta licitación no se visualiza el porcentaje de adjudicación que se realizará a cada empresa adjudicada, por abastecimiento simultáneo. Entonces consultamos: Qué porcentaje(s) se adjudicará a cada empresa que resulte adjudicada y a cuántas empresas se adjudicará en un mismo ítem?		

Consulta 3 - Oferta en un solo ítem

Consulta	Fecha de Consulta	24-09-2026
La licitación prevé dos ítems de servicios a ser contratados: Ítem 1 servicio de flete fluvial e Ítem 2 servicio de flete terrestre. Dado que cada modalidad de flete requiere un expertise e infraestructura específica e independiente, consultamos si es posible presentar oferta en esta licitación solo para un ítem. De hecho, la mayoría de las empresas del país que se dedican al flete fluvial, no se dedican al flete terrestre, y viceversa. Es decir, para que la INC obtenga las mejores ofertas para cada tipo de flete licitado, y que existe competencia, resulta necesario que los oferentes en este caso tengan la posibilidad de presentar oferta solo en un ítem.		

Consulta 4 - Objeción a la unificación bimodal en lote único y requerimiento de desglose en lotes independientes.

Consulta	Fecha de Consulta	25-09-2026
CONSULTA: Teniendo en cuenta la incompatibilidad estructural de ambas cadenas logísticas y que el sector armador especializado cuenta con el 100% de la idoneidad y capacidad de bodega requerida para el flete fluvial de 45.000 Tons/mes, ¿Cuál es la fundamentación técnico-jurídica por la cual la INC omite la regla de divisibilidad del objeto prevista en los Arts. 43 y 58 del Decreto N.º 2264/2024, optando por la unificación bimodal en vez de Lotes independientes? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: En la ingeniería de transporte y logística, el flete fluvial (masivo por volumen) y el terrestre (capilar por carretera) obedecen a estructuras de costos, activos y marcos regulatorios totalmente independientes (Ley N.º 429/1957 vs. Ley N.º 1590/2000). La acumulación simultánea de exigencias disímiles (50% de flota fluvial y 50% de camiones volquete en propiedad) junto con la prohibición de subcontratar (Pág. 11/65, 28/65) plantea una inusual coincidencia de variables que resulta ajena a la estructura normal del mercado. Obligar a una empresa fluvial (armadora) a poseer activos de carretera sobre asfalto genera la ineludible suspicacia y sospecha fundada de un diseño contractual preconcebido "a la medida" de un competidor predeterminado. No consta en las actuaciones públicas obrantes en el SICP un análisis técnico demostrativo de que esta unificación bimodal optimice la prestación del servicio. Por el contrario, exigir la titularidad en propiedad de vehículos tipo volquete a empresas armadoras que poseen el 100% de la capacidad de flota fluvial necesaria impone una exigencia ajena al giro náutico que restringe la participación, configurando una singularización de condiciones que contraviene la regla de divisibilidad y la libre concurrencia garantizadas en los Arts. 34 y 45 (párrafo 5) de la Ley N.º 7021/2022, los Arts. 43, 58 y 59 del Decreto N.º 2264/2024, y los Arts. 47 y 107 de la Constitución Nacional. SOLICITUD DE ADENDA: Emisión de Adenda Modificatoria que reestructure el Sistema de Adjudicación de "Total" a "Por Lotes", dividiendo el llamado en dos Lotes independientes: Lote 1: Servicio de Transporte Fluvial (100%) y Lote 2: Servicio de Transporte Terrestre (100%).		

Consulta 5 - Estudio de Mercado previo exigido por la Ley N.º 7021/22 y Dec. 2664/24.

Consulta	Fecha de Consulta	25-09-2026
CONSULTA: ¿Consta en el Estudio de Mercado previo exigido por los Artículos 25 y 26 de la Ley N.º 7021/2022 y el Artículo 22 del Decreto N.º 2264/2024 el análisis que demuestre la existencia de pluralidad de ofertas en el mercado con capacidad bimodal directa en propiedad, o pretende la convocante justificar la unificación bimodal bajo la premisa del consorciamiento? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: Pretender que la restricción a la concurrencia producida por el Lote Único bimodal se subsana mediante la constitución de consorcios (Pág. 5/65) constituye una premisa técnicamente inviable. Imponer responsabilidad solidaria e ilimitada (Art. 20 de la Ley N.º 7021/2022) a una empresa armadora por las operaciones y contingencias del transporte terrestre (y viceversa) en un contrato abierto de hasta Gs. 170.000.000.000 desborda la gestión normal de riesgos de empresas especializadas. En la praxis financiera y del mercado asegurador, las compañías no emiten coberturas ni pólizas de caución para afianzar solidariamente riesgos de actividades operativas ajenas al giro comercial del tomador. Obligar a asumir responsabilidades solidarias cruzadas entre sectores distintos incrementa innecesariamente los costos y consolida una ventaja artificial en favor de quien no requiere consorciarse, vulnerando el Principio de Valor por Dinero (Art. 4 inc. o y Art. 26 de la Ley N.º 7021/2022) y las garantías de libre competencia. SOLICITUD DE ADENDA: Publicar en el portal del SICP el apartado del Estudio de Mercado previo que sustenta la existencia de competencia real en condiciones bimodales en propiedad y emitir una Adenda Modificatoria que elimine la exigencia de responsabilidad solidaria cruzada entre rubros logísticos independientes, adecuando el pliego a la adjudicación por Lotes autónomos.		

Consulta 6 - Observación al Dictamen Técnico UL N° 03 por incumplimiento de la Res. DNCP 230/2025.

Consulta	Fecha de Consulta	25-09-2026
CONSULTA: Respecto al Dictamen Técnico UL N° 03/2026, ¿Cuál es el sustento técnico-jurídico para haber declarado "No aplica" en la casilla reglamentaria que exige identificar de forma expresa las restricciones a la concurrencia, y dónde se encuentran adjuntos los estudios periciales y el Análisis Previo de Mercado del Art. 25 de la Ley N.º 7021/2022 que exige la nota de observaciones del formulario oficial de la DNCP? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: La Resolución DNCP N° 230/2025 (Art. 40, inc. a) exige que el Dictamen Técnico del área requirente sea producto de un análisis calificado, objetivo, imparcial y detallado que sustente la proporcionalidad de las condiciones contractuales y su impacto en el mercado. Del análisis del Dictamen UL N° 03/2026 se constata que el documento resulta extremadamente escueto y genérico, incurriendo en los siguientes vicios de fondo: 1) Evacuación Evasiva sobre Restricciones al Mercado: Ante el mandato expreso de "Identificar y justificar de forma expresa si algún requerimiento pudiera limitar la participación de potenciales oferentes", la convocante consignó "No aplica". Tratar como inexistente el análisis de competencia al imponer la titularidad en propiedad del 50% de camiones de carretera a empresas navieras especializadas con prohibición de subcontratación (Pág. 11/65, 28/65) representa una omisión deliberada de la realidad del mercado, contraviniendo el propósito reglamentario del Art. 40 de la Res. DNCP N.º 230/2025. 2) Fundamentación Superficial de Criterios: Al "fundamentar" los criterios de evaluación, el dictamen se limita a tautologías y enunciaciones genéricas (afirmando que los requisitos buscan "minimizar pérdidas", "garantizar continuidad" o "atención oportuna de contingencias"), omitiendo aportar métricas de rendimiento, estudios de costos comparativos o peritajes de ingeniería que justifiquen por qué el esquema de Lotes independientes que funcionó con éxito durante dos décadas resulta ahora inadecuado. 3) Incumplimiento de la Agregación de Estudios de Respaldo: El propio formulario instructivo aprobado por la DNCP establece en su apartado de Observaciones ("Obs.") que: "En caso de citar o remitirse al análisis o argumentos contenidos en otra documentación, se debe adjuntar la misma al presente dictamen. Podrán formar parte de los argumentos técnicos de este dictamen, el análisis previo citado en el artículo 25 de la Ley N° 7021/22..." La convocante presentó una nota aislada de dos páginas desprovista de anexo alguno, omitiendo incorporar el Estudio de Mercado del Art. 25 de la Ley N.º 7021/2022 o informes periciales de respaldo. Esta ligereza en la fundamentación vicia al Dictamen UL N° 03/2026 de nulidad por falta de causa y motivación (Art. 139 inc. b de la Ley N.º 7021/2022), vulnerando los Principios de Libre Concurrencia, Razonabilidad, Transparencia e Igualdad de Oportunidades (Art. 4 de la Ley N.º 7021/2022; Arts. 4 y 9 de la Ley N.º 6715/2021; Arts. 47 y 107 de la Constitución Nacional). SOLICITUD DE ADENDA: Publicar en el portal del SICP los estudios de ingeniería y el Análisis Previo de Mercado del Art. 25 de la Ley N.º 7021/2022 que respaldan las afirmaciones del Dictamen UL N.º 03/2026 o, en su defecto, emitir una Adenda Modificatoria que rectifique dicho dictamen y readecue el llamado a la contratación por Lotes independientes.		

Consulta 7 - Observación por sobredimensionamiento de capacidad técnica.

Consulta	Fecha de Consulta	25-09-2026
CONSULTA: Frente a los datos oficiales del Tercer Informe Presidencial 2026 (Pág. 33) que confirman según deducción matemática un transporte real para la Planta Villeta de 30.000 a 35.000 t/mes de clínker: 1. ¿Cuál es el sustento técnico para exigir una capacidad sobredimensionada de 65.000 t/mes (50.000 Ton fluviales + 15.000 Ton terrestres), imponiendo un filtro artificial que excluye al mercado e induce un molde de participación preconcebido? 2. ¿Por qué forzar el flete terrestre como traba indivisible si la vía fluvial cubre holgadamente el 100% de la molienda de Villeta, omitiendo que esta coexistencia distorsiona la operación en origen al demorar barcas amarradas para priorizar camiones sin justificación náutica? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: El examen de las bases evidencia la imposición de barreras de entrada artificiales mediante el sobredimensionamiento de requisitos: 1. Sobredimensionamiento como Filtro Excluyente: Según el Informe Presidencial 2026 (Pág. 33), el flete real de clínker para Villeta promedia entre 30.000 y 35.000 t/mes. Exigir en la página 28/65 acreditar 65.000 t/mes (un 85% de exceso) representa un requerimiento sin causa técnica que, al operar como un filtro desproporcionado, induce un riesgo de ilegalidad al funcionar implícitamente como una barrera adaptada a un perfil operativo predeterminado. 2. Suficiencia Fluvial y Distorsión Operativa: La flota náutica del mercado es más que suficiente para abastecer a la Planta Villeta de forma continua. Obligar la inclusión del flete terrestre; un servicio de mera contingencia, genera severas distorsiones en puerto, donde se llega a postergar el embarque de convoyes amarrados para dar prioridad artificial a camiones. 3. Ilegalidad de la Traba Bimodal: Condicionar la calificación a la titularidad de activos de carretera desnatura la licitación fluvial e impide la libre competencia de empresas armadoras especializadas. Esta exigencia vulnera los Principios de Libre Concurrencia, Razonabilidad y Valor por Dinero (Art. 4 de la Ley N.º 7021/2022) y vicia al pliego por falta de motivación y causa (Art. 139 inc. b de la misma Ley N.º 7021/2022). SOLICITUD DE ADENDA: Emitir una Adenda Modificatoria que elimine la traba bimodal, disponga el desglose del procedimiento en Lotes independientes (Ítem 1 Fluvial e Ítem 2 Terrestre) y adecue la Matriz de Capacidad Técnica del Ítem Fluvial a la demanda real de la Planta Villeta.		

Consulta 8 - Delimitación de responsabilidades portuarias y del armador.

Consulta	Fecha de Consulta	26-09-2026
CONSULTA: ¿Cuál es el fundamento técnico y normativo para exigir al armador la provisión de equipamiento terrestre (minicargador) para el "rejunte" de material dentro de la bodega (Pág. 29/65, 37/65), omitiendo que las operaciones de desestiba, extracción y descarga en muelle son responsabilidad operativa de las terminales portuarias de la convocante? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: La exigencia impuesta en el Ítem Fluvial adolece de una distorsión sobre los límites de la prestación contratada: 1. Delimitación entre Flete Fluvial y Operación Portuaria: El objeto del llamado es estrictamente un servicio de transporte por agua. La manipulación y extracción de la carga en las plantas de origen y destino forman parte de las operaciones portuarias y facilidades de muelle (Port Facilities) que corresponden legal y operativamente a la terminal receptora (INC). 2. Desnaturalización del Contrato de Transporte: Pretender que el armador provea maquinaria de muelle para operar en la bodega traslada indebidamente responsabilidades de infraestructura portuaria al fletador, desnaturalizando la figura del contrato de transporte fluvial. 3. Vulneración de la Ley N.º 7021/2022: Cargar al fletador con la provisión de equipos que forman parte de la operación de descarga de la terminal contraviene el Principio de Razonabilidad (Art. 4, inc. k) y el Artículo 45 (párrafo 5), los cuales prohíben exigir a los oferentes requisitos que no sean estrictamente indispensables para la prestación del servicio de transporte encomendado. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir una Adenda Modificatoria que elimine la exigencia de proveer minicargadores en el Ítem 1 (Fluvial), ratificando que la totalidad de las tareas, maquinarias y facilidades de desestiba en muelle son de responsabilidad exclusiva de la INC en sus terminales portuarias.		

Consulta 9 - Aclaración sobre las condiciones de pago y regla de prelación por orden cronológico.

Consulta	Fecha de Consulta	26-09-2026
CONSULTA: En relación con las Cláusulas Especiales de Pago (Pág. 15/65, 40/65), y considerando los datos del SICP en llamadas con pluralidad de adjudicatarios (v.g. LPN ID 476626): 1. ¿Cuál es la garantía de paridad que aplicará la INC para asegurar la cancelación oportuna de los certificados de flete por servicios prestados? 2. ¿Se incorporará una regla de pago por estricto orden cronológico de facturas (First In, First Out), evitando disparidades en la liberación de fondos? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: La certidumbre en los pagos preserva el equilibrio contractual: 1. Antecedente de Referencia: Los registros de la LPN ID 476626 reflejan desembolsos concentrados en un solo proveedor (más de \$ 4.450 millones), mientras las liquidaciones de otros prestadores permanecieron diferidas en \$ 0 cobrados. Traer esta referencia busca exigir reglas claras de previsibilidad para el presente llamado. 2. Equidad Financiera: La aprobación y pago de certificados ejecutados deben responder al orden de radicación de facturas, garantizando imparcialidad en el flujo de caja. 3. Sustento Legal: Fijar una prelación cronológica transparente garantiza la Igualdad de Trato, Transparencia e Imparcialidad (Art. 4, Ley N.º 7021/2022) y resguarda el Equilibrio Económico-Financiero del Contrato. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda Modificatoria a las Cláusulas Especiales de Pago (Pág. 15/65, 40/65) que incorpore la regla de estricto orden cronológico para la aprobación y pago de certificados de flete.		

Consulta 10 - Criterio s/ restricción de calado en muelle y definición objetiva de "Carga Completa"

Consulta	Fecha de Consulta	26-09-2026
CONSULTA: Sobre la regla del incremento del 15% sobre el flete cuando la escala de Concepción marque < 2,70 m, salvo si el convoy transporta su "carga completa" (Pág. 38/65): 1. ¿Se confirma que la "Carga Completa / Capacidad Máxima" se determinará sumando la Carga Útil de los Certificados de Habilitación de la Marina Mercante (DGMM), equivalente a aprox 21.000 t para un convoy de 12 barcasas Mississippi? 2. Dado que el sedimento de clinker y el pontón hundido a pie de muelle reducen el calado a 8,5-9 pies (limitando la carga al ~70% de bodega aun con río a 10 pies), ¿se ratifica que estos despachos son "carga parcial" por restricción del muelle, manteniendo el cobro del 15% cuando Concepción baje de 2,70 m? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1. Restricción en Atraco: La acumulación de clinker y el pontón hundido a pie de muelle impiden cargar la capacidad nominal, aunque el canal principal del río permita navegar a calado pleno. 2. Criterio Técnico Oficial: La capacidad máxima la fija la DGMM en el Certificado de Habilitación de cada embarcación, sumando aproximadamente 21.000 toneladas para un convoy de 12 barcasas. 3. Carácter de Carga Parcial: Si no se carga el 100% por trabas físicas en la terminal de la INC, el flete es a carga parcial, correspondiendo el cobro del 15% cuando el río esté a < 2,70 m en Concepción, sin calificar ese volumen reducido como "completo". 4. Sustento Legal: Definir reglas claras garantiza la Previsibilidad, Transparencia y el Equilibrio Contractual (Art. 4 de la Ley N.º 7021/2022 y Ley N.º 429/1957). SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda Modificatoria aclarando que la "Carga Completa" se calculará con los certificados de la DGMM y que las limitaciones en muelle computarán como carga parcial, garantizando el cobro del 15% con nivel < 2,70 m en Concepción.		

Consulta 11 - Justificación del riesgo de desabastecimiento por eliminación de pluralidad de proveedores.

Consulta	Fecha de Consulta	26-09-2026
CONSULTA: Considerando que el presente llamado establece un sistema de adjudicación TOTAL a un único proveedor para el transporte fluvial y terrestre de clínker; 1. ¿Cuál es la evaluación de riesgo logístico y el plan de contingencia de la INC para abandonar el abastecimiento simultáneo, sabiendo que fundamentó históricamente la necesidad de contar con pluralidad de proveedores para no depender de un solo actor y asegurar la producción de cemento? 2. Ante fuerza mayor, o falla de flota del único adjudicatario, ¿de qué mecanismo dispondrá la INC para garantizar el flujo ininterrumpido de materia prima a Villeta? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1. Riesgo Sistémico sobre Insumo Estratégico: El flete de clínker alimenta la producción de un bien estratégico. Asignar el 100% de la logística a un solo proveedor elimina la capacidad de respuesta y la flexibilidad operativa ante imprevistos en río o carretera. 2. Contradicción con Precedente Institucional: En llamados anteriores, la INC dejó asentado que la distribución entre varios proveedores era la garantía para "no depender de un solo proveedor" y resguardar el abastecimiento de sus plantas. Eliminar esta salvaguarda sin sustento técnico afecta la seguridad del servicio. 3. Sustento Legal: La gestión de riesgos se rige por los Principios de Razonabilidad, Eficiencia y Previsibilidad (Art. 4, Ley Nº 7021/2022), obligando a resguardar la continuidad de suministros esenciales. SOLICITUD DE ADENDA: Revisar el criterio de adjudicación total y reincorporar el esquema de lotes y abastecimiento simultáneo por rubro (fluvial y terrestre), garantizando la diversidad de prestadores y la seguridad de la INC.		

Consulta 12 - Reajuste de Precio

Consulta	Fecha de Consulta	27-09-2026
CONSULTA: 1) ¿Se adecuaría la cláusula de reajuste reemplazando el IPC general por una Fórmula Polinómica de Flete (Gasoil PETROPAR + Salario Mínimo)? 2) ¿Se reducirá el umbral de variación del 15% actual a un margen del 3% al 5%, acorde a la práctica en fletes? 3) Ante falta de stock o atrasos de PETROPAR, ¿se autorizará el uso del precio promedio de mercado de plaza o facturas de compra? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1) Error de Índice (IPC vs. Flete): El diésel representa el 40%-50% del costo del flete. Una suba del 20% en gasoil altera directo el servicio, pero solo mueve 2%-3% el IPC general del BCP. Usar IPC desvirtúa la estructura real de costos. 2) Umbral Inviabile (15% vs. 3%-5%): Exigir 15% de inflación general para habilitar reajustes obliga a absorber pérdidas extremas. Atenta contra el Equilibrio Económico y Previsibilidad (Art. 4 y 44 Ley 7021/22; Dec. 2264/24), cuyos modelos fijan el margen en 3%-5%. 3) Distorsión de PETROPAR: Si PETROPAR demora en actualizar pizarra o racionar venta a granel, el contratista compra en plaza privada a precio real. Exigir tarifa oficial sin stock violenta el Principio de Valor por Dinero. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda a la Pág. 56/65 disponiendo: 1) Sustituir el IPC por Fórmula Polinómica (Gasoil mín. 50% + Salario Mínimo). 2) Reducir el umbral de variación al 3% - 5%. 3) Cláusula de salvaguarda por compras en plaza ante restricciones de PETROPAR. 4) Aplicación y liquidación automática del reajuste.		

Consulta 13 - Objeción a la responsabilidad de destape/tapado y descuento de ₡ 900.000 por grúa de muelle

Consulta	Fecha de Consulta	28-09-2026
CONSULTA: En relación con la cláusula de "Destape y tape de barcasas" estipulada en la Pág. 37/65: 1) Dado que las operaciones de carga y descarga son a cuenta y cargo exclusivo de la INC con sus propios equipos y personal (Pág. 37/65): ¿Cuál es el sustento técnico-jurídico para transferir al armador la responsabilidad del destape y tape de las bodegas, siendo esta una maniobra preparatoria e indivisible de la propia faena portuaria de carga o descarga? 2) ¿Se emitirá una Adenda Modificatoria que elimine la atribución del destape/tape al contratista y suprima el descuento de ₡ 900.000 por barcaza por el uso de la grúa del muelle, ratificando que las maniobras en las terminales de Vallemí y Villeta son a exclusivo cargo y costo de la INC? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1) Delimitación del Servicio Fluvial vs. Operación Portuaria: La obligación del fletador se limita estrictamente al transporte por agua y a la entrega del convoy amarrado de forma segura al costado del muelle. Las instalaciones de Vallemí y Villeta operan como terminales portuarias industriales dotadas de grúas y sistemas de extracción. Para que la INC pueda cargar o descargar el clínker, la remoción y colocación de las tapas de escotilla constituye un acto preparatorio, necesario e ineludible de la propia maniobra portuaria. 2) Ficción Administrativa y Transferencia Ilegítima de Costos: Calificar el destape como "responsabilidad del armador" plantea el contrasentido técnico de pretender que el transportista movilice equipamiento de elevación independiente a las instalaciones de la fábrica únicamente para mover tapas antes de que la INC inicie la carga o descarga del mineral. Puesto que la terminal receptora utiliza sus propios equipos para abrir bodegas y operar, imponer esta responsabilidad al fletador es una ficción para aplicar un descuento compulsivo de ₡ 900.000 por barcaza (₡ 10.800.000 por convoy de 12 unidades) sobre la tarifa del flete, trasladando un costo de la infraestructura portuaria al prestador. 3) Sustento Legal Específico: La atribución de esta responsabilidad y la aplicación de dicho descuento contravienen directamente el marco normativo vigente: i) Constitución Nacional (Art. 107 - De la Libertad de Concurrencia): Viola la garantía constitucional que asegura el derecho a dedicarse a una actividad económica lícita bajo un régimen de igualdad de oportunidades y libre competencia, al valerse la entidad de su posición de dominio sobre las terminales públicas para imponer distorsiones tarifarias y deducciones forzadas que traban la libre concurrencia. ii) Constitución Nacional (Art. 47, inc. 2 y 4 - De las Garantías de la Igualdad): Vulneró la igualdad ante las leyes en la aplicación reglamentaria del pliego y la igualdad de oportunidades en la participación de los bienes materiales, al establecer cargas económicas discriminatorias en la contratación pública. iii) Ley Nº 7021/2022 de Suministros y Contrataciones Públicas (Art. 45, párr. 5): Prohíbe de forma expresa trasladar a los contratistas la obligación de financiar, asumir o costear bienes y servicios que formen parte de la infraestructura fija, equipamiento de muelle o de la operatividad propia de la entidad convocante. iv) Ley Nº 7021/2022 (Art. 4): Infringe los Principios de Razonabilidad, Proporcionalidad, Previsibilidad, Buena Fe Contractual y Preservación del Equilibrio Económico-Financiero del Contrato. v) Código Civil Paraguayo (Art. 372 - Abuso de Derecho): Configura un ejercicio abusivo de la potestad reglamentaria del pliego, al desviar las normas para imponer una deducción arbitraria sobre la tarifa del flete. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda Modificatoria que suprima la atribución de responsabilidad sobre el destape/tape de barcasas y elimine el descuento de ₡ 900.000 por barcaza de la Pág. 37/65, ratificando que la maniobra de apertura y cierre de escotillas en muelle es de exclusiva responsabilidad y costo de la INC.		

Consulta 14 - Protocolo de muestreo de humedad en origen (Vallemí).

Consulta	Fecha de Consulta	28-09-2026
CONSULTA: En relación con la faena de estiba y embarque encomendada en exclusividad a la entidad convocante en Vallemí (Pág. 37/65) y el régimen de penalidades por humedad en destino (Pág. 41/65): 1) Dado que ante restricciones de calado en la terminal principal, la INC ejecuta el traslado del mineral en volquetes acopiándolo a cielo abierto en muelles secundarios, quedando expuesto a precipitaciones antes de su vertido a bodega, maniobra cuya estiba e inocuidad corresponden a la convocante: ¿Cuál es el protocolo oficial de muestreo y determinación de humedad en ORIGEN (Vallemí) previo al acondicionamiento y precintado de escotillas? 2) Ante el inminente riesgo de destrucción de la chapa naval y cuadernas por el fraguado del clínker vertido con humedad, ¿se emitirá una Adenda Modificatoria que prohíba el embarque de insumos con humedad exógena, exima de multas al armador y establezca la obligación directa de la INC de indemnizar los costos de picado, reparación de casco en astillero e inmovilización de la barcaza cuando la degradación de la bodega provenga del vertido de mineral mojado en origen? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1) Riesgo Estructural y Vicios de Origen: El clínker al ser un aglomerante hidráulico, al tomar contacto con el agua, desencadena un proceso de fraguado que solidifica el material en una masa compacta adherida a la chapa naval, comprometiendo la integridad de la bodega de las barcasas. Embarcar clínker que ha sufrido hidratación previa por acopio a la intemperie en muelles secundarios constituye un vicio originario en la fase de embarque, cuya ejecución y custodia corresponden en forma estricta a la INC (Pág. 37/65). 2) Transferencia Ilegítima de Riesgo Operativo: Pretender sancionar al armador con multas de \$ 25.000 por tonelada en destino (Pág. 41/65) por humedad introducida durante la manipulación previa a cargo de la fábrica traslada ilegalmente las deficiencias de infraestructura y acopio de la convocante a la tarifa del transporte. 3) Vulneración del Marco Legal Vigente: i) Ley N.º 7021/2022 (Art. 4 y Art. 45, párr. 5): Cautela los Principios de Proporcionalidad, Equidad, Buena Fe y Previsibilidad, prohibiendo de manera categórica trasladar al prestador los costos, daños o sanciones derivados de fallas operativas o de la infraestructura de la entidad convocante. ii) Código Civil Paraguay (Art. 372): Sanciona la desviación de las potestades del pliego cuando se pretende imputar responsabilidad al fletador por vicios generados en la fase de acopio y vertido previa a la navegación. iii) Constitución Nacional (Art. 47, inc. 2): Tutela la equidad en la reglamentación administrativa, la cual se transgrede al eximir a la entidad de sus propias faltas de resguardo en origen mientras se pretende penalizar severamente al contratista en destino. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda Modificatoria que incorpore la suscripción obligatoria de un Acta de Muestreo de Humedad en Origen (Vallemí), prohíba el embarque de clínker mojado, exima al armador de multas en destino y establezca que la INC cubrirá los costos de picado, desestiba forzada, reparación de chapa naval en astillero y sobreestadía por inmovilización de la barcaza cuando la carga haya sido vertida con humedad en origen.		

Consulta 15 - Descarga completa y remanentes en bodega

Consulta	Fecha de Consulta	28-09-2026
CONSULTA: En relación con la operativa de descarga asignada a la entidad convocante en las terminales receptoras (Pág. 37/65) y las penalidades operativas (Pág. 41/65): 1) Considerando que durante la descarga la INC suele interrumpir la faena dejando abandonados en bodega remanentes significativos (30 a 40 toneladas) con la barcaza destapada en muelle a la espera de procesamiento: ¿Cuál es el protocolo establecido en el pliego para garantizar la descarga continuada, íntegra y sin interrupciones de la embarcación? 2) En caso de que la INC suspenda la extracción de dichos remanentes y estos se hidraten por lluvias en muelle, ¿se emitirá una Adenda Modificatoria que confirme la responsabilidad patrimonial directa de la INC sobre todos los costos de picado manual, reparación de la chapa naval dañada en astillero y sobreestadía por inmovilización de la barcaza afectada generados por la suspensión de la descarga por parte de la fábrica? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1) Destrucción de Activos por Abandono de Remanentes: Dejar volúmenes de 30 a 40 toneladas en el plan de la bodega con la embarcación destapada en el atracadero de la fábrica expone el mineral a la intemperie. Al llover sobre ese remanente no extraído por la fábrica, el material reacciona y fragua sobre las cuadernas y chapas de la barcaza. Esto constituye una destrucción del casco por negligencia e inobservancia de la diligencia comercial en las operaciones de muelle a cargo de la INC (Pág. 37/65). 2) Exigencia de Diligencia Comercial y Responsabilidad Patrimonial: La faena de vaciado es a cuenta y riesgo exclusivo de la INC (Pág. 37/65). Interrumpir intempestivamente la desestiba para solicitar nuevas unidades dejando el remanente expuesto viola el principio de Buena Fe Contractual y la Práctica Comercial Normal, debiendo la entidad asumir formalmente la Responsabilidad Patrimonial Plena por la reparación de los daños estructurales provocados a la nave. 3) Sustento Legal Específico: i) Ley N.º 7021/2022 (Art. 4 y Art. 45, párr. 5): Exige una conducta contractual basada en la buena fe, diligencia comercial y eficiencia, prohibiendo trasladar al prestador los daños o costos derivados de fallas operativas o deficiencias en la infraestructura de la entidad convocante. ii) Código Civil Paraguayo (Art. 372 y Art. 1833): Sanciona el Abuso de Derecho en las potestades del pliego y consagra la Responsabilidad Civil por Daño Patrimonial, exigiendo el resarcimiento pleno de los costos de reparación estructural y sobreestadías de la embarcación afectada. iii) Constitución Nacional (Art. 107 - De la Libertad de Concurrencia): Prohíbe disposiciones o prácticas unilaterales que transfieran al sector privado la carga económica de la destrucción de bienes ocasionada por la propia entidad estatal. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda Modificatoria que instrumente un Protocolo de Descarga, prohibiendo la suspensión de la con remanentes expuestos en bodega, y establezca que la INC cubrirá los gastos de picado, reparación de chapa naval en astillero y sobreestadía por inmovilización de la barcaza afectada cuando la descarga sea paralizada por la convocante.		

Consulta 16 - Regulación de tolvas y daños en muelle

Consulta	Fecha de Consulta	28-09-2026
CONSULTA: En relación con las operaciones de carga ejecutadas con equipos y personal de la INC en Vallemí (Pág. 37/65): 1) Puesto que en barcazas tipo Mississippi la falta de ajuste de la tolva de vertido, al variar el calado durante la carga provoca que el clínker caiga fuera de la boca de escotilla sobre las tapas de fibra de vidrio destruyéndolas: ¿Cuál es el protocolo operativo de regulación de altura y control de vertido que aplicará la INC para evitar impactos y daños sobre las tapas de bodega de las embarcaciones? 2) Considerando que esta situación se ha registrado en reiteradas ocasiones en muelle sin que la INC haya asumido responsabilidad ni respondido las notificaciones por falta de un procedimiento en el pliego, ¿se emitirá una Adenda Modificatoria que instrumente un Acta de Inspección Inmediata de Daños en Muelle y fije un plazo perentorio razonable para la reparación o indemnización a cargo de la fábrica? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1) Evidencia Operativa y Ruptura de la Diligencia Comercial: La presente consulta expone un problema técnico real y recurrente en Vallemí. A medida que la barcaza toma calado, la falta de regulación de la tolva por parte de los operadores de muelle provoca que el clínker caiga sobre las tapas de fibra de vidrio, destruyéndolas. La falta de previsión en el PBC consolida una PRÁCTICA FEUDAL DONDE LA ENTIDAD ROMPE ACTIVOS AJENOS Y SE AMPARA EN EL SILENCIO, evadiendo su responsabilidad patrimonial mediante la inacción administrativa y trasladando indebidamente la pérdida económica al prestador del servicio. 2) Incompatibilidad con la Buena Fe y la Buena Práctica Comercial: Tolerar este esquema contraviene las normas de contratación pública vigentes, las cuales exigen reciprocidad, Buena Fe Contractual y Diligencia Comercial. La INC no puede valerse de su posición de dominio institucional ni del silencio ante los reclamos para desentenderse de los perjuicios que su propio personal ocasiona sobre activos privados puestos bajo su custodia temporal en muelle. 3) Sustento Legal Específico: i) Ley N.º 7021/2022 (Art 4, inc. f - Integridad y buena fe): Establece textualmente: "los servidores públicos estarán obligados a realizar los procedimientos de contratación, procurando el bien común, evitando comportamientos que puedan comprometer la confianza de la ciudadanía en el desempeño imparcial de los mismos y de la institución a la que sirve." La omisión de resguardo y el silencio ante los daños en muelle comprometen directamente el deber de conducta institucional. ii) Ley N.º 7021/2022 (Art. 4, inc. l - Responsabilidad y rendición de cuentas): Dispone textualmente: "los responsables de la Cadena Integrada de Suministro Público responderán por sus actuaciones y estarán obligados a ejercer sus funciones, en relación con la misma, procurando el mejor uso de los recursos públicos y la obtención de valor por dinero, evitando comportamientos que afecten la confianza de la ciudadanía en el desempeño imparcial del funcionario público y de la institución a la que presta servicios." La falta de asunción de responsabilidad por averías causadas por personal propio viola directamente este precepto. iii) Ley N.º 7021/2022 (Art. 4, inc. i - Predictibilidad): Establece literalmente: "el Sistema Nacional de Suministro Público utilizará criterios uniformes y objetivos en el desarrollo de sus actividades y en las decisiones adoptadas por los responsables del sistema." Omitir un protocolo de daño en muelle atenta contra la predictibilidad exigida por la ley. iv) Ley N.º 7021/2022 (Art. 59 - Administrador del contrato): Establece literalmente: "Las Contratantes deberán designar para cada contrato funcionarios responsables de verificar la correcta ejecución de los mismos, quienes deberán denunciar ante aquellas, las irregularidades o incumplimientos que detecten so pena de ser considerados responsables solidarios de los mismos." v) Ley N.º 7021/2022 (Art. 64 - Legislación supletoria): Prescribe: "En todo lo no previsto por la presente Ley, su reglamento y demás disposiciones administrativas que deriven de ellos, serán aplicables supletoriamente el Código Civil, las leyes que rigen el Procedimiento Contencioso Administrativo y el Código Procesal Civil." Bajo este amparo legal, aplican en forma directa el Art. 372 (Abuso de Derecho) y el Art. 1833 (Responsabilidad Civil por Daño) del Código Civil Paraguayo, que obligan a reparar el daño material causado en bienes de terceros por culpa o negligencia en la custodia o ejecución de un servicio. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda Modificatoria que establezca un Protocolo de Carga Segura y Regulación de Tolvas en Vallemí, e incorpore la confección obligatoria de un Acta de Inspección Inmediata de Daños en Muelle, obligando a la INC a reparar o indemnizar en un plazo perentorio razonable la rotura de tapas de fibra de vidrio o estructuras dañadas durante la maniobra a su cargo.		

Consulta 17 - Ventanas de carga y tarifa Stand-By

Consulta	Fecha de Consulta	28-09-2026
CONSULTA: En relación con la modalidad de Contrato Abierto (Pág. 36/65) y las multas por indisponibilidad de flota de \$ 5.000.000/día (Pág. 41/65): 1) Dado que bajo Contrato Abierto la INC emite notificaciones de viaje pero carece de un esquema de ventanas de carga programadas, lo que ocasiona que las embarcaciones convocadas arriben a muelle y permanezcan inmovilizadas en rada de 15 a 22 días en espera de turno por congestionamiento de convoyes precedentes: ¿cuál es el protocolo de programación de embarque y la tarifa de compensación por stand-by (sobreestadía) que cubrirá los costos fijos de la flota paralizada por falta de alistamiento o congestión de muelle de la fábrica? 2) ¿Se emitirá una Adenda Modificatoria que limite la aplicación de la multa de \$ 5.000.000/día por indisponibilidad (Pág. 41/65) exclusivamente a periodos donde exista una Orden de Servicio notificada, una ventana de carga confirmada y producto efectivamente alistado en muelle? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1) Desorganización de Muelle, Ausencia de Ventanas de Carga e Inmovilización Gravosa: En la praxis operativa de la INC, la entidad notifica órdenes de despacho para el traslado de convoyes hacia Vallemí sin contar con un sistema de ventanas de carga programadas. Al arribar a la terminal de origen, los convoyes enfrentan un cuello de botella portuario que los obliga a permanecer fondeados en rada durante lapsos desproporcionados (de hasta 22 días) aguardando turno detrás de múltiples unidades convocadas en simultáneo. Sancionar al contratista con multas de \$ 5.000.000/día por indisponibilidad (Pág. 41/65) cuando la inactividad de la flota es consecuencia directa de la improvisación logística o ineficiencia portuaria de la fábrica constituye un ejercicio desproporcionado que altera la ecuación económica del contrato. 2) Sustento Legal: i) Ley N.º 7021/2022 (Art. 4, inc. k - Razonabilidad): Estipula textualmente: el objeto de las distintas actividades de la Cadena Integrada de Suministro Público debe ser razonable en términos cuantitativos y cualitativos para satisfacer el interés público y el resultado esperado." Exigir la inmovilización gratuita de naves durante semanas sin programación atenta directamente contra este principio. ii) Ley N.º 7021/2022 (Art. 4, inc. f - Integridad y buena fe): Prescribe textualmente: los servidores públicos estarán obligados a realizar los procedimientos de contratación, procurando el bien común, evitando comportamientos que puedan comprometer la confianza de la ciudadanía en el desempeño imparcial de los mismos y de la institución a la que sirve..." Convocar convoyes al muelle sin carga disponible vulnera el deber de conducta y la debida diligencia de la administración. iii) Ley N.º 7021/2022 (Art. 4, inc. i - Predictibilidad): Dispone literalmente: "el Sistema Nacional de Suministro Público utilizará criterios uniformes y objetivos en el desarrollo de sus actividades y en las decisiones adoptadas por los responsables del sistema." Omitir cronogramas de recepción en muelle destruye la predictibilidad del servicio. iv) Ley N.º 7021/2022 (Art. 45, párr. 6): Prohíbe establecer en las bases elementos que limiten la concurrencia o impongan cargas que no resulten técnicamente indispensables, garantizando que las ineficiencias de muelle de la entidad convocante no sean trasladadas a la tarifa del armador. v) Ley N.º 7021/2022 (Art. 64 - Legislación supletoria): Remite al Art. 372 del Código Civil Paraguayo (Abuso de Derecho), el cual sanciona la pretensión de aplicar penalidades por demoras imputables a la propia inacción o desorganización de la convocante. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda Modificatoria a la Pág. 36/65 y Pág. 41/65 que establezca la obligatoriedad de definir Ventanas de Carga Programadas, incorpore la tarifa de Stand-by (Sobreestadía) a favor del armador cuando el convoy permanezca parada por más de 48 horas en rada por causas atribuibles a la INC, y condicione la multa por indisponibilidad únicamente a compromisos con orden de servicio activa, muelle liberado y producto alistado.		

Consulta 18 - Administrador del Contrato

Consulta	Fecha de Consulta	28-09-2026
CONSULTA: En relación con las cláusulas de Administrador del Contrato y Comunicaciones (Págs. 43-45/65): 1) Dado que la designación de un funcionario en el portal carece de efectividad si no se fijan sus atribuciones en muelle: ¿cuáles son las facultades operativas de campo que el pliego asignará al Administrador del Contrato en Vallemí y Villeta para la coordinación de embarques y solución de imprevistos? 2) ¿Se emitirá una Adenda Modificatoria que obligue al Administrador del Contrato a mantener un canal técnico de comunicación directa 24/7 (celular, correo y radio VHF) para coordinar las operaciones portuarias, firmar actas de incidentes o daños en muelle y responder notificaciones en un plazo no mayor a 24 horas? EXPOSICIÓN Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA: 1) Interlocución Técnica Real: La designación del Administrador del Contrato no puede limitarse a una formalidad del sistema de contrataciones. La operativa en muelle exige contar con un representante de la INC con presencia técnica y capacidad de respuesta inmediata para coordinar maniobras, agilizar la rotación de convoyes y labrar actas cuando ocurran averías o imprevistos. 2) Sustento Legal: i) Ley N.º 7021/2022 (Art. 59 - Administrador del contrato): Obliga a la convocante a designar responsables para verificar la correcta ejecución del servicio y denunciar irregularidades. ii) Ley N.º 7021/2022 (Art. 16 - Atribuciones): Dispone la reglamentación de las funciones de los Administradores de Contratos. iii) Ley N.º 7021/2022 (Art. 4, inc. c - Eficiencia e inc. i - Predictibilidad): Exige una gestión eficiente de los recursos y criterios uniformes en las operaciones. iv) Código Civil Paraguayo (Art. 372 - Abuso de Derecho): Aplicable vía Art. 64 de la Ley N.º 7021/2022, sanciona la falta de respuesta y la inacción administrativa. SOLICITUD DE ADENDA: Emitir Adenda Modificatoria a las Págs. 43-45/65 que incorpore en el pliego las funciones operativas del Administrador del Contrato de la INC, obligándolo a contar con un canal de comunicación directo 24/7 (celular, correo y radio VHF) y estableciendo un plazo de respuesta no mayor a 24 horas ante notificaciones y actas de muelle.		