

## R-DCA-1008-2019

**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA. División de Contratación Administrativa.** San José, a las diez horas con ocho minutos del nueve de octubre de dos mil diecinueve.-----

**RECURSOS DE OBJECCIÓN** interpuestos por **CRAISA, S.A., AUTOCAMIONES DE COSTA RICA AUTO-CORI, S.A., MAQUINARIA INTENSUS DE COSTA RICA, S.A., EUROMATERIALES EQUIPO Y MAQUINARIA, S.A., MTS MULTISERVICIOS DE COSTA RICA, S.A. y MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA** en contra del cartel de la **LICITACIÓN PÚBLICA No. 2019LN-000002-0004200001** promovida por la **MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES**, para la compra de maquinaria de producción y equipo de transporte para la UTGVM.-----

### RESULTANDO

I. Que el veintiséis de setiembre de dos mil diecinueve, las empresas Craisa S.A., Autocamiones de Costa Rica, Auto-Cori S.A., Maquinaria Intensus de Costa Rica S.A., Euromateriales Equipo y Maquinaria S.A., MTS Multiservicios de Costa Rica S.A. y Maquinaria y Tractores Limitada, presentaron ante la Contraloría General de la República recursos de objeción en contra del cartel de la licitación pública No. 2019LN-000002-0004200001, promovida por la Municipalidad de Buenos Aires.-----

II. Que mediante auto de las nueve horas cincuenta y cuatro minutos del primero de octubre del dos mil diecinueve, esta División otorgó audiencia especial a la Administración licitante para que se pronunciara sobre los recursos de objeción interpuestos. Dicha audiencia fue atendida mediante el oficio No. UTGV-MBA-790-2019 del siete de octubre de dos mil diecinueve, el cual se encuentra incorporado al expediente de la objeción.-----

III. Que la presente resolución se emite dentro del plazo de ley, y en su trámite se han observado las prescripciones legales y reglamentarias correspondientes.-----

### CONSIDERANDO

**I.- SOBRE EL FONDO: A) SOBRE EL RECURSO INTERPUESTO POR MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA. 1) Sobre los antecedentes.** La objetante señala que la Administración hace una segunda versión de un cartel, cambiando algunas especificaciones técnicas pero sin lograr un valor agregado a lo dispuesto en la licitación anterior. Señala que el Municipio incurre en una falacia de falsa comparación pues en muchos casos, el cartel está dirigido a la empresa MPC, por lo que impide la competencia, principalmente con las mal

llamadas “preferencias técnicas”. Considera que los aspectos de evaluación no generan ningún valor agregado sino que son un obstáculo para la competencia sana. Indica que incurre en una falacia por cuanto compara los equipos que ofrece la empresa MPC con otros modelos de la competencia que son de rango muy superior y que aparentan cumplir con el requerimiento. Adicionalmente, indica que se han colocado algunos requerimientos en forma de admisibilidad que también afectan la adecuada competencia. La Administración considera que no es de recibo lo señalado por la empresa recurrente porque pretende hacer ver que su recurso tiene fundamento con sólo indicar que es un potencial oferente. **2) Sobre la línea 1. 2.1) Sobre el motor.** La objetante solicita se modifique el punto 2 del pliego de condiciones y que indique: “(...) *debe cumplir como mínimo con la norma de emisiones Euro IV*”. Sobre el particular señala que la norma EPA98 que solicita el cartel no cumple ni está acorde con los lineamientos nuevos del Gobierno de Costa Rica sobre el control de gases contaminantes provocado por vehículos. Indica que entre los objetivos del Programa país de carbono neutralidad cantonal, está el brindar un mecanismo para adecuada gestión de emisiones, estableciendo una serie de reglas que deben cumplir las Municipalidades para el debido cumplimiento. Considera que permitir la norma EPA98 desmerece la competencia igualitaria pues para cumplir con las nuevas normativas internacionales, los fabricantes deben invertir en mucha tecnología para cumplir con dichas normas, lo cual encarece los precios, lo cual es injusto si se permite normativa obsoleta que además es contraria a la legislación vigente. La Administración señala que el cartel establece como mínimo cumplir con la norma EPA98, la cual se encuentra vigente en la legislación nacional. Indica que cualquier oferente puede ofrecer motores que cumplan con la normativa del país, tal como lo solicita la recurrente. Indica que el cartel no limita ni restringe la participación, siendo además que el Municipio no podría restringir o limitar arbitrariamente a los oferentes que cumplan con las regulaciones vigentes en el territorio nacional. Considera que si un motor cumple con EPA98, cumple con las normas de emisiones y aprueba la revisión técnica vehicular, está cumpliendo. Menciona que el recurso en este aspecto, debe ser rechazado. **2.2) Sobre el eje anterior. i) Sobre el radio.** La objetante sobre este aspecto solicita que se modifique la cláusula cuarta del pliego cartelario, de forma que se lea, en lo que interesa: “(...) *indicar radio del eje trasero*”. Al respecto señala que para poder solicitar el radio mínimo óptimo, se deben de considerar varios factores que afectan la funcionalidad del equipo. De ahí que ha buscado el estudio de la Administración para observar en dónde se fundamenta para determinar el cálculo que realizó, no obstante, no lo ve en el expediente. Explica cómo se puede tomar la decisión

acerca de la relación del eje trasero, concluyendo que cada oferente se apoya en la marca a ofertar, por cuanto ahí se brinda el análisis de ingeniería para determinar el radio óptimo. Mecánicamente, lo importante es que la Administración indique las condiciones mínimas a vencer o superar por parte del equipo y que cada oferente indique su radio de eje trasero. Considera que el valor que da la Administración de 5:10:1 es subjetivo y no garantiza las condiciones óptimas. La Administración señala que el requerimiento del radio 5:10:1 está abierto hacia arriba, de tal manera que el recurrente puede ofrecer la relación que esté acorde con el diseño del eje trasero que tenga. Agrega que Matra no demuestra cómo esa relación está limitando o restringiendo su participación. **ii) Sobre el eje pusher.** Por otra parte, solicita que el cartel indique de forma expresa la posibilidad de colocación de “eje pusher”, lo cual considera que debería estar contemplado para efectos de mayor participación de posibles oferentes. Además, el requerimiento es necesario según la ley de Pesos y Dimensiones, la cual determina las capacidades de cargas legales que se le otorga a cada vehículo de carga para que pueda transitar por las distintas rutas. Señala que por el tipo de vehículo y la capacidad volumétrica, se debe permitir un tercer eje pusher para poder cumplir. Considera que el requisito solicitado limita la participación de posibles oferentes al no permitir la opción del eje trasero tipo pusher, el cual, en caso de colocarse, no afecta la funcionalidad del equipo. La Administración señala que el cartel definió un chasis tipo 6x4 sin tercer eje pusher, no un 8x4 el cual introduciría una modificación importante. Agrega que sabe que la capacidad de carga útil de la unidad está determinada por el Reglamento de Pesos y Dimensiones y a eso se atiene. **2.3) Sobre los aros.** La objetante solicita se modifique la cláusula 9 del pliego cartelario, de forma que indique: “*Aros tipo disco de 10 espárragos para servicio pesado, preferiblemente de aluminio*”. Considera que pedir como requerimiento de admisibilidad aros de aluminio contraviene todos los principios de contratación administrativa, porque no explica cómo un material de construcción tiene tanta preponderancia como para excluir un oferente. Manifiesta que los aros de aluminio y los de hierro cumplen en esencia la misma función y objeto, siendo además que los aros de aluminio tienen un costo mayor. Considera que solicitar los aros de aluminio es un tema meramente estético. La Administración señala que la recurrente no indica cómo restringe o limita su participación el requerimiento cartelario. El municipio explica por qué no se trata de un aspecto meramente estético, indicando entre otras cosas, que son más ligeros que los de acero, lo que permite transportar más carga y economizar combustible. Además, se desgastan menos. Solicita rechazar este aspecto. **3) Sobre la línea 2. 3.1) Sobre los frenos.** La objetante solicita

modificar el punto 4 de “frenos” de forma que se lea: “*Sistema multidisco (...) preferiblemente de accionamiento hidráulico*” y “*Freno de estacionamiento (...) preferiblemente que este sistema debe aplicarse por resortes*”. Indica que con estas modificaciones, podrían participar con la motoniveladora marca Caterpillar modelo 140 K. Explica las razones por las que considera ventajoso el accionado neumáticamente frente a los frenos hidráulicos. Manifiesta que ambos sistemas de accionamiento de frenado cumplen con el objetivo principal que es detener la máquina de forma segura y eficiente, por lo que lo requerido en el pliego cartelario (accionamiento hidráulico) no representa ningún valor agregado, siendo además que sólo una empresa cumple. La Administración señala que hoy en día tiene una motoniveladora con los frenos de accionamiento hidráulico, la cual no ha tenido problemas. Considera que la empresa no fundamenta, con la prueba idónea su dicho. Indica que la experiencia del Municipio muestra que los sistemas de accionamiento hidráulico brindan seguridad al operador y al equipo y son de fácil diagnóstico, contrario a los sistemas de accionamiento por aire. Menciona ventajas de lo solicitado en el cartel. Rechaza la objeción por falta de fundamentos técnicos.

**3.2) Sistema eléctrico.** La objetante solicita variar la cláusula 9 del cartel de forma que se lea: “*(...) preferiblemente con monitor digital numérico y otro sistema que permita la valoración de fallas del equipo (...)*”. Lo anterior para poder participar con un equipo que tienen, en el cual la forma de demostrar las falla en los equipos se da por medio de las luces indicadoras en el panel de instrumentos y una luz de destello LED, mostrando una posible avería. Manifiesta que posiblemente la Administración le dirá que una marca sí lo tiene, pero sobre esto, considera que el requerimiento está direccionado, siendo además que ellos ofrecen una funcionalidad similar. Menciona que la forma de mostrar los códigos de averías varía según cada ingeniería y tecnología aplicada. Concluye que puede ofrecer un sistema de valoración de fallas que, si bien se basa en tecnología distinta, es igual de eficiente y permite mayor amplitud de oferentes. La Administración señala que su objetivo es recibir ofertas que ofrezcan equipos que cuenten con sistema de identificación de fallas. Indica que ha analizado el mercado y lo más conveniente para la Administración es que el mismo operador o su personal tenga la facilidad de auto diagnosticar el equipo sin necesidad de esperar un técnico calificado. Menciona que el sistema que solicita es común en máquinas con tecnología novedosa y se encuentra en varios equipos. Considera irresponsable no solicitar este sistema de diagnóstico, teniendo muy claro que en el cartel estableció que el sistema de detección de fallas es indispensable. Manifiesta que lo que quiere ofrecer el objetante es un sistema que sólo enciende una luz Led cuando detecta la falla y luego tiene

que esperar al técnico para que solucione el error, lo cual puede tardar entre 15 a 30 días hábiles, mientras que el propuesto en el cartel, es inmediato. Señala que el objetante quiere adecuar el cartel a su conveniencia y por eso rechaza este aspecto. **4) Sobre la línea 3. 4.1) Sobre el peso de operación.** La objetante solicita modificar el punto 5 del pliego cartelario de forma que se lea: *“Peso de operación no menor a 22.000 kg”*, para que se adecúe y no contradiga lo solicitado en el punto 1 “Descripción”. Además, considera que con la variación, podría participar con la excavadora marca Caterpillar modelo 320. Adiciona que la variación que solicita es del orden de 2.3%, lo cual no representa un cambio importante y permitiría mayor número de oferentes. La Administración señala que la empresa no brinda argumentos válidos por los cuales se deba modificar o disminuir el peso de operación requerido. Agrega que la marca Caterpillar con un modelo como el 323DL tiene un peso de operación de 23.300 kg, con lo cual puede participar y cumplir con el requerimiento. Adiciona que a mayor peso, mayor estabilidad y capacidad de levante, evitando movimientos bruscos. Rechaza este aspecto. **4.2) Sobre las dimensiones. i) Sobre la altura mínima.** La objetante solicita modificar el punto 8, sobre las dimensiones para que se lea: *“Altura de corte mínima de 9370 mm”*, para que puedan participar con uno de sus equipos, el cual tiene una altura de 9370 mm, lo que representa una diferencia de 1% respecto a lo que actualmente está en el cartel. Indica que el cambio no desmejora el rendimiento y uso del equipo siendo además que la característica establecida, no agrega ningún valor significativo al equipo. La Administración señala que la empresa cuenta con un modelo que tiene una altura de corte 9490 mm, especificación que supera el requerimiento cartelario pero con el que podría cumplir. Considera que bajar las dimensiones no es la solución pues desmejoraría el equipo, ya que la altura del corte es importante, siendo que plantearla como “preferiblemente” limitaría su rendimiento y funciones. Plantea varias excavadoras que indica cumplen con lo solicitado en el cartel por lo que rechaza el alegato. **ii) Sobre la capacidad de levante.** La objetante señala que solicita que el requerimiento se lea: *“Capacidad de levante preferiblemente con el cucharón instalado, levantado hacia el frente, con el brazo solicitado a 4.5 m de distancia a una altura de 1.5 m de 9350 kg”* para que puedan participar con uno de sus equipos. Indica que equipo puede lograr el propósito o requisito de levante solicitado en el cartel, únicamente que no tendría el cucharón instalado, sin embargo, el objeto o función que se solicita cumpliría a cabalidad. Indica que realizó la consulta al Municipio sobre la justificación por medio del estudio técnico, pero a la fecha no hay respuesta. La Administración indica que la objetante pretender ofertar una excavadora más pequeña de lo que se necesita adquirir y no

cumple técnicamente. Señala que la recurrente cuenta con un equipo que cumple con lo solicitado en el cartel por lo que no le está limitando la participación. **4.3) Sobre el tren de rodaje.** La objetante solicita que se modifique el punto 9 del tren de rodaje de forma que se lea, en lo que resulta de interés: *“Largo del tren de rodaje no menor a 4450 mm”*, para que puedan participar con la excavadora que tienen. Señala que la variación que solicitan es del orden de 0.1% por lo que no se va a afectar la operatividad del equipo. Manifiesta que el largo del tren de rodaje lo determina el diseño de ingeniería de cada fabricante, siendo que depende de una serie de factores. Menciona que la diferencia de 5 mm en el largo del tren de rodaje no agrega ningún valor a la funcionalidad. La Administración señala que lo que solicita la objetante desmejora el equipo que pretenden adquirir y se refiere a condiciones inferiores. Agrega que la empresa tiene equipos con los que puede cumplir con el requerimientos, por lo que insta a la empresa a que revise sus equipos antes de objetar. Rechaza lo requerido por el objetante. **5) Sobre la línea 4. 5.1) Sobre el motor.** La objetante solicita modificar el punto 2 de la línea 4 del cartel de forma que se lea, en lo que resulta de interés: *“Preferiblemente sistema de inyección de combustible controlada electrónicamente”*. Indica que el ofrecer un sistema de inyección electrónico o mecánico representa una condición meramente operativa y de funcionamiento propia de cada marca y de la ingeniería que han desarrollado y en ese sentido, lo que resulta trascendente es el resultado final, que es la emisión de gases del equipo. Considera que el sistema de inyección no representa ningún valor agregado del equipo y su funcionalidad, que es lo que al final importa, pues lo que se busca es cumplir con las normas de emisiones de gases TIER 3, aspecto que cumplen con el sistema que ofrecen de inyección mecánica. Reitera su interés para que se abra el requisito indicado y así les permitan participar con el retroexcavador marca Caterpillar en el segmento de 70 Kw de potencia con sistema de inyección mecánica cumpliendo con las normas Tier 2 o Tier 3. La Administración menciona que si aceptan la petición del recurrente, estarían desmejorando el objeto que pretenden adquirir ya que el sistema de inyección controlado electrónicamente es más eficiente, ahorra combustible y reduce las emisiones gases contaminante. Indica que el sistema que pretende ofrecer la empresa objetante es un sistema de inyección que no ha sido actualizado y no cuenta con los avances tecnológicos, con lo que no obtendría la Administración los beneficios buscados. En ese sentido, rechaza la objeción interpuesta en este punto. **5.2) Sobre el sistema hidráulico.** La objetante solicita se modifique el punto 6, sobre sistema hidráulico, de forma que se lea en lo que es de interés: *“Debe contar con sistema de ahorro de combustible, cuando el operador trabaja las funciones del brazo...”*.

Indica que es claro que el objetivo de la Administración de solicitar este requisito, es bajar el consumo de combustible, sin embargo además de poder lograrlo con lo que propone el Municipio, hay otros sistemas que también lo permiten, tal como ECO. La Administración señala que considera funcional el requerimiento y que permite un ahorro en el consumo de combustible. Rechaza la objeción en este aspecto. **5.3) Sobre el sistema eléctrico.** La objetante indica que solicita que se varíe la redacción de la cláusula 12 de este apartado de forma que se lea en lo que interesa: *“Monitor digital numérico para valoración de fallas (...) preferiblemente en el sistema de inyección electrónica del motor.”* Lo anterior por cuanto permite mayor amplitud de opciones para la Administración y no pierde funcionalidad. La Administración señala que considera irresponsable contar con un sistema de detección de fallas en donde el mismo operario puede detectar la avería y solucionarla. **6) Sobre la línea 5. 6.1) Sobre la gradeabilidad.** La objetante señala que solicita se modifique la cláusula de forma que se lea: *“El rodillo compactador debe tener la capacidad de operar en pendientes, indicar la inclinación máxima con vibración”*, ya que considera que los grados de pendiente indicados en el pliego no genera ningún valor adicional al equipo. La Administración señala que hará la corrección respectiva, por cuanto lo correcto es 45%. **6.2) Sobre la dirección.** La objetante señala que solicita que se modifique el ángulo de dirección de forma que se lea: *“no menor a 35 grados”*. La Administración acepta lo indicado por el recurrente. **6.3) Sobre el sistema hidráulico.** La objetante solicita modificar el pliego cartelario de forma que se incorpore la palabra “preferiblemente”. Lo anterior porque considera que lo dispuesto en el cartel no agrega ningún valor al equipo ni afecta la operatividad y eficiencia de la compactación, que al final es lo importante. La Administración señala que solicitará el requerimiento como algo “preferible”, con el fin de no variar el objeto solicitado en el punto. **7) Sobre la línea 7. 7.1) Sobre el motor diesel.** La objetante solicita que se varíe la potencia mínima de 74 Kw a 71,5 Kw para poder participar con sus equipos. Lo anterior ya que no agrega ningún valor a la funcionalidad de la maquinaria. La Administración considera que el requerimiento del objetante reduce la potencia del motor para esa posición, siendo que no indica cuáles son los beneficios que alcanzaría el Municipio si aceptan su pretensión. Por lo tanto rechaza este aspecto. **8) Sobre la matriz de preferencias técnicas.** El objetante indica que la Administración incurre en un juego sutil de preferencias técnicas por cuanto arma una serie de requerimientos que en muchos casos sólo cumplen unas marcas, pero todas están establecidas direccionadas para generar una ventaja competitiva a las marcas que ofrece MPC. Considera que no existe un criterio mecánico experto que se haya utilizado, siendo que

aun cuando el concurso aparenta que es abierto, lo cierto es que se enfoca en un oferente único, creado a propósito a lo largo del clausulado. Agrega que por esa razón hizo una exhaustiva tarea de preparar un cuadro comparativo de los equipos en rango similar, con respecto a los modelos de los distintos equipos utilizados. Indica que dicho cuadro contempla información tanto de las preferencias técnicas como los requisitos de admisibilidad donde se utilizan los modelos que son similares entre sí para cada una de las marcas, y que en términos generales cumplirían de manera más cercana los requisitos técnicos. Agrega que en el caso de la marca que distribuye su representa, indica los modelos de equipos que estarían liberados o autorizados para venta en Latinoamérica. Señala que le llama la atención como del estudio de requisitos para el caso de los requisitos técnicos de admisibilidad, la empresa MPC y sus marcas John Deere y Bomag cumplen con la totalidad de dichos requisitos, situación que no sucede en las restantes marcas. A partir de su estudio, concluye que una vez más el cartel se encuentra direccionado, lo cual considera no se puede admitir ni tolerar. La Administración señala que los comentarios del apoderado de Matra, que parece acusaciones, las disfraza dentro del marco de un recurso de objeción. Agrega que lo que pretende el recurrente es ensuciar los procesos de la Administración. Por lo tanto solicita a la Contraloría General omitir este punto o bien solicitar al recurrente que acciones por las vías jurídicas pertinentes. **Criterio de la División.** En el caso que se analiza, se tiene que la Municipalidad de Buenos Aires promovió la licitación pública No. 2019LN-000002-0004200001 la cual tiene como objeto la “compra de maquinaria de producción y equipo de transporte de la UTGVM Municipalidad de Buenos Aires”. Ahora bien, se observa que Matra presenta una acción recursiva, alegando varios aspectos técnicos y señalando que el concurso parece estar direccionado hacia marcas específicas y hacia un oferente en particular, en detrimento de otras posibles propuestas. Ante este alegato, aporta una matriz o cuadro comparativo, respecto al cumplimiento de lo que la Administración indicó como “preferencias técnicas”, donde se observa lo siguiente:

LINEA N.1 VAGONETAS	MACK (Modelo Granite)			INTERNATIONAL (Modelo 7600)			KENNORTH (Modelo T800)		
	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE
Transmisión automatizada sin pedal de clutch, 5 puntos.	Si		5 puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos
Potencia del motor: Mayor 350 en kw, 3 puntos.	Si	387 kw	3 puntos	No	313 kw	0 puntos	Si	354 kw	3 puntos
Torque del motor, Mayor a 2200 Nm, 3 puntos.	Si	2494,7 Nm	3 puntos	No	2000 Nm	0 puntos	Si	2237 Nm	3 puntos
Sistema de retardador del vehículo actuado directamente a las válvulas del motor del tipo Jacobs con cuerpos de frenado separados actuando de forma independiente, 2 puntos.	Si		2 puntos	Si		2 puntos	Si		2 puntos
Fan clutch de dos velocidades, 2 puntos.	Si		2 puntos	Si		2 puntos	Si		2 puntos
Doble caja de dirección, 2 puntos.	Si		2 puntos	Si		2 puntos	Si		2 puntos
Cabina montada sobre suspensión de aire, 3 puntos.	Si		3 puntos	Si		3 puntos	Si		3 puntos
Cabina construida totalmente en aluminio, 3 puntos.	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		3 puntos
Sistema de filtrado de admisión de aire doble fuera de cabina en acero inoxidable, 2 puntos.	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		2 puntos
Eje trasero tándem con bomba de lubricación, 2 puntos.	Si		2 puntos	Si		2 puntos	Si		2 puntos
Chasis con refuerzo dos vigas, tipo C, cobertura 100%, 3 puntos.	Si		3 puntos	Si		3 puntos	Si		3 puntos

  

LINEA N.2 MOTONIVELADORAS	KOMATSU GD655-5			CATERPILLAR 140K			JOHN DEERE 670G		
	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE
Ventilador hidráulico reversible, 5 puntos	Si		5 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos
Doble motor de giro en la tornamesa, 5 puntos.	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos
Freno de estacionamiento que se accione automáticamente si el motor se apaga involuntariamente, 5 puntos.	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos
Insertos de desplazamiento lateral de la hoja ajustables por medio de tornillo	Si		5 puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos
Caudal hidráulico mayor a 210 lt/min, 5 puntos.	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos

  

LINEA N.3 EXCAVADORAS	KOMATSU PC210 LC			CATERPILLAR 320			JOHN DEERE 210 G LC		
	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE
Ventilador hidráulico reversible, 5 puntos.	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos
Mayor fuerza en el cilindro del cucharón ISO en kN, 5 puntos.	No	149 KN	0 puntos	No	150 KN	0 puntos	Si	156 KN	5 puntos
Mayor torque en sistema de giro en Nm, 5 puntos.	No	No indica	0 puntos	Si	74.000 Nm	5 puntos	No	68.900 Nm	0 puntos
Mayor velocidad en el sistema de giro (rpm), 5 puntos.	No	12,4 rpm	0 puntos	No	11,25 rpm	0 puntos	Si	13,3 rpm	5 puntos
Mayor radio de giro de la cola, en mm, 5 puntos.	No	2.860 mm	0 puntos	No	2.830 mm	0 puntos	Si	2.890 mm	5 puntos

  

LINEA N.4 RETROEXCAVADORAS	KOMATSU WB93R-5			CATERPILLAR 420F2			JOHN DEERE 310 SI		
	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE
Sistema de auto aceleración, para el brazo retroexcavador 5 puntos	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos
Diferencial delantero con bloqueo automático, 5 puntos	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos
Mayor porcentaje de reserva de torque, 5 puntos	No indica		0 puntos	No	31%	0 puntos	Si	46%	5 puntos
Sistema de volteo del cargador frontal de un solo cilindro, 5 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos
Sistema de freno que se accione de forma automática si el motor se apaga, 5 puntos	No		0 puntos	No		0 puntos	Si		5 puntos

  

LINEA N.5 COMPACTADORAS	CATERPILLAR CS54B			BOMAG BW211			JCB 116D		
	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE
Angulo de oscilación igual o superior a 12 grados, 5 puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos
Mayor despeje sobre el suelo, 5 puntos	No	44,2 cm	0 puntos	Si	49 cm	5 puntos	No	44,3 cm	0 puntos
Sistema automático de medición de compactación, 5 puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos
Mayor peso del rodillo liso en kg, 5 puntos	No	5.880 kgr	0 puntos	No	7.170 kgr	0 puntos	No	6.450 kgr	0 puntos
Mayor amplitud nominal en alta, 5 puntos	No	1,9 mm	0 puntos	Si	1,95 mm	5 puntos	No	1,8 mm	0 puntos

  

LINEA N.6 TRACTOR DE ORUGA	KOMATSU D39EX			CATERPILLAR DSK2			JOHN DEERE 650 J		
	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE	CUMPLE?	VALOR	PUNTAJE
Menor peso de operación de acuerdo con la configuración solicitada, 5 puntos	No	9.450 kgr	0 Puntos	No	9.664 kgr	0 Puntos	Si	9.400 Kgr	5 puntos
Triple reducción en los mandos finales, 5 puntos	No	0 puntos	0 Puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos
Penetración del ripper con cinco dientes, igual o superior a 500 mm, 5 puntos	No	0 puntos	0 Puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos
Mayor capacidad volumétrica de la hoja topadora, en m³, 5 puntos.	No	2,21 m³	0 Puntos	No	2,19 m³	0 Puntos	Si	2,22 m²	5 puntos
Puntos de diagnóstico remotos para la transmisión, 5 puntos.	Si		5 puntos	Si		5 puntos	Si		5 puntos

(cuadro visible en disco compacto al folio 124 del expediente del recurso de objeción). Además, presenta un cuadro de cumplimiento de requisitos de admisibilidad en donde señala que la marca Kennworth Modelo T8000 cumple con todo (cuadro visible en disco compacto al folio 124 del expediente del recurso de objeción). Para resolver el recurso planteado, vale señalar que anteriormente esa Municipalidad promovió la licitación pública No. 2019LN000001-0004200001, para la "compra de maquinaria de producción y equipo de transporte para la UTGVM", la cual dejó sin efecto –tal y como consta en la resolución

administrativa No.MBA-AM-002-2019 del 25 de abril del 2019, suscrita por el Alcalde Suplente- y, posteriormente, promovió la licitación pública cuyo cartel ahora se objeta. Visto el objeto de ambos concursos, a saber, el No. 2019LN000001-0004200001 y el No. 2019LN-000002-0004200001, se denota que guardan mucha similitud, en tanto en ambos concurso el objeto es la compra de maquinaria de producción y equipo de transporte para la UTGVM, debiendo dejarse claro que se trata de dos procedimientos distintos. No obstante, al estar en presencia de procedimientos que presentan tal grado de similitud, resulta pertinente señalar lo resuelto por este órgano contralor ante recursos de objeción presentados con ocasión de la licitación pública No. 2019LN000001-0004200001, la cual, como se indicó anteriormente, se dejó sin efecto. Así, mediante resolución R-DCA-0420-2019, en cuanto a los frenos de estacionamiento, este órgano contralor resolvió: *“En el presente caso, vista la referencia de la Administración en cuanto a que las características de los frenos de estacionamiento estarían siendo cumplidas por dos marcas, lo procedente es **declarar parcialmente con lugar** este punto del recurso, de tal forma que la Administración debe motivar técnicamente el tipo de frenos de estacionamiento que estaría requiriendo, y motivar qué características deben ser de admisibilidad y cuáles de evaluación”* (destacado es del original). En la misma línea, en cuanto a la potencia y el torque, esta Contraloría General dispuso: *“La Administración reconoce que la potencia y torque solicitados están sobre el margen necesario para el transporte de carga, pues ha considerado los factores del terreno y del clima; con base en ello, lo procedente es **declarar el recurso parcialmente con lugar**, de tal forma que la Administración debe motivar técnicamente la forma en que ha logrado determinar que los valores de fábrica no contemplan distintas condiciones del terreno, y una vez ello, debe mostrar el análisis de cómo determina cuál debe ser la potencia y torques adicionales respecto de lo ofrecido habitualmente por el mercado, según estudio que deberá incorporar”* (destacado es del original). Y en cuanto a las condiciones superiores señaló: *“[...] la Administración deberá motivar técnicamente la incorporación de dichas condiciones superiores, determinar la trascendencia de los requerimientos para efectos de estimar de qué forma agregan valor a la compra que se pretende, y no debiendo tratarse de aspectos de admisibilidad.”* A partir de lo transcrito se observa que este órgano contralor le señaló a la Municipalidad la obligación de motivar técnicamente y justificar la incorporación de requerimientos técnicos de admisibilidad y evaluación. Por otra parte, en la segunda ronda de objeciones del concurso No. 2019LN000001-0004200001, esta Contraloría General reiteró la necesidad de motivar adecuadamente la inclusión de los requerimientos técnicos de

admisibilidad y evaluación. Así, en la resolución R-DCA-0507-2019 de las ocho horas cuarenta y nueve minutos del veintinueve de mayo del dos mil diecinueve se indicó en lo que resulta de interés: *"De conformidad con las referencias expuestas para cada una de las cláusulas cartelarias en discusión, exceptuando el caso de las cláusulas respecto de las cuales medió modificación, considera este órgano contralor que la Administración no ha cumplido con la motivación requerida mediante declaratoria parcialmente con lugar o por consideración de oficio, ya fuese para efectos de justificar una tecnología respecto de otra, para justificar determinados requerimientos técnicos, para justificar si determinadas características deben considerarse de admisibilidad o deben más bien ser parte de un factor de evaluación, o para justificar las razones por las cuales determinados aspectos de evaluación –aun cuando propios de la discrecionalidad administrativa– contribuyen a satisfacer la necesidad pública; para lo cual debía acudirse a criterio técnico para efectos de demostrar de qué forma la Administración alcanzó su convencimiento en la determinación de las condiciones cartelarias, y en cuyo apoyo resulta necesario mostrar la matriz comparativa levantada al efecto, en relación con la realidad del mercado, lo cual a su vez exige la acreditación de los estudios efectuados. Este órgano contralor ya se ha pronunciado en cuanto a que las motivaciones técnicas no es válido estructurarlas únicamente bajo simples justificaciones, toda vez que se requiere de los respectivos respaldos técnicos que sustenten un determinado requerimiento del pliego de condiciones, para lo cual conviene citar lo dispuesto en la resolución No. R-DCA-0826-2017 de las trece horas treinta y dos minutos del nueve de octubre de dos mil diecisiete se dispuso lo siguiente: "Criterio de la División: En primer término, es importante precisar que este órgano contralor, al conocer el recurso de objeción interpuesto en contra del cartel de la presente licitación pública, promovida para la compra de motocicletas de uso policial, estimó necesario ordenarle a la Administración adjuntar al expediente administrativo el estudio técnico que debe justificar los requerimientos que, para el objeto contractual, fueron introducidos en el pliego de condiciones. Como se citó al inicio de este considerando la Contraloría General ordenó realizar o incorporar el análisis respecto de la motivación técnica de las condiciones técnicas, no solo por la relevancia de que los requerimientos cartelarios respondan a necesidades específicas sino porque la incorporación de cláusulas innecesarias puede limitar injustificadamente la participación. De igual forma, en la resolución No R-DCA-0216-2017 de las quince horas seis minutos del tres de abril del dos mil diecisiete respecto al tema de la motivación, se indicó lo siguiente: [...] De conformidad con lo expuesto, resulta cierto que la justificación técnica de las condiciones*

*cartelarias debe existir aun cuando al expediente de la contratación no hubiesen sido agregados los documentos de respaldo. [...] De esa forma, si se revisa lo discutido por la empresa recurrente y la respuesta de la Policía de Tránsito se derivan algunas exclusiones generales sin que exista un vínculo claro con la necesidad y el requerimiento técnico [...]. De esta forma, este órgano contralor entiende que la Administración al momento de definir su necesidad debe describirla de tal forma que admita la competencia, puesto que si decide incorporar en los requerimientos técnicos la descripción de elementos propios del objeto, debe justificarlos de tal forma que constituyan una delimitación y no una definición de un bien en particular; precisamente porque no puede esperarse que ante un mercado diverso, la necesidad pueda ser satisfecha de forma idéntica independientemente del oferente. [...] Ahora bien, las justificaciones técnicas incorporadas en el documento de 29 de agosto de 2017, emitido por la Unidad Técnica Policial (ver hecho probado 10), no ofrece la metodología, los datos del estudio de mercado, o el análisis de los diferentes productos, con lo que no es posible admitir que dicho documento constituya el requerido por este órgano contralor al momento de resolver el recurso de objeción. De esa forma, se debe hacer hincapié en el hecho de que las necesidades de la Administración que se incorpora a los carteles de licitación de la contratación pública no son simples ejercicios hipotéticos de orden técnico, ni pueden sustentarse en el hecho de que la flotilla existente tiene ciertas características; sino que debe obedecer a verdaderas justificaciones que atiendan los intereses en la prestación de los servicios. De esa forma, lo esperable sería que la respectiva área técnica no solo determine los requerimientos a partir de verdaderos aspectos que tengan relación con el uso de los bienes, sino que armonice sus necesidades con una lectura razonable que le permita asegurar que las cláusulas permiten atender las necesidades y que garantizan una razonable competencia con las posibilidades del mercado, permitiendo con ello la sana inversión de los fondos públicos bajo un concurso que en forma garantista se asegura también la mejor relación calidad-precio, sin restricciones injustificadas. En este caso, la omisión del análisis es de tal magnitud que la Administración no tiene una justificación técnica para los diferentes aspectos que requirió, con lo cual se desconoce si los requerimientos cartelarios pueden atender o no el interés público, puesto que no consta un análisis técnico que permita justificar los requerimientos y necesidades. Esta circunstancia fue detectada desde el recurso de objeción y por ello este órgano contralor ordenó la respectiva motivación, que no sólo no se hizo sino que tampoco existe a la fecha, como se puede cotejar con facilidad de la respuesta de la Policía de Tránsito según se ha expuesto*

antes. El incumplimiento de lo ordenado no solo reviste de gravedad en este caso por las consecuencias que la propia Ley de Contratación Administrativa contiene en materia de sanciones o porque se ha incumplido lo dispuesto por el artículo 180 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, sino por el hecho de que se impide asegurar si los requerimientos cartelarios reflejan la necesidad administrativa y no existió una limitación injustificada de la participación que llevó al incumplimiento técnico de casi todos los participantes; por lo que esa ausencia de motivo mismo en cartel para los requerimientos técnicos es lo que sustenta la nulidad absoluta del cartel mismo en este concurso y lo que implica la anulación del todo el procedimiento. Por lo demás, resulta cuestionable no solo la omisión de sustento del cartel sino también la reticencia de la Administración de cumplir con la orden emitida por este órgano contralor y la negativa de la Dirección General de la Policía de Tránsito de ofrecer la documentación base a la Junta Directiva del COSEVI y a la absoluta ausencia de criterios técnicos en el documento de justificación ofrecido durante la tramitación de este procedimiento; actuaciones que contradicen necesariamente los principios de eficiencia y transparencia en la contratación administrativa. De conformidad con lo que expuesto y al amparo de las competencias del artículo 28 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República se impone declarar la nulidad absoluta de todo el procedimiento incluido el cartel del concurso, debiendo la Administración proceder a elaborar un cartel que se encuentre debidamente justificado técnicamente en sus diversos requerimientos." y además manifestó: "Es decir, no se ha efectuado el respectivo análisis para determinar si el mercado es capaz de ofrecer lo requerido, en la medida que la Municipalidad de Buenos Aires reconoce que solicita condiciones superiores al promedio de mercado para algunas características, aspecto que resulta relevante en la medida que si la Administración se aparta de las condiciones ofrecidas por el mercado en general, debe conocer la posibilidad técnica de hacerlo, con el fin de determinar su específica necesidad ante diseños técnicos preexistentes, y la determinación final de que no se esté ante un oferente específico, vista la eventual especificidad pretendida por el pliego de condiciones y que se garantiza la libre competencia. De igual forma, la Administración no ha motivado las razones de mantener determinadas características como de admisibilidad y no como eventuales factores de evaluación; como tampoco ha mantenido un criterio transversal en cuanto al tema de ahorro de combustible –que se ha considerado como justificante de algunas características–, puesto que no se ha mantenido una posición uniforme (número de cilindros requerido exigiría mayor consumo según alegato no resuelto, característica de auto

*aceleración como factor de ahorro respecto de otras condiciones ofrecidas por el mercado tampoco atendida por la Administración), lo cual haría ver la ausencia de un punto de vista técnico. La Administración ha hecho referencia a costos de mantenimiento mayores respecto de condiciones que rechaza, y menores al hacer referencia a razones para mantener condiciones cartelarias; sin que exista un análisis global de dichos costos respecto de cada equipo eventualmente ofertado, de tal forma que sea admisible estructurar argumentación técnica al respecto. Por último, de la determinación técnica de las funcionalidades para los equipos necesarios para satisfacer la necesidad de la Administración, debe participar la determinación de las condiciones superiores como parte del sistema de evaluación, las cuales deben revestir las características de trascendencia (el factor debe ser verdaderamente relevante), proporcionalidad (porcentajes conforme la incidencia real de cada factor), pertinencia, aplicabilidad y completez. Conforme lo antes expuesto, lo procedente es declarar con lugar los recursos de objeción interpuestos en la medida que la Administración no ha motivado técnicamente lo ordenado mediante la resolución No. R-DCA-0420-2019 de las catorce horas cincuenta y tres minutos del ocho de mayo de dos mil diecinueve, según el alcance antes desarrollado." De lo anterior se logra apreciar que algunas de las cláusulas que en el concurso anterior fueron establecidas como requisitos de admisibilidad, en el cartel que ahora se impugna, son establecidas dentro de los factores de evaluación, como es el caso, por ejemplo, en cuanto a la motoniveladora el freno de estacionamiento que se accione automáticamente si el motor se apaga involuntariamente, el caudal hidráulico mayor a 210 lt/min y en cuanto a la retroexcavadora el sistema de auto aceleración para el brazo retroexcavador. Así las cosas, en aras de guardar congruencia con lo resuelto por este órgano contralor en las resoluciones anteriores que, como fue expuesto, por la similitud del objeto resultan de aplicación al caso particular y para no hacer nugatoria la posición externada por este Despacho, para el concurso cuyo cartel ahora se objeta deberá incorporarse al expediente el respaldo técnico de las cláusulas cartelarias, asumiendo especial relevancia lo correspondiente a las preferencias técnicas. De esta forma, deberá la Administración incorporar al expediente las justificaciones técnicas pertinentes para lograr transparencia a través de actos motivados, donde queden plasmadas los motivos que dan soporte a las cláusulas técnicas. En virtud de lo dispuesto, se declara **parcialmente con lugar** el presente recurso de objeción. **B) SOBRE EL RECURSO INTERPUESTO POR CRAISA, S.A. 1) Sobre la partida 2 línea No. 2 "Motoniveladoras modelo 8658".** La objetante manifiesta que en el punto 5 del cartel se solicita articulación en la parte trasera de*

la cabina para mayor visibilidad y estabilidad. Explica que si bien muchas marcas de motoniveladoras cuentan con la articulación detrás de la cabina, las motoniveladoras CASE cuentan con la articulación en la parte frontal de la cabina. Indica que esa característica obedece a diseño propio de la marca, lo que brinda atributos y beneficios similares a los de la articulación en la parte trasera. Señala que ambos sistemas traen ventajas particulares y permiten realizar de manera eficiente la labor para la cual están diseñadas. Afirma que, tal y como está redactado el cartel, esa característica se convierte en una limitante injustificada de participación. Cuestiona que la Administración no ha demostrado como la motoniveladora con articulación detrás de la cabina es más estable o brinda mayor visibilidad, que las articulaciones delante de la cabina. Argumenta que la Administración solamente indica que las características son ciertas y que el no cumplimiento imposibilita satisfacer el interés público. Expone que en la resolución No. 2660-01 de la Sala Constitucional se ha señalado que no puede partirse de un análisis formal, pues la contratación administrativa es una materia sumamente compleja que se desenvuelve en un entorno de cambios constantes y el proceso de adquisición de bienes y servicios está inmerso y a la vez determinado por las condiciones y reglas del mercado, cuyas variables difícilmente pueden aprehenderse en la rigidez de una norma. Considera que, dado que el fin de la contratación es dotar a la Administración de maquinaria para dar mantenimiento a la red vial cantonal y la posición de la articulación obedece al diseño de cada fabricante, debe permitirse que el oferente indique la posición de la articulación con respecto a la cabina. Dispone que esto no se constituye en una modificación sustancial del objeto y garantiza la libre concurrencia de ofertas que cumplen con aquellos parámetros de rendimiento. La Administración señala que hay muchas marcas que ofrecen motoniveladoras con la articulación en la parte trasera de la cabina y son muy pocas las que ofrecen la articulación en la parte frontal de la cabina. Indica que la experiencia de los operadores de motoniveladoras señala que la articulación al frente de la cabina tiene como desventajas una mala visibilidad, desgaste muy acelerado en los pines y bujes del eje delantero, articulación y componentes de la dirección. Agrega que la máquina se debe posicionar en posición de ataque para realizar los trabajos de nivelación, y se presentan desgaste y golpes en las llantas delanteras, entre otras. Argumenta que el objetante se limita a señalar que la característica de la articulación en la parte delantera de la cabina de la motoniveladora CASE que pretende ofrecer, sin conocer las condiciones de terreno y de los caminos del cantón, como si lo conocen nuestros operadores, quienes han señalado que el sistema de articulación en la parte trasera de la cabina es el mejor para las motoniveladoras

que pretendemos adquirir porque tendrían mejor y mayor visibilidad, los componentes del eje delantero, componentes de la dirección y las llantas delanteras sufrirían menor desgaste, además, pueden concentrarse mejor en los trabajos al no tener que estar cuidando la parte delantera de la motoniveladora, porque con la articulación en la parte delantera de la cabina deben cuidar mucho por donde van las llantas para evitar accidentes por la posición de las llantas delanteras de dirección. Considera que lo requerido tiene características ventajosas y de seguridad. Añade que el objetante no indica los beneficios del sistema que ofrece con su motoniveladora marca CASE para que se pueda valorar la petición y así poder satisfacer las necesidades. Manifiesta que pareciera que comete el error de solicitar que se realice un cambio al cartel de licitación para acomodarlo a su interés, sin dar justificación técnica, ni ventajas para esta Administración. Rechaza el recurso de objeción interpuesto en contra de este punto del cartel de licitación. **2) Sobre la partida 3, línea No. 3 “Excavadora modelo CX210C”.** i) **Sobre el punto 2.** El objetante establece que el punto 2 del pliego de condiciones solicita un motor con una potencia neta mínima de 110 kw (149 hp) según normas SAE J1349/ISO 9249, turbo alimentado, para consumir combustible diésel, de 6 cilindros. Indica que la Administración solicita una potencia mínima certificada por una norma de homologación internacional, pero incluye en sus condiciones un parámetro restrictivo e injustificado de 6 cilindros. Afirma que su excavadora CASE modelo CX210C cuenta con una potencia neta de 117 kw (157 hp) según norma SAE J1349/ISO 9249, con lo que se cumple e incluso se excede el requerimiento, pero los motores cuentan con 4 cilindros y una cilindrada de 5800cc. Manifiesta que, frente a excavadoras con 6 cilindros, no se puede evidenciar una desmejora en potencia. Agrega que no se demuestra por medio de un estudio técnico cómo solamente las excavadoras con 6 cilindros son capaces de satisfacer el fin público. Cuestiona que para el caso de la excavadora se solicite un mínimo de 6 cilindros y para el caso del tractor de oruga limita la participación a motores con un máximo de 4 cilindros, con lo que la Administración no es congruente, pues no se aprecia un criterio técnico que justifique porque para un tipo de equipos si es conveniente una cantidad de cilindros y para otro no. Argumenta que la condicionante de cantidad de cilindros, lejos de constituir un parámetro que garantice igualdad, deja en desventaja a aquellos equipos cuyo fabricante ha invertido recursos en investigación y desarrollo tecnológico para dotar a sus equipos de motores más eficientes con menor cantidad de componentes, que compiten con motores con más cilindros. Indica que la Administración debe considerar cual es el fin público perseguido con la presente contratación, el cual estima que no es comprar motores, sino que es adquirir maquinaria que en su

conjunto de características logren asegurar el correcto mantenimiento de la red vial cantonal, con eficiencia y garantizando la mayor vida útil. Solicita que se elimine del cartel la palabra “6 cilindros” y con eso asegurarse un mayor número de ofertas. Cita la resolución No. RC-507-2002 de este órgano contralor y manifiesta que cada fabricante conoce su arte y el motor es un componente para brindar potencia al equipo, por lo que si la potencia brindada por el motor y certificada bajo las normas que estipula la administración cumple con lo solicitado el cartel, resulta fuera de lugar limitar la participación por el simple hecho de cuantos cilindros tiene el motor. La Administración manifiesta que antes de establecer las características técnicas del cartel de licitación se tomó como referencia para dar participación a la marca CASE, el modelo de excavadora CX220C Serie 2, la cual cuenta con un motor de la marca CASE, con potencia de 110.2 kW, que cumple la norma de emisiones TIER 3, de 6 cilindros. Indica que el objetante señala que la excavadora marca CASE, modelo CX210C, es el único modelo de excavadora de 22 toneladas que le permite ofrecer el fabricante en Costa Rica, pero afirma que no se aporta una carta del fabricante que así lo consigne, por lo que considera que el único interés es ofrecer una excavadora que no cumple con las características solicitadas. Agrega que el objetante tampoco señala los beneficios de cambiar la cantidad de cilindros del motor y permitir que se ofrezcan excavadoras con motor de 4 cilindros. Argumenta que las razones técnicas para solicitar el motor de 6 cilindros corresponden a que es más pesado lo que se convierte en una máquina más estable y contrapesada, ofrece una gama más amplia de potencia lo que permite obtener más rendimiento, trabaja más desahogado y por ende consume menos combustible, tendrá una vida útil mayor, justamente por la característica de trabajar más desahogado, tiene mayor reserva de torque, al ser un motor que trabaja más desahogado y con sobrada potencia las posibilidades de calentamiento en periodos largos de trabajo se reducen, tiene balance perfecto que le da muchísima duración a los soportes de motor y al acople flexible que conecta el motor con las bombas hidráulicas, cuando se realizan trabajos de precisión a bajas revoluciones del motor tendrá disponible más potencia y la respuesta de las funciones hidráulicas será mejor, es más silencioso por estar mejor balanceado contribuyendo con la salud del operador y las personas que estén cerca del equipo y menor contaminación sónica. Indica que rechaza la objeción en contra de ese punto del cartel de licitación, por falta de argumentos técnicos, falta de ventajas o beneficios y por no presentar un documento del fabricante que demuestre que no pueden ofrecer un modelo de excavadora que cumple con lo solicitado. **ii) Sobre el punto 8.** El objetante indica que el cartel solicita torque del

mecanismo de giro mínimo de 68 kN, pero en el cuadro de preferencias técnicas se otorga 5 puntos a quien demuestre contar con un mayor torque en el mecanismo de giro. Afirma que la Administración determina un valor de torque como admisibilidad y lo coloca como una preferencia técnica. Expone que este órgano contralor se ha referido a la posibilidad de solicitar parámetros como requisito de admisibilidad o como preferencia técnica, pero no como ambos, para lo que cita la resolución No. R-DCA-068-2016. Solicita que se modifique el cartel, para que se elimine como requisito de admisibilidad dicho valor y solamente sea necesario que se consigne el torque del mecanismo de giro con el fin de obtener los puntos de la oferta que demuestre contar con un mayor torque. Adiciona que no debe fijarse como parámetro mínimo porque limita la participación de los potenciales oferentes de forma injustificada. La Administración dispone que se cometió un error al evaluar el requisito de admisibilidad, por lo que se eliminará de las condiciones de admisibilidad y se mantendrá en el sistema de evaluación. **3) Sobre la partida 6, línea No. 6 “Tractor de orugas modelo 850M”.** i) **Sobre la cantidad de cilindros del motor.** El objetante señala que el pliego de condiciones, en el punto 2, solicita un motor de cuatro cilindros como máximo. Afirma que no hay congruencia, puesto que para la excavadora solicitan 6 cilindros, pero para el tractor de oruga limitan a 4 cilindros. Considera que no hay asidero técnico por parte de la Administración para limitar la cantidad de cilindros del motor, si lo realmente importante es la potencia que entrega el motor y no cuantos cilindros requiere para llegar a tal resultado. Agrega que ya la Administración definió la potencia mínima que requieren según normas internacionales, por tanto, limitar la participación definiendo cantidades establecidas de cilindros para cada caso sin aportar un estudio técnico, se constituye en un intento injustificado de limitar la participación. Solicita que se elimine del pliego de condiciones la fijación de una cantidad determinada de cilindros. La Administración señala que el objetante no indica si el tractor de orugas que pretende ofrecer cuenta con motor de cuatro o seis cilindros. Añade que no se indica la potencia del equipo que pretende ofrecer. Considera que es improcedente presentar un recurso sin argumentos técnicos que justifiquen o que permitan valorar si procede o no modificar el cartel. Agrega que no se puede valorar la petición sin el conocimiento del equipo que la empresa objetante pretende ofrecer. Explica que las dimensiones, aplicación, y acoplamiento del motor son aspectos que no se pueden comparar entre un tractor de oruga y una excavadora. Afirma que rechaza la objeción en contra de ese punto del cartel de licitación, por falta de argumentos técnicos, falta de ventajas o beneficios y por falta de información para valorar el equipo que la empresa objetante pretende ofrecer. ii)

**Sobre las emisiones del motor.** El objetante dispone que el cartel solicita emisionado TIER II como mínimo o TIER III como máximo, para lo que indica que debe presentarse una cartilla de especificaciones técnicas original o carta certificada por el fabricante para comprobar el cumplimiento de esa característica. Indica que el “Reglamento para el control de las emisiones contaminantes por los vehículos automotores con motor de combustión” contempla que están exentos del control de emisiones los vehículos clasificados como equipo especial de obras civiles y agrícolas. Considera que si la Administración pretende ser coherente con el plan país de descarbonización, no debería limitar la participación de equipos cuyo estándar de emisión de contaminantes supera lo solicitado. Afirma que el tractor de orugas marca CASE modelo 850M, el cual es el único que cumple con lo solicitado en el cartel, está certificado bajo la norma TIER 4, es decir es un vehículo que emite menos partículas contaminantes al ambiente. Señala que el requerimiento no tiene sentido y que no es de recibo justificación alguna por parte de la Administración del porqué limita la participación de equipos con menor índice de contaminación, pues si el temor es tener problemas para diagnosticar fallas, indica que debe recordarse que las nuevas tecnologías en maquinaria apuntan a que el usuario final tenga disponible, por medio del panel de instrumentos y vía sistema de monitoreo remoto diagnósticos detallados, en tiempo real del estado del equipo. Solicita eliminar del pliego la limitante de emisiones TIER 3, requiriendo como mínimo cumplir con la norma TIER 2. La Administración manifiesta que los motores aptos para el combustible que se expende en Costa Rica no pueden ser mayores a la norma TIER 3, debido a la cantidad de azufre del combustible que suministra la empresa RECOPE, y que el contenido es de 50 partes de azufre por millón, que es el límite permitido para el buen funcionamiento de los motores que cumplen con la norma de emisiones TIER 3. Adjunta información de una página web en donde se indica que el diésel es una mezcla de hidrocarburos que se obtiene de la destilación fraccionada del petróleo a una temperatura entre 250°C y 350°C a presión atmosférica y que es más sencillo refinar que la gasolina, que tiene mayores cantidades de componentes minerales y de azufre. Adiciona que el diésel tiene un 18% más de energía por unidad de volumen que la gasolina, lo que, sumado a la mayor eficiencia de los motores diésel contribuye a que su rendimiento sea mayor. Señala que las propiedades del combustible, tales como temperatura de ignición, volatilidad, estabilidad a la oxidación, la potencia, el desgaste, la formación de depósitos y la emisión de gases, dependen directamente de la composición del mismo. Afirma que RECOPE distribuye el diésel automotriz que es el combustible que mayormente se utiliza para el transporte y el diésel de

generación térmica que consume el Instituto Costarricense de Electricidad. Indica que en febrero del 2011 Costa Rica da un paso importante en materia de conservación del medio ambiente, al introducir el diésel con bajo contenido de azufre en el mercado nacional, cuyo límite máximo es de 50 ppm (partes por millón), lo que le permite al país diferenciarse del resto de naciones centroamericanas donde el contenido máximo de azufre permitido, según el Reglamento Técnico Centroamericano (RTCA) es 0,05% m/m por volumen (500 partes por millón); colocando al país a nivel de Europa y otras naciones del mundo como Japón. Establece, con base en otros sitios web, que los nuevos equipos solo funcionan bien con diésel con muy bajo contenido de sulfuro. Expone que la compra de un equipo en América Latina tiene un nuevo riesgo relacionado con la tecnología, ya que es posible que los últimos modelos no funcionen bien con el diésel disponible en América Latina. Añade que el combustible diésel disponible en la mayoría de los países de América Latina no es adecuado para los nuevos motores de los equipos de construcción que se están fabricando en Estados Unidos y Europa. Menciona que entre este año y principios del próximo entran en vigencia regulaciones en EE.UU. y Europa que exigen que los equipos pesados para construcción y minería se acerquen a un nivel de casi cero de emisiones de partículas de materia (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx), por lo que las emisiones de PM de los motores deben reducirse en un 90% y las de NOx en un 50%. Argumenta que estas regulaciones se conocen como Tier 4 intermedio en el caso de EE.UU., Etapa IIIB en Europa y Paso 4 en Japón y han empezado a regir entre enero de 2011 y enero de 2012. Adiciona que de acuerdo con la Asociación de Fabricantes de Equipos de Estados Unidos (AEM por su sigla en inglés) los motores que cumplen con los nuevos estándares de emisiones están equipados con el sistema de recirculación de gases de escape (EGR por su sigla en inglés) y requieren el uso de un diésel con un contenido muy bajo de sulfuro (azufre) que no supera 15 ppm (partes por millón) de sulfuro. Indica que en América Latina el nivel de sulfuro en el diésel está en un rango promedio de los 1.000 a 12.000 ppm. Explica que el problema, según la AEM, es que si una máquina que cumple con las últimas exigencias de emisiones es operada con el diésel de alto contenido de sulfuro, ocurrirán inminentes fallas en el motor, sistema de combustible y filtros de partículas de diésel. Manifiesta que la recomendación de la AEM es que antes de comprar el equipo nuevo o usado, obtener una copia por escrito del fabricante, revendedor o intermediario que indique si el equipo requiere o no de un combustible diésel con contenido ultra-bajo de sulfuro, lo que ayudará a evitar fallas repetitivas o catastróficas causadas por utilizar un combustible con un alto contenido de sulfuro. Afirma, con base en otro sitio web,

que los motores que cumplen la norma de emisiones TIER 4 deben consumir combustible diésel con 15 partes por millón (ppm) de azufre. Considera que es irresponsable permitir equipos que cuenten con motores no aptos para el combustible que se comercializa en el país, ya que, si se permite motores que cumplan con la norma de emisiones TIER 4, como lo pretende la empresa objetante, si es cierto que son motores que emiten menor cantidad de contaminación al ambiente por cumplir con una norma mayor de control de emisiones, pero también es cierto que con el tiempo los residuos de azufre ocasionaran grandes daños en el sistema de escape, teniendo que incurrir en gastos de reparación altos, todo esto porque el combustible recomendado para el buen funcionamiento de los motores que cumplen con la norma de emisiones TIER 4 deben contar con 15 partes de azufre por millón. Añade que los equipos que cuentan con motores TIER 4 son de un precio mayor, ya que, el motor como tal es de un costo más elevado y a eso se le debe sumar que los costos de mantenimiento serán más altos. Expone que no está dispuesta a cambiar la especificación técnica de las normas de control de emisiones mínimas y máximas que se solicitan en el cartel de licitación. Afirma que rechaza la objeción en contra de este punto del cartel de licitación. **iii) Sobre el voltaje del sistema eléctrico.** El objetante indica que, en el punto 12 de las disposiciones cartelarias, se requiere de 12 voltios. Expone que se referirá a lo indicado en la resolución No. R-DCA-0420-2019, en la que el objetante señalo que el requerimiento de 12 voltios excluye de la participación a los fabricantes europeos y orientales, y por ello mismo solicita que se admita ofertar en 24 voltios. Agrega que en ese caso particular, la Administración manifestó que algunos equipos utilizan más componentes eléctricos, conforme su vida útil y necesidad por cubrir. Considera que, de conformidad con esa respuesta, es posible dotar los equipos ya sea con 12 o 24 voltios dependiendo de los requerimientos. Manifiesta que no encuentra asidero para que la Administración limite la participación con un parámetro específico. Expone que su tractor de orugas marca CASE modelo 850M, está equipado con un sistema eléctrico de 24 voltios, característica que obedece al fabricante, quien mejor conoce su arte y definió que para el correcto desempeño del equipo y para brindar mayor vida útil a los componentes eléctricos debe dotar a la unidad de un sistema 24 voltios. Solicita que se modifique para que se lea que el sistema eléctrico puede ser de 12 o 24 voltios, ya que la Administración está clara en que el sistema eléctrico se diseña dependiendo de las demandas del equipo y que dicha modificación desmejora el desempeño y rendimiento del equipo objeto del presente concurso. La Administración afirma que se allana y que modificará el requerimiento cartelario y solicitará el sistema eléctrico preferiblemente de 12 voltios.

**Criterio de la División:** Como punto de inicio es menester señalar que si bien en el recurso se identifica el concurso como “*LICITACIÓN PÚBLICA NO. 2019LN-000001-0004200001*” (folio 69 del expediente de los recursos de objeción), en atención a la situación apuntada líneas atrás, donde quedó patente que el concurso 2019LN-000001-0004200001 se dejó sin efecto, es que se asume que el recurso se presenta en contra el cartel de la licitación pública No. 2019LN-000001-0004200002, ello en aplicación del principio “*pro actione*” Ahora bien, en relación con los alegatos presentados por este recurrente, considerando lo expuesto en el “Criterio de División” del recurso de objeción interpuesto por la empresa Maquinaria y Tractores Limitada, lo procedente es declarar **parcialmente con lugar** el recurso incoado. **C) SOBRE EL RECURSO INTERPUESTO POR AUTOCAMIONES DE COSTA RICA, AUTOCORI, S.A. 1) Sobre el punto 3.1 “CAPÍTULO III: SISTEMA DE EVALUACIÓN”.** El objetante menciona que el cartel, en el punto 2, solicita para el motor un torque mínimo de 1965Nm y califica el torque del motor de mayor a 2200Nm con tres puntos. Considera que si se está solicitando un torque mínimo de 1965Nm, debería de calificarse con tres puntos el torque ofrecido que sea mayor a 1965Nm o en su defecto calificar el torque de motor con un +/- 5% aplicado a los 2200Nm. Explica que el torque está relacionado con la capacidad de desplazamiento y la gradeabilidad o capacidad para superar pendientes. Indica que a juicio técnico lo razonable es calificar la capacidad de superar pendientes a plena carga y no un torque, que es tan solo una variable para obtener la gradeabilidad. Agrega que se solicita una potencia de motor mínima de 298kW, por lo que está de más calificar el torque. La Administración manifiesta que encontró un error involuntario al introducir una potencia y un torque menor al requerido para este tipo de vagoneta, siendo lo correcto una potencia aproximada de 350 kw y un torque aproximado de 2200 Nm. Indica que procederá a hacer la corrección requerida. **2) Sobre el punto 3.2 “Doble caja de dirección”.** El objetante manifiesta que el sistema de evaluación del pliego de condiciones califica la doble caja de dirección con dos puntos. Indica que ese tipo de tecnología depende del fabricante. Afirma que el fabricante de IVECO no lo fabrica con doble caja de dirección, ya que el producto no lo requiere. Indica que adjunta un criterio técnico del ingeniero mecánico Giovanni Solís Viquez, en el que resalta que la implementación de dos cajas de dirección aumenta el costo de mantenimiento, tanto preventivo como correctivo, debido a que se están duplicando los componentes de la misma y sufren ambas cajas un desgaste simultáneamente. Señala que no es un estándar de fabricación y se puede lograr el mismo desempeño con una configuración de dirección de una caja, sin comprometer la funcionalidad del equipo. Solicita

que se elimine la calificación. La Administración señala que el cartel no solicita como requisito de admisibilidad la doble caja de dirección, por lo que considera que no hay limitación o restricción alguna para que la recurrente presente su oferta. Explica que la tendencia a una mayor seguridad y las condiciones de aplicación extremas, han contribuido al desarrollo de direcciones con asistencia hidráulica. Indica que la solución a la necesidad de realizar esfuerzos más humanos en el puesto de conducción, fue acompañar la caja de dirección mecánica de elementos que garanticen una asistencia hidráulica. Cita entre ellos la bomba, accionada por el motor, que suministra el aceite a presión necesario para girar el volante; la válvula de mando que distribuye, al conducir, el aceite a presión a la cámara correspondiente del cilindro de trabajo, en contra de la fuerza procedente de las ruedas. Señala que la fuerza que se produce de esa forma ayuda el movimiento de rotación del volante, descargando al conductor de la gran parte de la fuerza normalmente necesaria durante la conducción. Menciona que en caso de golpes procedentes de la carretera a las ruedas directrices, se evita, además, al formarse rápidamente en la dirección hidráulica, una presión, que al conductor se le escape de las manos el volante. Explica que la caja de la dirección mecánica que existe en la dirección asistida garantiza la maniobrabilidad en la mayoría de los vehículos, incluso en caso de fallo de la asistencia hidráulica. Establece que según la normativa existente, el esfuerzo en el volante no debe ser superior a 600 N. Agrega que para vehículos que precisen de mayor esfuerzo para ser conducidos, debido a mayores cargas sobre el eje directriz o a la disposición de varios ejes directrices, se suele realizar un montaje de dirección con doble circuito, con una bomba adicional cuyo accionamiento sólo depende del giro de las ruedas. Afirma que actualmente las direcciones con asistencia hidráulica se montan en automóviles turismo, medianos, pesados y cada vez más en utilitarios y pequeños, en deportivos y por supuesto en vehículos comerciales donde las cargas sobre el eje directriz son más elevadas. Indica que la carga máxima admisible, la disposición del eje directriz, así como las condiciones de aplicación de un vehículo son decisivas para la determinación de la asistencia hidráulica. Afirma que debe garantizarse que al montar una dirección con asistencia hidráulica, estén correctamente dimensionados los elementos de la transmisión (barra de mando, barra de acoplamiento, brazo de acoplamiento de las ruedas) y el soporte de la misma, para poder transmitir las fuerzas para mover las ruedas, sin ningún tipo de daño. Cita como ejemplo que en vehículos con una carga admisible sobre el eje directriz de 4.000 kg (que corresponde aproximadamente a un peso total del vehículo de 11'5 t.), pueden presentarse esfuerzos en la barra de mando de hasta 40.000 N, cuando una rueda pase

sobre un obstáculo a aproximadamente 10 km/h y con la dirección torcida. Señala que para estos casos se utilizan las direcciones hidráulicas de doble circuito, de tipo semi-integral, con dos válvulas de mando independientes para la distribución del aceite a presión en dos circuitos totalmente independientes. Añade que los vehículos equipados con este sistema también pueden conducirse completamente en caso de pérdida de presión de aceite, por ejemplo, por rotura de una tubería flexible en uno de los circuitos de dirección. Expone que el sistema de evaluación premia con apenas dos puntos al oferente que ofrezca este tipo de sistema de dirección, que no es algo antojadizo, sino que más bien son mejoras tecnológicas y de seguridad tanto para el operador, acompañante y del propio vehículo. **3) Sobre el punto 3.3 “Sistema de filtrado de aire”.** El objetante indica que el cartel otorga dos puntos al sistema de filtrado de admisión de aire doble fuera de cabina en acero inoxidable. Explica que IVECO tiene un sistema en metal y considera que solicitarlo en acero inoxidable no aporta ninguna mejora a la Municipalidad. Agrega que el material requerido representa un costo adicional y es de carácter estrictamente estético. Solicita que se califique en su lugar un sistema de filtrado de admisión de aire doble fuera de cabina cuya construcción sea metal acero o hierro. La Administración argumenta que el acero inoxidable es una mejora sustancial porque conlleva un sinfín de ventajas y no se trata de un asunto meramente estético. Explica que el acero es una aleación (combinación o mezcla) de hierro (Fe) y carbono (C) siempre que el porcentaje de carbono sea inferior al 2%. Indica que en ocasiones se incorpora a la aleación otros materiales como el Cr (Cromo), el Ni (Níquel) o el Mn (Manganeso) con el fin de conseguir determinadas propiedades y se llaman aceros aleados. Agrega que el acero es un metal ferroso porque su componente principal es el hierro, y de su fabricación, como todos los metales ferrosos, se encarga la industria de la siderurgia. Establece que el acero es un material de elevada dureza (no se raya), tenacidad (resistencia a los golpes) y de gran resistencia mecánica. Señala que al añadir al acero otros componentes es posible mejorarlo. Menciona que el acero cuando se combina con el oxígeno del aire puede formar óxidos de hierro o “herrumbre” de color rojizo y que en el caso del agua lo puede estropear o enmohecer, formando óxido ferroso. Indica que para evitar lo anterior, se le añade una proporción de cromo, que evita la oxidación, a lo que se le conoce como acero inoxidable. Dispone que el cromo posee gran afinidad por el oxígeno y reacciona con él, formando una película de óxido de cromo que impide que el oxígeno continúe penetrando en el material y evitando la corrosión y oxidación del hierro. Indica que para que el acero sea inoxidable la aleación debe tener como mínimo un 10,5% de cromo. Afirma que ese material tiene como

propiedades: resistencia a la corrosión y la oxidación, resistencia al calor, reciclable, fácil fabricación y limpieza, bajo coste, biológicamente neutro, buena estética, entre otros. Solicita rechazar el recurso de objeción. **4) Sobre el punto 3.4 “Chasis con refuerzo dos vigas”**. El objecionante dispone que se califica con dos puntos el chasis con refuerzo dos vigas tipo C, cobertura 100%. Expone que el vehículo marca IVECO tiene un bastidor con refuerzo integral, es decir, que por el tipo de acero usado las dimensiones del diseño de ingeniería del bastidor, el grosor del material y sus características físico-químicas, no requiere refuerzo en viga C continuo, sino solamente un refuerzo en los puntos críticos de suspensión, con una capacidad de diseño de 200 TON. Señala que no es el refuerzo en sí el aspecto medular del chasis, sino la capacidad de carga. Indica que aporta la fundamentación del ingeniero Mario Alan Castillo, que demuestra cómo la funcionalidad del diseño de chasis reforzado a todo lo largo, se obtiene también de un diseño de chasis que en su material (por las dimensiones, diseño, grosores y por el tipo de acero) está reforzado integralmente y no requiere de un refuerzo adicional externo, excepto en las zonas de mayor sollicitación de carga, de acuerdo con el diseño del fabricante. Considera que el requerimiento pretende garantizar un chasis resistente, pero afirma que en el mercado existen marcas de vehículos pesados que utilizan chasis altamente resistentes que no necesitan ese doble refuerzo al 90% de todo lo largo. Afirma que esa preferencia técnica no resulta pertinente. Argumenta que no es correcto que un chasis reforzado en un 100% de su largo total ofrezca una mayor seguridad en zonas de trabajo severo, sino que más bien es un indicio de que el material con que se encuentra construido no es de mejor calidad o resistencia. Añade que el hecho de que otros fabricantes por precaución decidan reforzar los vehículos no puede respaldar una especificación técnica. Manifiesta que las aleaciones de acero especial empleadas en la fabricación de los chasis de los vehículos para servicio pesado ofrecidos por AUTOCORI, así como sus dimensiones y tipo de construcción, les proporciona resistencia que, de acuerdo con el diseño del fabricante, no requiere de refuerzos en el 100% de toda su longitud. Indica que aporta el criterio del ingeniero Geovanny Solis Víquez. Considera que el cartel debería contener una exigencia de garantía del chasis, que indique que soporta los pesos a los que será sometido según el objeto contractual solicitado. Solicita que se mantenga la calificación de tres puntos del chasis reforzado, pero que también se otorguen tres puntos a los chasis integrales con refuerzo en los puntos críticos. La Administración argumenta que el cartel no solicita como requisito de admisibilidad que el chasis tenga doble refuerzo, por lo que no hay limitación o restricción alguna para que la recurrente presente su oferta. Manifiesta que la decisión de asignar un

mayor puntaje a un bastidor con doble refuerzo obedece a la necesidad de la Administración de contar con una vagoneta para servicio pesado capaz de transitar en caminos vecinales fuera de carretera y sin lastre de difícil acceso, con alta gradiente, entre otros. Señala que el tipo de refuerzo total duplica prácticamente la capacidad de soportar la torsión, las cargas estructurales y la elasticidad del riel, al estar constante sometido a estas cargas generadas por el movimiento que genera la operación misma de una vagoneta. Indica que en una vagoneta, en donde el bastidor siendo la estructura encargada de recibir y absorber todos los esfuerzos de flexión y torsión derivados del normal funcionamiento del motor y de la marcha o movimiento del vehículo, aunado a las diferentes topografías y torciones extremas del equipo con carga, se hace necesario que cada larguero debe tener refuerzo total en "C" y no solo en algunas secciones, ya que se reduce notoriamente la resistencia en las zonas no reforzadas y se reduce la capacidad de refuerzo. Agrega que además el borde del refuerzo crea una resistencia diferente en el riel principal, pudiendo causar una mayor fatiga al riel del bastidor. Señala que rechaza la solicitud de modificar este punto del cartel, con el fin de lograr un equilibrio del chasis entre resistencia estructural, elasticidad y peso, considerando los esfuerzos de carga y movimiento a los que está sometida la unidad, siendo el bastidor el alma del chasis y con el fin de salvaguardar la inversión a largo plazo y prevenir fatigas tempranas y por ende minimizar costos por mantenimiento. **Criterio de la División:** En relación con los alegatos presentados por este recurrente, considerando lo expuesto en el "Criterio de División" del recurso de objeción interpuesto por la empresa Maquinaria y Tractores Limitada, lo procedente es declarar **parcialmente con lugar** el recurso incoado. **D) SOBRE EL RECURSO INTERPUESTO POR MAQUINARIA INTENSUS DE COSTA RICA, S.A. 1) Sobre la forma de pago.** El objetante dispone que el cartel contempla la posibilidad de la Administración de realizar el pago a través de una carta de crédito, para lo cual se establece un 30% contra presentación de documentos de embarque respaldados mediante garantía colateral. Considera que permitir la carta de crédito condicionada es un absurdo. Indica que la garantía colateral ya ha sido abordada por la Contraloría General en la resolución No. R-DCA-0507-2019. Afirma que se acoge a la argumentación expuesta en ese momento, en donde se resolvió a favor de la empresa que representa. En esa argumentación, plasmó que el crédito documentario responde a tratados y convenios internacionales, con lo que se regulan los bancos a nivel internacional y no requiere un bono adicional, por cuanto la carta de crédito es por sí misma una garantía de pago. Solicita que se permita la carta de crédito sin la ilegalidad de exigir una garantía colateral. La Administración

indica que se requiere una garantía colateral con el fin de salvaguardar los intereses de la Administración, lo cual afirma que no limita la participación de la empresa objetante. Afirma que la garantía colateral la puede emitir cualquier entidad bancaria del Sistema Bancario Nacional, a favor de cualquier institución que lo solicite, para respaldar el cumplimiento de lo ofrecido y de esta forma obligar al cumplimiento entre lo solicitado, para salvaguardar los intereses y los fondos públicos que se administran. Expone que el objetante es la única empresa que solicita la carta de crédito como forma de pago y a su vez solicita que se elimine la garantía colateral para acomodar el pliego cartelario a su conveniencia, por lo que indica que mantiene lo solicitado en el cartel de licitación y rechaza la objeción en contra de este punto del cartel de licitación. **Criterio de la División:** Como punto de partida, el pliego de condiciones establece lo siguiente: “**7. FORMA DE PAGO:** (...) **Ofertas mediante carta de crédito:** / La administración se reserva la potestad de realizar el pago a través de carta de crédito, para lo cual se establece como máximo un 30% contra presentación de documentos de embarque respaldados mediante una garantía colateral que puede ser un documento de garantía emitido por un banco del sistema bancario nacional y un 70% contra recibo a satisfacción de la mercancía por parte de la Administración.” (Pestaña Expediente electrónico, Número de procedimiento: 2019LN-000002-0004200001, Consultar, Descripción: Compra de maquinaria de producción y equipo de transporte para la Utgvm, Consultar, [2. Información de Cartel], Número de procedimiento: 2019LN-000002-0004200001 [Versión Actual], Consultar, Detalles del concurso, [F. Documento del cartel], No. 7: 07 - Especificaciones técnicas Maquinaria\_V3.pdf (1.13 MB)). Al respecto, el recurrente afirma que condicionar la carta de crédito a la presentación de una garantía colateral es ilegal. Sobre lo anterior, debe indicarse que este órgano contralor, en la resolución No. R-DCA-0507-2019 de las ocho horas cuarenta y nueve minutos del veintinueve de mayo del dos mil diecinueve, resolvió lo siguiente “*El presente órgano contralor, mediante oficio No. 01731 (DCA-0068) de 22 de febrero de 2006, relacionado con las cartas de crédito y el pago por adelantado, en el considerando IV, "Conclusiones" indicó lo siguiente: “[...] b) La regulación en los pliegos de condiciones de las denominadas garantías colaterales, cuando se introduce en el cartel y contrato como medio de pago el crédito documentario, desnaturaliza precisamente el uso de esta figura del comercio nacional e internacional. [...]” (en similar sentido ver las resoluciones de este órgano contralor números R-DCA-045-2014 –Considerando VI.B.6–, R-DCA-190-2015 –Considerando [único].2 [bis].a–, y R-DCA-0830-2017 –Considerando I.iii.1–) Conforme lo anterior, la Administración no ha explicado de qué forma la carta de crédito, con regulación*

en el Código de Comercio (artículos 841 a 846) una vez suscrita, pueda representar un riesgo para los fondos públicos en consideración a sus condiciones de medio de pago y funcionamiento internacional, de tal forma que requiera de una garantía colateral.” Así las cosas, siendo que no hay justificación alguna para variar lo ahí resuelto, se impone declarar **parcialmente con lugar** este extremo de la acción recursiva. **2) Sobre la oferta en consorcio.** El objetante expone que en las condiciones generales del cartel se solicita que al ofertar en consorcio todas las partes cumplan a cabalidad con temas relativos a experiencia en el mercado y tiempo de distribuir la marca ofertada en el territorio nacional, además de cumplir con las obligaciones de seguridad social requeridas y demás requisitos solicitados en la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento. Indica que esa condición infringe el numeral 72 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa. Argumenta que lo que pretende la Administración es deslegitimar el derecho que tienen los oferentes de completar el requisito de experiencia. Solicita que se ordene la eliminación de esa condición limitante, de pretender no reconocer el derecho de los potenciales oferentes de consorciarse para completar requisitos de experiencia. La Administración manifiesta que el recurrente no indica cuántos años tienen de comercializar maquinaria ambas empresas ni en qué se limita su participación. Afirma que el recurso carece de fundamento, ya que solamente solicita que se le permita presentar ofertas en consorcio pero no se aportan las pruebas fehacientes, como documentos de la fecha de constitución de las empresas. **Criterio de la División:** En relación con este punto de la objeción, el pliego de condiciones contempla la siguiente disposición: “**8. OFERTAS EN CONSORCIO** / *Se permiten ofertas en consorcio, para lo cual todas las partes consorciadas deberán cumplir a cabalidad con temas relativos a experiencia en el mercado y tiempo de distribuir la marca ofertada en el territorio nacional, además de cumplir con las obligaciones de seguridad social requeridas y demás requisitos solicitados en la Ley de Contratación Administrativa y su Reglamento. En caso de que una de ellas posea menor experiencia que la otra, se tomará como base la que posee la menor experiencia para efectos de selección y evaluación.*” (Pestaña Expediente electrónico, Número de procedimiento: 2019LN-000002-0004200001, Consultar, Descripción: Compra de maquinaria de producción y equipo de transporte para la Utgvm, Consultar, [2. Información de Cartel], Número de procedimiento: 2019LN-000002-0004200001 [Versión Actual], Consultar, Detalles del concurso, [F. Documento del cartel], No. 7: 07 - Especificaciones técnicas Maquinaria\_V3.pdf (1.13 MB)). Sobre lo anterior, el recurrente alega que requerir que todas las empresas consorciadas cumplan con los temas relativos a la experiencia, desconoce la regulación del

artículo 72 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa. En este sentido, la disposición anteriormente citada dispone lo siguiente: *“Dos o más participantes podrán ofertar bajo la forma consorciada, a fin de reunir o completar requisitos cartelarios [...] Además de lo anterior, se podrá exigir en el cartel, las condiciones de capacidad y solvencia técnica y financiera para cada uno de los miembros del consorcio, sin perjuicio de que para cumplir ciertos requisitos se admita la sumatoria de elementos. Para esto deberá indicar con toda precisión cuáles requisitos deben ser cumplidos por todos los integrantes y cuáles por el consorcio.”* Así, la entidad pública se encuentra facultada para exigir determinados requisitos a todos o alguno de los miembros del consorcio, siempre que así quede plasmado en el cartel de la contratación, como ocurre en el caso concreto. Aunado a lo anterior, en la acción recursiva, el recurrente no ha hecho un desarrollo particular y pormenorizado de las razones por las cuales el requerimiento en particular le limita la participación, para lo cual debió aportarse prueba idónea. En virtud de lo anterior, se impone declarar **sin lugar** este extremo del recurso de objeción. **3) Sobre la evaluación del volumen de ventas.** El objetante manifiesta que en las especificaciones del cartel se indica que se otorgan 10 puntos al oferente que presente una lista de los camiones que ha vendido en el mercado nacional y de la misma marca ofertada, que hayan sido totalmente nuevos. Afirma que el nuevo cartel contempla la solicitud 10 cartas de referencia de clientes diferentes. Considera que lo que hace la Administración es evadir las resoluciones de la División y ponderar con palabras diferentes lo mismo. Indica que no puede haber carta de referencia si antes no existió la venta. Señala que en las resoluciones No. R-DCA-0420-2019 y No. R-DCA-0707-2019 se indicó que no se puede exigir tener 10 unidades para ser sujeto de poder ganar la puntuación por ventas, toda vez que no existe ninguna relación de la capacidad de post venta de una empresa que tiene ejecutada muchas ventas a una que tenga pocas ventas. Menciona que lo importante es la capacidad de respuesta en atender el servicio de Post venta del equipo vendido y que el haber vendido 10 o más unidades a clientes diferentes no es sinónimo de excelencia. Expone que la capacidad de respuesta de una empresa de pocas ventas, es más personalizada y más eficaz, garantizando al cliente el equipo en el menor tiempo posible. Argumenta que si bien no es un requisito de admisibilidad, la propuesta es contraria a lo resuelto por la Contraloría General y rebasa los principios de proporcionalidad y razonabilidad en relación con el objeto de la compra. Añade que esta práctica tiene como objeto que un competidor pierda sin haber demostrado que no se tenga respaldo de las fábricas, capacidad financiera, stock de repuestos, capacidad de importar repuestos, taller equipado y seguro,

mecánicos capacitados por fabrica, asistencia en sitio, pronta respuesta de reparación y capacidad de asesoría y capacitación permanente. Manifiesta que esas prácticas sólo limitan la participación y atentan contra la normativa que regula la materia. Estima que existen otras formas de medir la eficiencia y la eficacia de la capacidad de respuesta de las empresas. Establece que nada gana la Municipalidad con que una determinada empresa haya vendido 10 o 20 máquinas en los últimos meses, si sus equipos no son atendidos en tiempo y adecuadamente, pero por el contrario, sí gana si una empresa ha vendido pocos equipos pero su capacidad ante las reclamaciones de garantía o de mantenimiento y reparación son eficientes y eficaces. Añade que las condiciones de reclamaciones de garantía y capacidad de respuesta son diferentes en el mercado privado que en el mercado público, siendo más exigentes en el último. Afirma que es una empresa especializada en el servicio público, con capacidad profesional y eficiente servicio de post venta. Indica que no hay ninguna respuesta razonable, para que se les reste puntos por la cantidad de ventas. Solicita que se sustituya el parámetro de evaluación a una condición más justa y razonable, en donde no se pondere la cantidad de cartas, sino el cumplimiento de los factores que garantizan la eficiencia. La Administración señala que el objetante se confunde, ya que se solicitan 5 cartas solamente, y no 10 cartas de referencia como lo indica en su recurso. Explica que la pretensión es adquirir equipos que cuenten con el excelente respaldo, servicio post-venta, así como verificar la satisfacción de los clientes de los servicios brindados por el oferente. Expone que llama la atención que la empresa afirme que es una empresa especializada en el servicio público y con capacidad profesional y eficiente servicio post venta y no pueda presentar 5 cartas de referencia de los trabajos realizados de su taller de servicio. Indica que rechaza la objeción en contra de este punto del cartel de licitación. Añade que no es cierto que se limite la libre concurrencia. **4) Sobre la evaluación de referencias técnicas.** El objetante dispone que las especificaciones técnicas del nuevo cartel, visibles en la página 37/43, pretenden que se gane o pierda todo. Afirma que no existe razonabilidad alguna. Señala que estos temas fueron debatidos en las resoluciones No. R-DCA-0420-2019 y No. R-DCA-0707-2019, pero la Administración se aparta de los principios de proporcionalidad y razonabilidad. Expone que en esas resoluciones se obligó a la Administración a realizar estudios de potencias en el mercado, para justificar los requisitos. Considera que se evade el mandato de las resoluciones, ya que no se refleja estudio de potencias en el expediente. Manifiesta que se pretende favorecer a un determinado equipo por el simple hecho de alcanzar cifras o requerimientos técnicos sin justificación alguna. Cita, como ejemplo, que no existe

proporcionalidad entre los requisitos de admisibilidad -potencia de mínimo 298Kw y torque de 1695Nm- y los de evaluación -potencia de mínimo 350Kw y torque de 2200Nm-, ya que si un potencial oferente ofrece 349Kw y 1999 Nm no obtiene puntuación alguna. Solicita que se sustituya el parámetro de evaluación a una proporcionalidad razonable como lo es la regla de tres, de tal manera que el cumplimiento por los adicionales no sea un premio para un competidor y sea una justa evaluación, por las propuestas técnicas adicionales a los mínimos solicitados. La Administración manifiesta que la recurrente no indica como el sistema de evaluación le restringe o limita su participación. Agrega que tampoco dice cuántos puntos pierde o gana, sino que simplemente sugiere que se cambie la asignación de puntos por una regla de tres, es decir, que se modifique el sistema para complacer su pretensión personal. Establece que aplicar una regla de tres no cambia en nada la asignación de puntos porque si cumple tiene la totalidad y si no tendrá cero puntos. Solicita que se rechace este punto del recurso interpuesto. **5) Sobre la evaluación del sistema eléctrico del ítem 4.** El objetante indica que se solicita que los retroexcavadores tengan un sistema eléctrico de 12 voltios. Señala que el requerimientos es contrario a la normal y al RGCA, ya que dependiendo de la latitud donde se fabrique, se puede diseñar con 12 o 24 voltios. Explica que el que se construya en 12 o 24 voltios es un asunto de fabricante y en nada beneficio o perjudica a la Municipalidad. Adiciona que le extraña que para el ítem #1 (vagonetas) indica preferiblemente, para el ítem #2 (niveladora), #3 (excavadora) y #5 (compactadora) si permite 12 o 24 voltios. Solicita que se modifique la especificación para que se permita la opción de 24 voltios en los retroexcavadores. La Administración señala que se solicitará preferiblemente, con el fin de no variar el objeto solicitado en este punto. **6) Sobre la evaluación del sistema eléctrico del ítem 6.** El objetante señala que se solicita que los tractores de aruga tengan un sistema eléctrico de 12 voltios. Señala que el requerimientos es contrario a la normal y al RGCA, ya que dependiendo de la latitud donde se fabrique, se puede diseñar con 12 o 24 voltios. Explica que el que se construya en 12 o 24 voltios es un asunto de fabricante y en nada beneficio o perjudica a la Municipalidad. Adiciona que le extraña que para el ítem #1 (vagonetas) indica preferiblemente, para el ítem #2 (niveladora), #3 (excavadora) y #5 (compactadora) si permite 12 o 24 voltios. Solicita que se modifique la especificación para que se permita la opción de 24 voltios en los tractora de oruga. La Administración expone que se solicitará preferiblemente, con el fin de no variar el objeto solicitado en este punto. **Criterio de la División:** En relación con los alegatos -3, 4, 5 y 6- presentados por este recurrente, considerando lo expuesto en el “Criterio de División” del

recurso de objeción interpuesto por la empresa Maquinaria y Tractores Limitada, lo procedente es declarar **parcialmente con lugar** el recurso incoado. **E) SOBRE EL RECURSO INTERPUESTO POR EUROMATERIALES EQUIPO Y MAQUINARIA, S.A. 1) Sobre la partida 5 “dos compactadoras de 10 toneladas de peso de operación”. i) Sobre las dimensiones a especificar (con rodillo liso).** El objetante expone que la compactadora AMMANN ASC 110D tiene una distancia entre ejes de 2.878 mm, lo cual es menor al mínimo exigido en el cartel, pero la diferencia es de apenas 2 mm, por lo que es ínfima y no afectaría de ninguna manera en la operatividad del equipo ni representa una desmejora en las características del mismo. Adiciona que los 2 mm ni siquiera son visible a simple vista ni tiene la cualidad de afectar en modo alguno la estabilidad del equipo, máxime que las dimensiones de la compactadora ASC 110D corresponden a un diseñado de un equipo con amplios conocimientos y experiencia en la fabricación de equipos de compactación. La Administración menciona que analizada la objeción, acepta los argumentos expuestos y solicitara como preferiblemente esta característica. **ii) Sobre el arrancador y alternador de 12 voltios.** El objetante indica que la compactadora AMMANN ASC 110D cuenta con un alternador de 24 voltios de tensión, compuesto por dos baterías de 12 voltios en serie, que se adquieren con facilidad localmente, y que son de uso muy común en maquinaria y camiones. Explica que la mayoría de equipos de este tamaño con sistemas en 12 voltios utilizan lo que normalmente se conoce como un sistema 12 voltios reforzado, en el cual utilizan dos baterías de 12 voltios en paralelo. Dispone que la desventaja de un alternador de solo 12 voltios es que, a menor voltaje mayor corriente, se genera más calentamiento en terminales, cables y conectores, reduciendo la vida útil. Solicita que se permita cotizar equipos que cuenten con un alternador de 24 voltios, pero compuestas con baterías de 12 voltios en serie. Afirma que eso no afectaría a la productividad del equipo, por el contrario representaría una ventaja operativa. La Administración manifiesta que analizada la objeción, acepta los argumentos expuestos y solicitara como preferiblemente esta característica. **iii) Sobre la articulación libre de mantenimiento, que no requiere engrase.** El objetante establece que la compactadora ASC 110D no cuenta con una articulación libre de mantenimiento, ya que sí requiere un engrase periódico. Indica que la función primordial de articulación de la compactadora AMMANN ASC 110D, la cumple a cabalidad sin importar si es libre de mantenimiento o no, siendo que la diferencia reside únicamente en el tipo de mantenimiento que requiere cada tipo. Expone que el mantenimiento que requiere la AMMANN ASC 110D es un engrase semanal con un lubricante de bajo costo y fácil acceso

que puede ser de cualquiera de las marcas disponibles en el mercado, como, por ejemplo: Mobil, Chevron, Shell y Valvoline, por lo que es una tarea muy sencilla y básica que no requiere conocimiento técnico especializado y se puede realizar siguiendo las instrucciones del manual de operación. Considera que en los equipos de compactación al ser equipos de trabajo pesado, diseñados para trabajar en terrenos donde hay polvo y humedad, no es recomendable una articulación que no cuente con ningún punto de engrase periódico que garanticen la correcta lubricación y protección de la articulación ante las partículas extrañas y humedad. Manifiesta que la falta de engrase podría generar un desgaste más acelerado y la necesidad de reemplazar una pieza importante para la operación del equipo. Solicita que se modifique el cartel y se permita participar con equipos que requieran engrase de la articulación. La Administración expone que lo solicitado en el cartel de licitación satisface el interés público, obteniendo como resultado un mínimo tiempo de parado del vehículo. Agrega que no estarían en la obligación de adquirir grasas lubricantes para este tipo de rodamientos. Dispone que el recurrente no indica cuanto sería la vida útil de los componentes del sistema de articulación, ya que el sistema solicitado permite contar con una vida útil de 10 mil horas aproximadamente, caso contrario al sistema que pretende ofrecer el objetante que, en caso de una grasa de mala calidad, la misma dañaría el rodamiento, más aún en las condiciones de terreno de nuestro cantón. Afirma que este componente se ubica en la parte central del equipo específicamente en la articulación, por lo que sería peligroso que cuando se engrase alguna persona se suba al equipo, o que los frenos sufran un desperfecto y la persona este lubricando los rodamientos sufra algún tipo de accidente. Indica que rechaza la objeción en contra de este punto del cartel de licitación. **2) Sobre la experiencia de la marca y el oferente.** El objetante expone que se establece como requisito de admisibilidad que las empresas posean un mínimo de diez años de comercializar la marca ofrecida. Afirma que su empresa no cuenta con el mínimo de experiencia con la marca HIDROMEK en Costa Rica por lo que no cumple con este requisito de admisibilidad. Solicita tomar en consideración la amplia experiencia que se cuenta en la comercialización de maquinaria de construcción. Explica que Euromateriales es una empresa consolidada en el mercado, con 13 años de experiencia en la venta de maquinaria y servicio post venta en Costa Rica, con un taller de servicio propio y amplio stock de repuestos, que representa varias marcas de equipos de construcción y también ha vendido maquinaria pesada a diferentes instituciones públicas. Agrega que HIDROMEK actualmente se exporta a 55 países, con más de 100 puntos de venta y servicio por todo el mundo, cuenta con 5 fábricas con una extensión de alrededor de

118.800 m<sup>2</sup> y 1800 empleados, con una capacidad de producción anual de 10.000 máquinas. Indica que se encuentra acreditada con las certificaciones ISO 9001 – Sistema de Gestión de Calidad, ISO 14001 – Sistema de Gestión Ambiental, Política de Salud y Seguridad de conformidad con OHSAS 18001 y que las máquinas se desarrollan de acuerdo a las normas nacionales e internacionales (CE, SAE, ISO, TSE). Manifiesta que la marca es respaldada por una fábrica con presencia a nivel mundial y con casi 40 años de experiencia en la fabricación de maquinaria. Solicita que se modifique el requisito de contar con más de 10 años de experiencia en la marca ofertada, en su lugar solo se exija que el oferente tenga al menos 10 años de experiencia en la comercialización de maquinaria de construcción sin especificar la marca ni tipo de equipo. La Administración cita la resolución No. R-DCA-429-2006 de las 8:00 horas del 25 de agosto del 2006 de este órgano contralor. Expone que resulta importante adquirir máquinas que por más de 10 años hayan permanecido en el mercado nacional, para que no suceda lo que han tenido que enfrentar algunas instituciones públicas que han adquirido marcas de vehículos y de maquinaria sin una trayectoria reconocida en el país y que hoy en día esas marcas han desaparecido y no hay posibilidad de comprar repuestos y mucho menos de obtener servicio de reparación o mantenimiento. Explica que el requisito de admisibilidad pretende garantizar la estabilidad de la marca en el mercado nacional, con lo cual se garantiza el respaldo en repuestos y servicio. Añade que si una marca se mantiene en el mercado por más de 10 años es porque sus clientes han aceptado la marca como tal y el soporte que el fabricante ha dado a su marca. Indica que la empresa Euromateriales manifiesta tener una trayectoria de 13 años en el mercado nacional de venta de maquinaria, pero no indica el tiempo que tiene de representar la marca Hidromek, como para poder valorar si procede o no hacer un cambio referente a lo que se solicita en el cartel de licitación sobre experiencia. Manifiesta que rechaza la objeción por lo expuesto y por falta de información sobre el tiempo de representar la marca que se pretende ofrecer. **3) Sobre la partida 2 “dos motoniveladoras”. i) Sobre el motor.** El objetante señala que el motor de la motoniveladora HIDROMEK, modelo MG 460 cuenta con la certificación TIER I. Solicita que se permita ofertar equipos que cuenten como mínimo con certificación de la norma TIER I. La Administración argumenta que no es aceptable la objeción, por cuanto un vehículo automotor o equipo de construcción que cuente con motor que cumpla con la norma de emisiones Tier 1 obedece a tecnología obsoleta y el grado de contaminación de emisiones será muy alto. Indica que aceptar lo planteado, iría en contra de los planes del Gobierno de Costa Rica de reducir emisiones y ser un país que con prestigio

mundial por la conservación del medio ambiente. Adiciona que el recurrente no indica las ventajas o beneficios que tendría, no presenta argumentos técnicos relevantes que respalden su petición, alejándose de lo señalado en la resolución No. R-DJ-284- 2010 de las once horas del veinticuatro de junio de dos mil diez. Indica que rechaza la objeción sobre este punto del cartel de licitación. **ii) Sobre los frenos.** El objetante manifiesta que el sistema de frenos con que cuenta la motoniveladora MG 460 no funciona por resortes ni tiene liberación hidráulica, sino que es accionado mecánicamente por palanca, con un sistema de frenos de disco externo y mordaza mecánica activada por palanca desde la cabina, lo cual permite al operador realizar ajustes según lo requerido. Agrega que es un sistema de fácil mantenimiento y bajo costo de reparación. Solicita que se modifique este punto y se acepten equipos con un sistema de freno de estacionamiento que no sea por resortes y de liberación hidráulica. La Administración arguye que el sistema de freno de estacionamiento con que cuenta la motoniveladora MG 460 que pretende ofrecer la empresa objetante tiene muchas desventajas con relación al sistema de freno de estacionamiento que se solicita en el cartel de licitación. Señala que el sistema de freno propuesto por el objetante es de accionamiento mecánico, por lo tanto requiere mantenimiento periódico, utiliza un freno de disco externo y mordaza mecánica activada por palanca, el ser un disco externo está expuesto a contaminación y el desgaste será más acelerado por no estar lubricado en aceite y por estar expuesto a la contaminación. Por otra parte, expone que el sistema de freno requerido en el cartel es sellado, de discos lubricados en aceite para mayor vida útil, no requiere ajustes ni mantenimiento y lo más importante, es un sistema de freno que al aplicarse por resorte se accionara o aplicara automáticamente si el motor se apaga involuntariamente, característica muy importante por un tema de seguridad del operador. Agrega que esa característica garantiza que si el motor se apaga por cualquier razón ajena o involuntaria, el equipo se detenga al aplicarse el freno de estacionamiento automáticamente. Afirma que rechaza la objeción por cuanto implica una desmejora del equipo a adquirir y porque el sistema de freno de estacionamiento que ofrece en su equipo no tiene ventajas para esta Administración. **iii) Sobre la dirección.** El objetante expone que la motoniveladora MG 460 cuenta con un radio de giro de 6,9 m, el cual es menor al mínimo exigido en el cartel, no obstante, considera que es una mejora dado que un equipo con menor radio de giro tiene el espacio necesario para realizar los giros y esto permite la operación en espacios confinados donde se requiere un equipo versátil y maniobrable. La Administración manifiesta que no necesariamente la máquina que ofrezca un radio de giro menor será la más versátil y maniobrable, ya que de

acuerdo con los estudios realizados hay otras variables que se consideran para determinar la versatilidad y maniobrabilidad, aspectos como la capacidad de articulación del equipo, la capacidad de inclinación de las ruedas delanteras, entre otros. Señala que como ventajas de un mayor radio de giro están que se obtiene un mejor acceso a lugares donde el viraje del equipo en curvas pronunciadas requiere un menor tiempo, mejora el ataque del equipo hacia el material, mejora los cortes de material, permite mantener la dirección sobre la superficie horizontal para un mejor acabado del material y facilita o mejora la maniobrabilidad en caso de que exista un atascamiento. Indica que el tamaño de las llantas afectará el radio de giro, llantas de menor tamaño se obtendrá un radio de giro menor al que se puede obtener con llantas más grandes. Considera que la objeción carece de fundamento técnico, además, el recurrente no aporta beneficios para la satisfacción de los intereses de esta Administración. Señala que rechaza la objeción en contra de este punto del cartel de licitación, por no demostrar mediante argumentos técnicos una mejora al equipo. **iv) Sobre las llantas.** El objetante dispone que las dimensiones de las llantas de la niveladora MG 460 son de 14.00-24-12 PR G2. Solicita que se acepten llantas con dimensiones diferentes a las señaladas, que en su lugar solo se indique que deben ser las recomendadas por el fabricante. Afirma que esto no afecta al desempeño del equipo y ni la calidad exigida. La Administración afirma que el recurrente pretende que se permita ofrecer motoniveladoras con llantas 14.00-24-12 PR G2, siendo llantas más pequeñas que las de tamaño 17.5 x 25 que se solicita. Señala que si se acepta un tamaño menor de llanta, se desmejora el objeto que se pretende adquirir, ya que se reduce el despeje sobre el suelo y el rendimiento de la máquina sería distinto. Añade que igual sucede en un vehículo que cuando las llantas son pequeñas se obtiene velocidad y se pierde fuerza o, al contrario, cuando las llantas son grandes se obtiene fuerza y se disminuye la velocidad. Indica que rechaza la objeción, ya que la pretensión no se sustente en argumentos técnicos de peso, no se indican los beneficios de lo solicitado y solamente se pretende que el cartel se acomode a sus intereses. **4) Sobre la partida 3 “una excavadora hidráulica”.** **i) Sobre el motor.** El objetante argumenta que la excavadora HMK 220LC cuenta con un motor de 4 cilindros pero con mayor potencia del mínimo solicitado en el cartel, lo que brinda un bajo consumo de combustible pero a su vez una mayor capacidad de potencia, permite la armonía entre la demanda de potencia hidráulica y la entrega de potencia mecánica, aumentando la vida del motor y la bomba hidráulica. Solicita que se permitan ofrecer motores con al menos 4 cilindros. La Administración manifiesta que se solicitó el motor de seis cilindros porque es más pesado lo que se convierte en una máquina más

estable y contrapesada, ofrece una gama más amplia de potencia lo que permite obtener más rendimiento, trabaja más desahogado y por ende consume menos combustible, tendrá una vida útil mayor justamente por la característica de trabajar más desahogado, tiene mayor reserva de torque, al ser un motor que trabaja más desahogado y con sobrada potencia las posibilidades de calentamiento en periodos largos de trabajo se reducen, tiene balance perfecto que le da muchísima duración a los soportes de motor y al acople flexible que conecta el motor con las bombas hidráulicas, cuando se realizan trabajos de precisión a bajas revoluciones del motor tendrá disponible más potencia y la respuesta de las funciones hidráulicas será mejor, es más silencioso por estar mejor balanceado contribuyendo con la salud del operador y las personas que estén cerca del equipo y menor contaminación sónica. Indica que rechaza la objeción en contra de este punto del cartel de licitación. **5) Sobre la partida 4 “dos retroexcavadoras (back hoe)”. i) Sobre el motor.** El objetante expone que el motor del retroexcavador HIDROMEK tiene con un sistema de inyección mecánica que cuenta con dos unidades de filtrado de combustible y un separador de agua, el cual es un sistema robusto, muy conocido en nuestro mercado, que no requiere herramientas especializada para su diagnóstico y tiene bajos costos de reparación. Indica que el Decreto No. 39724-MOPT-MINAE-CCSS no estipula ninguna prohibición para la importación de equipos con motor con bomba de inyección mecánica, sino que lo único que establece son las características que este tipo de bomba debe cumplir, detallando las características que deben cumplir los motores con bomba de inyección con controlador electrónico. Solicita que la Administración elimine esa restricción y se admitan equipos que cuenten con un motor con sistema de inyección mecánica. La Administración expone que de aceptar la propuesta del objetante se estaría desmejorando el objeto que se pretende adquirir, ya que el sistema de inyección controlado electrónicamente es más eficiente en la relación de mezcla de aire y combustible, brindando un mejor aprovechamiento de combustible. Agrega que es un sistema que reduce las emisiones de contaminantes y permite que el motor funcione más estable y por ende la vida útil del motor será mayor. Indica que el sistema de inyección de combustible controlado electrónicamente es un sistema de última generación con los avances tecnológicos que se requieren actualmente para optimizar el consumo de combustible, reducir las emisiones de gases contaminantes y lograr ahorro de combustible. Establece que es un sistema utilizado desde hace mucho tiempo por diferentes fabricantes no sólo de maquinaria, sino también de camiones, buses, vehículos y motocicletas, que se han comprometido con el ambiente y que pretenden que sus productos tengan un consumo óptimo de combustible y

ahorro del mismo. Afirma que el sistema de la empresa objetante es un sistema de inyección que al día de hoy no ha sido actualizado y que no cuenta con avances tecnológicos y que no ofrece mayores beneficios a esta Administración. Expone que rechaza la objeción interpuesta y mantiene la petición de un sistema de inyección controlada electrónicamente. **ii) Sobre los frenos.** El objetante menciona que los frenos del retroexcavador HMK 102B Alpha no son autoigualables, está compuesta por bombas individuales por cada llanta, no hay un dispositivo que nivele el caudal ni presión en el sistema de frenos, la llanta derecha y la llanta izquierda son independientes una de la otra, cada una es un circuito aparte. Solicita que se modifique ese punto y se elimine la especificación de que los frenos sean autoigualables. La Administración indica que no se puede aceptar la objeción, por cuanto se estaría exponiendo la seguridad del equipo y del operador. Explica que un sistema de frenos de servicio debe cumplir con la característica de auto igualables, porque de lo contrario un lado frenaría más que el otro y el equipo se cruzaría o perdería su línea de recorrido. Señala que en un caso de operación en pendiente en camino de lastre o tierra y que en una curva el operador accione el freno y que un lado frene más que el otro, implica que la máquina perdería su recorrido y hasta podría provocar un accidente. Dispone que el sistema del recurrente no ofrece beneficios y desmejora el objeto de compra, no brinda seguridad al conducir la máquina, ya que, no hay un dispositivo que iguale la capacidad de frenado de ambos lados. **iii) Sobre el freno de estacionamiento de alta eficiencia.** El objetante indica que el sistema de frenos con que cuenta el HMK 102 B ALPHA es de aplicación mecánica, esta tiene la ventaja de que se reducen los costos de mantenimiento y reparación y, el procedimiento de ajuste lo puede realizar el operador desde la cabina sin necesidad de ningún entrenamiento especial. Explica que, debido a lo anterior, no ofrece la opción de accionarse de forma automática cuando el motor se apaga en caso de emergencia, como lo indica el cartel. Solicita que se admitan también equipos con frenos de aplicación mecánica y se indique como una característica preferencial los frenos accionados eléctricamente. La Administración manifiesta que el sistema de freno de estacionamiento que pretende ofrecer el recurrente presenta muchas desventajas en relación con el sistema de freno de estacionamiento que solicita el cartel. Expone que es de accionamiento mecánico, por lo tanto requiere mantenimiento periódico, no es sellado, ni de discos lubricados en aceite para mayor vida útil, requiere ajustes y mantenimiento y lo más importante, es un sistema de freno que al aplicarse mecánicamente no se accionará o aplicará automáticamente si el motor se apaga involuntariamente. Indica que esto último es una característica muy importante por un tema de seguridad del operador,

de manera que si el motor se apaga por cualquier razón ajena o involuntaria, el equipo no se detendrá porque no se aplicará el freno de estacionamiento automáticamente. Afirma que rechaza la objeción en contra de este punto del cartel de licitación porque la petición de la empresa objetante pretende desmejorar el equipo que se pretende adquirir y porque el sistema de freno de estacionamiento propuesto no representa ventajas para la Administración. **iv) Sobre la dirección.** El objetante señala que la máquina no tiene ningún sistema de emergencia para la dirección, pero tiene instalado un orbitrol y, una de las características de todos los orbitroles es que ellos funcionan como una bomba hidráulica mecánica accionada manualmente por el operador para poder mover el pistón que acciona la dirección. Solicita que se admitan equipos que cuenten con orbitrol y, que la característica de dirección de emergencia por si el motor se apaga se contemple como una preferencia técnica y no como un requisito de admisibilidad. La Administración dispone que el sistema de dirección del recurrente al contar con un orbitrol cumple con lo solicitado en el pliego de condiciones, ya que tiene la característica de que el orbitrol funciona como una bomba hidráulica mecánica accionada manualmente por el operador para poder mover el pistón que acciona la dirección, es decir, cuenta con un sistema de dirección de emergencia. Considera que no ve motivos para que se cambie o modifique el requerimiento, si con el equipo que pretende ofrecer se cumple con lo solicitado. **v) Sobre las especificaciones técnicas para el cargador con balde estándar.** El objetante manifiesta que el retroexcavador HMK 102B Alpha cuenta con una altura de descarga para el cargador con balde estándar de 2.613 mm. Solicita que se amplíe el rango y se permita participar con un equipo con una altura de descarga no menor que 2.613 mm. La Administración manifiesta que se realizará la aclaración y se solicitará como preferiblemente y así no se limitará la participación. **vi) Sobre las llantas.** El objetante establece que el cargador Cargador Retroexcavador marca HIDROMEK, modelo HMK 102B ALPHA, cuenta con llantas de las siguientes dimensiones: delanteras 16/70-20 12 capas y traseras 16,9-28 14 capas. Explica que estas son las dimensiones que la fábrica configuró y recomienda para el modelo HMK 102B ALPHA, las cuales son de tecnología novedosa, con un perfil más alto y un diámetro de aro mayor, permitiendo al equipo mejor desempeño en terrenos agrestes y arcillosos. Solicita que se acepten llantas con dimensiones diferentes a las señaladas, lo cual no afecta el desempeño del equipo. Afirma que no está solicitando que se modifiquen la cantidad de capas que deben tener las llantas, por el contrario, indica que ofrece llantas con una mayor cantidad de capas que representaría una ventaja para la vida útil de los neumáticos. La Administración

establece que la petición del recurrente no es aceptada por cuanto corresponde a aros de diámetro mayor pero no es cierto que las llantas sean de un perfil más alto. Indica que en el caso de las llantas traseras, se solicita que el tamaño mínimo sea 19.5 y la empresa objetante ofrece 16.9, con lo que hay una diferencia importante que va incidir en el despeje sobre el suelo, se solicita un aro número 24 y ofrecen un aro número 28. Agrega que para el caso de las llantas delanteras se solicita un tamaño mínimo de 12.5/80 y ofrecen 16/70 que desmejora la flotación y despeje sobre el suelo. Explica que las llantas solicitadas en el cartel darán a los equipos retroexcavadores mejor tracción, mejor despeje sobre el suelo y mejor flotación, por lo que no es una petición antojadiza, sino más bien que se pretende adquirir equipos retroexcavadores con llantas que se consigan fácilmente en el mercado nacional, con medidas comunes y que utilizan la mayoría de marcas de retroexcavadores que se comercializan en el mercado nacional. Menciona que sería muy lamentable tener el equipo fuera de operación por falta de llantas y que el motivo sea porque no se consiguen en el mercado nacional por ser de medidas poco utilizadas en los retroexcavadores. Manifiesta que rechaza la objeción, puesto que la petición de la empresa objetante pretende desmejorar el equipo que se quiere adquirir. **Criterio de la División:** Como punto de inicio es menester señalar que si bien en el recurso se identifica como “CA 0022/09/2019” se hace referencia al concurso “LICITACIÓN PÚBLICA NO. 2019LN-000001-0004200001” (folio 88 del expediente de los recursos de objeción), en atención a la situación apuntada líneas atrás, donde quedó patente que el concurso 2019LN-000001-0004200001 se dejó sin efecto, es que se asume que el recurso se presenta en contra el cartel de la licitación pública No. 2019LN-000001-0004200002, ello en aplicación del principio “*pro actione*” Ahora bien, en relación con los alegatos presentados por este recurrente, considerando lo expuesto en el “Criterio de División” del recurso de objeción interpuesto por la empresa Maquinaria y Tractores Limitada, lo procedente es declarar **parcialmente con lugar** el recurso incoado. **F) SOBRE EL RECURSO INTERPUESTO POR MTS MULTISERVICIOS DE COSTA RICA, S.A.** La objetante señala que los aspectos que impugna, se presentan porque a pesar de que en dos anteriores resoluciones, R-DCA-0420-2019 y ese órgano contralor, fue vehemente en que debía la Municipalidad de Buenos Aires, aportar los criterios técnicos emitidos por profesional en la materia y que estos formarán parte del expediente, en este nuevo proceso, se omite nuevamente dicho requisito, y eso conlleva una serie de inconvenientes: tales como que no existen justificaciones para requerirlas, no existen estudios de mercado y además se otorga un alto porcentaje a preferencias técnicas sin mayor justificación técnica, aun cuando en una

ronda anterior Contraloría las había descartado. En ese escenario indica: **1) Sobre la línea 1.**

**1.1) Sobre la errónea configuración técnica de las vagonetas.** La objetante señala que la Municipalidad tiene contradicciones en lo que pretende adquirir. Indica que en el caso de las vagonetas, línea 1, se define como objeto vagonetas 6x4, sin embargo, en el punto 13, de las especificaciones de la góndola, solicita que debe ser nueva, año 2019, y formar un todo con el autobastidor en que se instale y pide que la góndola sea de 14 m<sup>3</sup> como mínimo para transportar materiales con un peso aproximadamente de 1500 kilos por metro cúbicos. Manifiesta que para que una vagoneta puede transportar materiales para un peso de 21,000 kilogramos de carga, en la configuración que hace la Municipalidad, se requiere de un eje delantero de al menos 9.000 kilogramos de capacidad apto para trabajo pesado, y un eje posterior tándem de al menos 20.500 kilogramos, de capacidad, por lo tanto, el camión solicitado por el lado de los ejes es entonces de un peso bruto vehicular de 29.500 kilogramos (9.000+ 20.500). Agrega que un camión como el solicitado, pesa vacío 10.000 kilogramos y una góndola vacía pesa 3.000 kilogramos. Por lo tanto, si se suma la carga de 21.000 kilogramos, más el camión vacío 10,000 kilogramos y la góndola 3.000 kilogramos, se obtiene que el camión debe tener un peso bruto vehicular de 34.000 kilogramos (21.000 carga, 10.000 camión vacío y 3.000 góndola = 34.000 kilogramos). En ese sentido, considera que solicitar ejes que conjuntamente suman 29.500 kilogramos implica que no podrían transportar la carga que pretende la Municipalidad. Por lo anterior solicita que el eje trasero tenga como mínimo una capacidad de 26.000 kilogramos, para que el peso bruto vehicular sea de 35.000 kilogramos y ajustadamente supere los 34.000 kilogramos que debe tener el camión como mínimo, aun cuando esto provoque un desgaste acelerado del camión. La Administración considera que no es de recibo la pretensión de la objetante ya que el cartel establece que ese eje debe tener una capacidad de al menos 20 500 kgs, es decir, el cartel no limita la capacidad. Agrega que más bien los potenciales oferentes están en libertad de ofrecer capacidades mayores carga, de tal forma que la recurrente puede perfectamente cotizar su eje de 26 000 kg que está totalmente permitido por el cartel. Solicita rechazar el recurso en este extremo.

**1.2) Sobre el sistema de transmisión automatizada sin pedal de clutch.** La objetante señala que el cartel en esta línea da la posibilidad de ofertar dos tipos de transmisión: manual o automatizada. Además, el número de marchas también es abierto y solicita una traslación de 85 km/h y que logre superar una gradiente del 30%. Menciona que estos aspectos definen la capacidad que debe tener la transmisión que se oferte como elementos esenciales y en ese sentido, el camión que pueden ofrecer marca SINORTUCK,

modelo Sitrak, cumple con estas características. No obstante, considera que se equivoca la Municipalidad, al darle un mayor puntaje a la transmisión automatizada, que está incorporada en el cartel como un requisito de admisibilidad. Solicita se elimine la evaluación de este parámetro, siendo además que en el expediente original subido a SICOP, no se incorpora justificación técnica. La Administración indica cuáles son las diferencias entre la transmisión automatizada y la manual, siendo que la primera ofrece muchas ventajas y mejoras tecnológicas. Indica que por esa razón, el sistema de evaluación premia al oferente que la proponga y por esa razón, los oferentes deben valorar muy bien el proponerla porque su precio es alto comparado a la caja manual con pedal de clutch y palanca de cambios. Solicita rechazar el recurso en este extremo.

**1.3) Sobre la potencia del motor.** La objetante señala que en el punto 2 de esta línea se equiparan las normas SAE y DIN aun cuando las mismas no son comparables, para lo cual aporta criterio técnico. Señala que la potencia en SAE se realiza sin la incorporación de los aditamentos del vehículo y la norma DIN Europea incorpora todos los aditamentos, siendo que proporcionan entre un 15 y un 20% de diferencia entre ambas normas. Considera que para que la evaluación sea justa e igualitaria y no provoque una desigualdad de trato, se debe hacer la diferencia entre ambas normas. Concluye que por lo tanto, el puntaje de evaluación debe indicar en norma SAE o su equivalencia, tanto para los tres puntos de la potencia como para los tres puntos del torque. La Administración indica que los puntos se asignan cumpliendo con la potencia y torque solicitada en el cartel, independientemente de la norma que use el fabricante. Agrega que por ello solicita las curvas y demás información técnica para verificar su cumplimiento. Así las cosas, no hay ninguna limitación o restricción para participar, sino, más bien, la idea es que independiente de la norma utilizada se cumpla con la potencia y torque que requiere la Administración y en razón de ello, solicita rechazar el recurso en este extremo.

**1.4) Sobre el fan clutch de dos velocidades y doble caja de dirección.** La objetante señala que recientemente la Contraloría resolvió sobre la diferencia de características técnicas, indicando que siempre y cuando los vehículos ofrecidos cumplan con el objetivo perseguido por la Administración y se obtengan los mismos resultados, los otros componentes de un vehículo que se requiera, forman parte del diseño del fabricante. Considera que el fan clutch de dos velocidades y la doble caja de dirección corresponden a aditamentos propios de la fabricación de camiones en EEUU, siendo que los camiones europeos y asiáticos utilizan un fan clutch de una velocidad y una caja de dirección, obteniendo los mismos resultados y con menos gastos en repuestos y reparación. Por lo tanto solicita se eliminen estos parámetros de evaluación o al menos se dé

puntaje a otros sistemas, como en el caso de su representada, a fan clutch de una velocidad y a una caja de dirección. Lo anterior porque este tipo de evaluación va dirigida a una marca y no al interés municipal, que es el que debe privar en este tipo de contratos. La Administración estima que estos dos componentes no son requisitos de admisibilidad, por lo que considera que no hay limitación para que presente oferta la recurrente, y en ese sentido, señala que por ello debe rechazarse el recurso. Concluye que el sistema de evaluación premia con sólo 2 puntos al oferente que ofrezca este tipo de sistema de dirección, el cual no es antojadizo, sino que son mejoras tecnológicas y de seguridad para el operador, acompañante y del propio vehículo. **2) Sobre la línea 2. 2.1) Sobre el freno de estacionamiento.** La objetante señala que la Municipalidad insiste en este nuevo proceso, en darle una mayor importancia al sistema electrónico que al sistema mecánico de funcionamiento de estos equipos, aun cuando en la resolución, R-DCA-0420-2019, quedó demostrado y así aceptado por la Contraloría la equivalencia entre ambos sistemas. Solicita que se elimine este parámetro de evaluación ya que si el cartel acepta la participación con ambos sistemas, también debe aceptar los componentes resultantes del sistema, como este caso. Considera que el hecho de que el freno de estacionamiento se accione automáticamente si el motor se apaga, no le otorga un plus adicional. La Administración señala el recurrente no toma en cuenta que no se está limitando la participación de ningún oferente, sino que la Municipalidad requiere las características técnicas solicitadas en este punto y que queda a discrecionalidad de ella, la forma de definir los parámetros así como los factores de evaluación. Manifiesta que no existe razón fundamentada de la empresa objetante al señalar que hay una violación total a los principios de razonabilidad y proporcionalidad, ya que, según lo expone la misma empresa puede participar presentando su oferta con la motoniveladora marca XCMG, modelo GR 165, entendiendo que las condiciones técnicas del cartel de licitación no limitan su participación. Añade que además la Administración tiene un derecho de evaluar aspectos técnicos que considera dan valor agregado a los equipos que ofrezcan aspectos técnicos. En ese sentido, rechaza este aspecto del recurso pero procederá a analizar los aspectos técnicos que decidieron evaluar. **2.2) Sobre el caudal hidráulico superior.** La objetante señala que las motoniveladoras que ofrecen una transmisión de convertidor de torsión exige menos esfuerzo del motor y por ello requiere de un caudal hidráulico menor, como su caso. Manifiesta que Administración conoce esto y no pudo justificarlo técnicamente en el concurso anterior y tampoco lo hace ahora, y lo que en su oportunidad quiso incluirlo como un requisito de admisibilidad, ahora lo incluye

como un parámetro de evaluación, otorgando 5 puntos a quien tenga un caudal superior a 210 litros por minuto. Considera que debe ser al contrario, es decir que el sistema de mando directo es el que requiere de un mayor caudal hidráulico porque produce un mayor esfuerzo al motor, entonces un mayor caudal es sinónimo de un sistema comprado con el sistema de convertidor de torque. En ese sentido, solicita se elimine este parámetro de evaluación porque solo sirve para favorecer a un sistema que obliga al motor a un mayor esfuerzo y por ende a un desgaste mayor. La Administración rechaza lo indicado por el objetante. Indica que el recurrente confunde dos aspectos técnicos independientes uno del otro: por un lado, menciona que una transmisión de convertidor de torsión exige menos esfuerzo del motor, refiriéndose propiamente a una característica del sistema de transmisión, y por otro lado señala que las motoniveladoras con ese sistema de transmisión requieren de un caudal hidráulico menor. Indica que para la Municipalidad, otorgar puntos a las motoniveladoras que cuenten con un caudal hidráulico igual o superior a 210 l/m es garantía de movimientos hidráulicos más rápidos, teniendo claro que en un sistema hidráulico presión es fuerza y caudal es velocidad. Manifiesta que la asignación de los puntos de este factor que evalúa pretende premiar a las marcas del mercado que cuenten con tal característica y que garantizarán movimientos hidráulicos más rápidos y como consecuencia mayor producción. No considera que se limita la participación de los potenciales oferentes, además considera que el recurrente tiene un desconocimiento técnico ya que sus apreciaciones sólo confunden los aspectos técnicos a tomar en cuenta. Además, la objetante no señala los beneficios de eliminar este aspecto ni las ventajas que tendrían con el caudal hidráulico. Por lo tanto, rechaza este aspecto.

**2.3) Sobre el ventilador hidráulico y los insertos de desplazamiento.** La objetante señala que ambos tienen parámetros de puntuación de 5 a 0 puntos, diferencia en puntaje que viola los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Lo anterior ya que sus equipos disponen de dispositivos que realizan también la función de estos, por lo que solicita se proceda a ordenar una evaluación donde se dé también a otros sistemas, y no que se queden en cero, los demás oferentes que tienen dispositivos que ofrecen la misma función. La Administración señala que esta característica la incluye en el sistema de evaluación porque brinda el beneficio de que el ventilador del motor o abanico, además de ser hidráulico, tiene el beneficio de invertir su giro cada cierta cantidad de tiempo y con esto se mantienen limpios los enfriadores de la máquina. Manifiesta que la empresa objetante no señala en su réplica cual es el sistema de ajuste utilizado en la motoniveladora que pretende ofrecer y no señala los beneficios de su sistema de ajuste, por lo que rechaza

este aspecto. **3) Sobre la línea 3. 3.1) Sobre el tren de rodaje.** La objetante señala la función del tren de rodaje es soportar el equipo como cabina y pala excavadora para realizar el trabajo de excavación y en ese sentido es el fabricante quien diseña la capacidad de soporte que debe tener el tren de rodaje, tanto de largo como alto y ancho. Agrega que el equipo que pueden ofrecer, la excavadora XCMG modelo XG235C, tiene un largo en el tren de rodaje de 4.255 mm y el cartel solicita en el punto 9 que el largo del tren de rodaje no sea menor a 4.455 mm, es decir 20 centímetros menos que lo solicitado, lo que no produce ninguna afectación en su accionar y en el rendimiento. Agrega que con lo que ofrece, cumple con el objetivo de la excavadora, siendo que con el único aspecto técnico que no cumple, es que el largo del rodaje es menor en veinte centímetros, lo que no afecta el rendimiento total del equipo. La Administración señala que este aspecto carece de sustento técnico, siendo que pretende desmejorar el objeto que se pretende adquirir. Manifiesta que el recurrente no aporta pruebas técnicas de sus apreciaciones, y además en cuanto a lo que indica de una diferencia de 20 centímetros no es significativa y no va a afectar en el desempeño de la excavadora carece de este fundamento técnico. Concluye que rechaza la objeción en contra del punto de cartel de licitación por falta de aportar los beneficios de un sistema de rodaje más corto. **3.2) Ventilador hidráulico reversible.** La objetante señala que no se justifica técnicamente el que se otorgue un valor agregado al ventilador hidráulico, frente a otros posibles sistemas. Agrega que en cuanto a este requerimiento como a la velocidad de giro, la Contraloría General en la R-DCA-0420-2019 ordenó que motivara la incorporación de condiciones superiores o preferencias técnicas y que determinará la trascendencia de los requerimientos para efectos de estimar de qué forma agregan valor a la compra que se pretende, no obstante, no se cumplió por parte de la Municipalidad y tampoco ahora lo justifica. Agrega que considera desproporcionado darle 5 puntos, por lo que solicita se eliminen estos parámetros del sistema de evaluación ya que no agregan ningún valor por sí solos a la productividad de la excavadora. La Administración indica que es discrecional de la Administración establecer un sistema de evaluación en el cual se incorporen los aspectos que para la Administración es conveniente evaluar, siempre y cuando los aspectos técnicos ofrezcan un valor adicional al bien que se pretende adquirir. Agrega que existen beneficios que muestra el ventilador hidráulico presenta, razón por la cual considera necesario establecerlo como un factor de evaluación. Menciona que una vez más la empresa objetante no indica la velocidad de giro de la excavadora que pretende ofrecer, no indica los beneficios de eliminar o modificar lo que está evaluando y no aporta información técnica que permita

valorar su petición, por lo que solicita rechazar. **3.3) Sobre mayor torque en sistema de giro.** La objetante señala que esta preferencia técnica, al igual que las demás, tiene un valor de 5 puntos contra 0, pero en el punto 8 de esta línea, se solicita como mínimo que el torque del mecanismo de giro mínimo de 68 KN, por lo tanto si es un requisito de admisibilidad, no procede su evaluación, por lo que solicita sea eliminado. La Administración indica que analizados los aspectos que objeta la empresa objetante sobre este particular y debido al error que cometieron al evaluar un requisito de admisibilidad, se eliminará de las condiciones de admisibilidad y se mantendrá en el sistema de evaluación. **4) Sobre la línea 5. 4.1) Mayor despeje sobre el suelo.** La objetante señala que la Municipalidad con respecto a espacio desde el suelo, en el proceso anterior lo introdujo como un requisito de admisibilidad, y brindó las justificaciones respectivas. Posteriormente, la Contraloría indicó que la Administración debía proceder a motivar técnicamente la exigencia de mínimos en distancia desde el suelo, en relación con los equipos existentes en el mercado, lo que no hizo la Municipalidad y ahora tampoco, siendo que lo que hace es convertir un requisito de admisibilidad en un parámetro de evaluación, nuevamente sin justificación alguna. Manifiesta que la distancia al suelo de una compactadora, no tiene mayor relevancia, ya que la función principal es compactar sobre un material ya instalado, asfalto en este caso, y no como en su oportunidad lo justificó ese Municipio, diciendo que era importante por las condiciones del terreno, lo cual es falso. Por esa razón solicita se anule este parámetro de evaluación, que no aporta ningún plus adicional, y además otorga cinco puntos a quién lo obtiene y cero a los demás. Indica que a lo sumo, solicita que se evalúe en forma proporcional. La Administración menciona que la misma objetante señala los beneficios que obtendría con el requerimiento, razones que consideró para establecerlo como un aspecto de evaluación. Señala que el recurrente no conoce las calles del cantón, por lo que no acepta sus observaciones, sino que las considera sin fundamento técnico. Explica las razones por las cuales solicita el requerimiento. Objetante solicita eliminar la preferencia técnica del factor de evaluación sin dar argumentos técnicos para valorar los alegatos. Considera que aceptar la propuesta de la objetante es afectar el rendimiento y producción en las labores que debe ejecutar la maquinaria. **4.2) Sobre el mayor peso del rodillo y la mayor amplitud nominal.** La objetante señala que a estos dos aspectos se les otorgan, a cada uno, 5 puntos en los factores de evaluación, siendo que las diferencias entre estos componentes son mínimas. Solicita se varíe el sistema de evaluación de ambos parámetros a un sistema proporcional, por cuanto como está el pliego, violenta los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Lo anterior ya que por una diferencia de un

kilogramo en el peso del rodillo, un oferente puede obtener 5 puntos y los demás cero, ganando el concurso con amplia diferencia. La Administración señala que no le resulta posible analizar los argumentos de la empresa recurrente por cuanto no aporta información técnica para conocer las características del equipo compactador que pretende ofrecer, así como tampoco sus ventajas, requisitos necesarios para presentar un recurso de objeción. **Criterio de la División:** En relación con los alegatos presentados por este recurrente, considerando lo expuesto en el “Criterio de División” del recurso de objeción interpuesto por la empresa Maquinaria y Tractores Limitada, lo procedente es declarar **parcialmente con lugar** el recurso incoado.-----

### POR TANTO

De conformidad con lo expuesto y con fundamento en los artículos 81 y siguientes de la Ley de Contratación Administrativa, 178 y 180 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, se resuelve: **1) DECLARAR PARCIALMENTE CON LUGAR** los recursos de objeción interpuestos por **CRAISA, S.A., AUTOCAMIONES DE COSTA RICA AUTO-CORI, S.A., MAQUINARIA INTENSUS DE COSTA RICA, S.A., EUROMATERIALES EQUIPO Y MAQUINARIA, S.A., MTS MULTISERVICIOS DE COSTA RICA, S.A.** y por **MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA**, en contra del cartel de la **LICITACIÓN PÚBLICA No. 2019LN-000002-0004200001** promovida por la **MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES**, para la compra de maquinaria de producción y equipo de transporte para la UTGVM. **2) PREVENIR** a la Administración para que proceda a realizar lo indicado en la presente resolución, según lo dispuesto en el artículo 180 del citado Reglamento. **3) Se da por agotada la vía administrativa.**-----

**NOTIFÍQUESE.**-----

**ORIGINAL FIRMADO**

Allan Ugalde Rojas  
**Gerente de División**

**ORIGINAL FIRMADO**

Marlene Chinchilla Carmiol  
**Gerente Asociada**

**ORIGINAL FIRMADO**

Rosaura Garro Vargas  
**Fiscalizadora**

**ORIGINAL FIRMADO**

Suraye Zaglul Fiatt  
**Fiscalizadora**

