



## R-DCA-00259-2022

**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA. División de Contratación Administrativa.**

San José, a las diez horas con seis minutos del once de marzo del dos mil veintidós.-----

**RECURSOS DE OBJECCIÓN** interpuestos por las empresas: **AMÉRICA INGENIERÍA Y ARQUITECTURA S.A.** y **PIEDRA Y UREÑA ASESORES FINANCIEROS Y CONSTRUCTORES S.A.**, en contra del cartel de la **LICITACIÓN PÚBLICA N° 2022LN-000001-0023100001**, promovida por la **MUNICIPALIDAD DE CURRIDABAT**, para la *“construcción del puente vehicular para el sector de Cipreses”*-----

### RESULTANDO

I. Que en fechas veinticuatro y veinticinco de febrero de dos mil veintidós respectivamente, las empresas: América Ingeniería y Arquitectura S.A., así como Piedra y Ureña Asesores Financieros y Constructores S.A., presentaron ante la Contraloría General de la República, recursos de objeción en contra del cartel de la Licitación Pública N° 2022LN-000001-0023100001, promovida por la Municipalidad de Curridabat.-----

II. Que mediante autos de: 1) ocho horas cuarenta y cuatro minutos y 2) catorce horas cincuenta y seis minutos, ambos del veintiocho de febrero del dos mil veintidós esta División otorgó audiencia especial a la Administración licitante para que se pronunciara sobre los recursos de objeción interpuestos por las empresas América Ingeniería y Arquitectura S.A., y Piedra y Ureña Asesores Financieros y Constructores S.A. Dicha audiencia fue atendida mediante el oficio MC-PR-026-03-2021, del tres de marzo del dos mil veintidós, que se encuentra incorporado al expediente digital 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

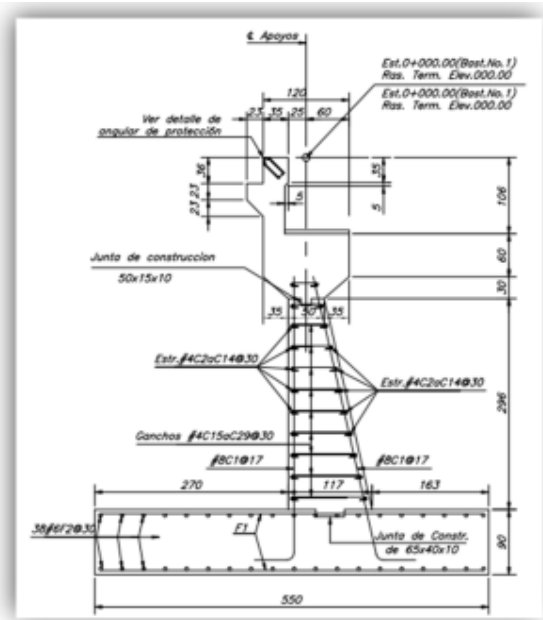
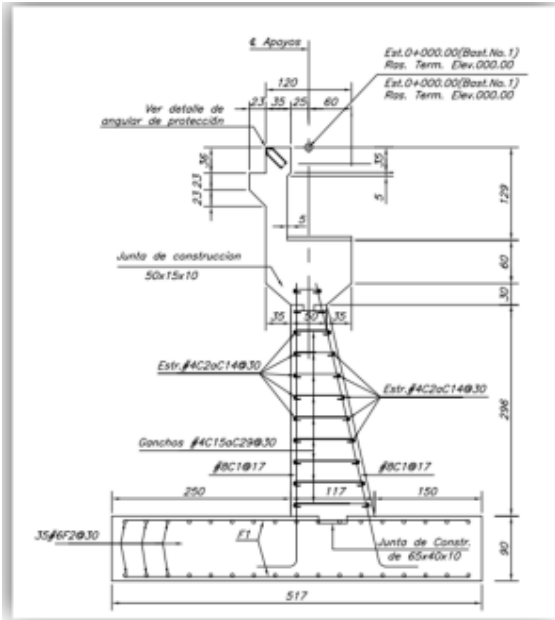
**I. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO PRESENTADO POR AMÉRICA INGENIERÍA Y ARQUITECTURA S.A. Exigencias que limitan la participación de más empresas y desvirtúan la finalidad de un consorcio:** La objetante señala que en el pliego cartelario, “Capítulo I. Aspectos técnicos, inciso I Descripción del requerimiento” se indica lo siguiente: *“Ofertas en consorcio. Dos o más participantes podrán ofertar bajo la forma consorciada, a*

***fin de reunir o completar requisitos cartelarios específicos del factor de calificación relacionado con la experiencia, (...) En cuanto a los años de experiencia se pueden sumar entre los participantes del consorcio sólo para efectos de la tabla de calificación, una vez superada la etapa de requisitos de admisibilidad, pero los proyectos de experiencia mínima deberán ser cumplidos por cada miembro, según se indicó anteriormente, todo conforme con la descripción de proyectos similares que se cita más adelante en este pliego.*** (el resaltado no es del original). Indica que lo resaltado muestra que se da un quebrantamiento al principio de libre competencia, según el artículo 5 de la LCA, y el inciso d) del artículo 2 del RLCA; al introducir una restricción que desvirtúa la naturaleza del consorcio, de acuerdo con lo especificado en el art 72 del RLCA, el cual establece que *“dos o más participantes podrán ofertar bajo la forma consorciada, a fin de reunir o completar requisitos cartelarios...”*. Lo anterior, debido a que los proyectos de experiencia mínima deberán ser cumplidos por cada miembro, a saber seis (6) proyectos de obras de infraestructura similar al presente requerimiento, que incluyan (cada proyecto) como mínimo un puente vehicular con una distancia mayor de 20 m entre apoyos y una medida mayor a los 9,5 m de ancho. Considera que es una cláusula que está en contra del espíritu del Consorcio para tener más ofertas válidas que garanticen la mejor oferta para el bien público, imposibilita la libre competencia. Agrega que: este tipo de cláusulas tienen como objetivo perpetuar el “exclusivo” círculo de empresas que actualmente construyen este tipo de infraestructura. Estima que hace imposible para una empresa “fuera de ese grupo” poder participar en dichos concursos, a pesar de que nuestra legislación precisamente ha dispuesto la figura del consorcio para reunir o completar requisitos cartelarios de distintas empresas, elevando entonces el número de potenciales oferentes, todo a favor de la Administración. Propone que debe modificarse para que los requisitos de admisibilidad deban ser cumplidos por el Consorcio con el aporte de los miembros que lo componen, tanto técnicamente como financieramente, eliminando que deban ser cumplidos por todos los integrantes del consorcio que limita en forma abierta la participación en Consorcio o en su defecto por la empresa que asume la responsabilidad por la construcción según el acuerdo consorcial presentado. Indica que lo objetado representa una causa injustificada de discriminación ya que no existe criterio técnico que justifique solicitarle a todos los miembros del consorcio su experiencia previa en puentes, siendo que lo correcto debería ser que la empresa que aporta o asume la responsabilidad de la construcción, de acuerdo con el acuerdo

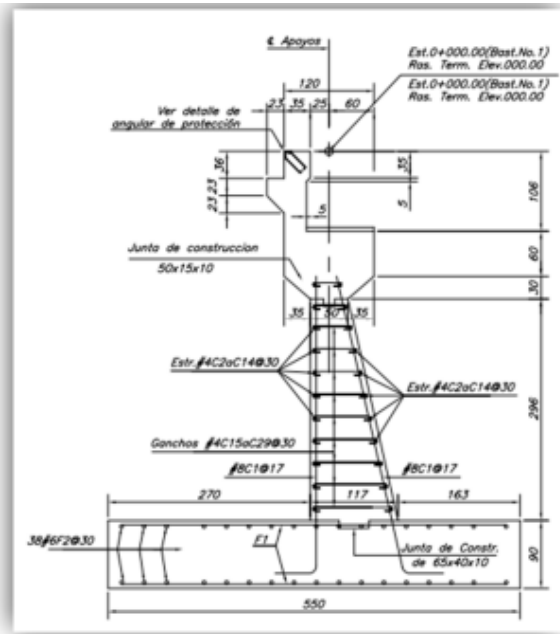
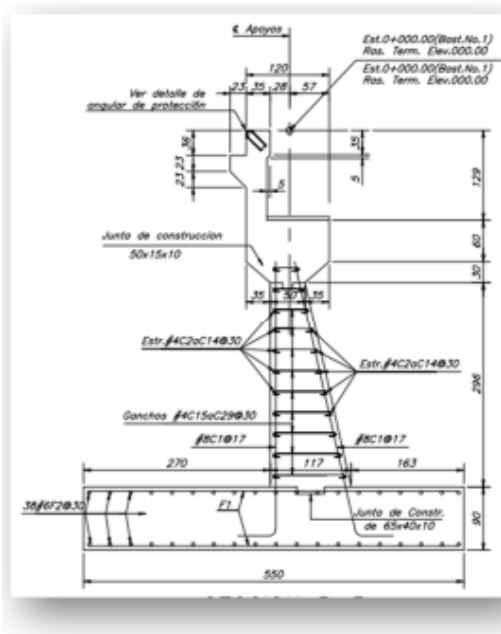
consorcial, sea la que deba cumplir con el requisito solicitado de experiencia. Para garantizar el los principios de igualdad y libre concurrencia solicita que se modifique el pliego cartelario, para el caso de ofertas en consorcio, que los requisitos de admisibilidad sean solicitados al Consorcio como un todo, con el aporte de cada miembro y no que cada miembro deba cumplirlos todos. La Administración basada en el oficio MC-DGV-0170-03- 2022, emitido por la Unidad Usuaria, sea la Dirección de Gestión Vial del municipio manifiesta su anuencia en modificar las condiciones objetadas, bajo los siguientes términos: *“...Es importante aclarar que, los requisitos solicitados responden a una justificación técnica que busca mejorar los resultados de ejecución, la modificación planteada busca potenciar y fomentar la participación por medio de consorcio en la licitación para aquellas empresas que no logren cumplir los requisitos de admisibilidad por sí solas, en caso de resultar adjudicado el consorcio deberá velar porque la empresa/profesional con mayor expertise sea la responsable directo de las tareas por ejecutar, evitando que se utilice el consorcio para acceder a contrataciones en las que durante la etapa constructiva no se pueda hacer frente de manera integral, poniendo en riesgo los recursos públicos. En ningún caso la intención municipal será quebrantar el principio de la libre competencia, y siempre está en busca del bien público, mediante el mejor aprovechamiento de los recursos públicos en pro de la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas del cantón. El fin último de los ajustes planteados son, transparentar cualquier proceso de la presente contratación y fomentar la participación de empresas que cumplan tanto con las capacidades técnicos administrativas como con los criterios de sostenibilidad que establece la normativa costarricense, todo esto sin poner en riesgo ningún criterio de calidad de los productos esperados...”*. Agrega que según lo expuesto y con el fin de dar celeridad al proceso, por cuanto la zona a intervenir representa un riesgo en temporada de lluvias, procedió a modificar el cartel. Indica que se puede observar en SICOP la versión final con la modificación N°1, con el texto sustitutivo en fuente de color azul. Remite la última versión del cartel que contiene la modificación al objeto que resuelve las pretensiones de los recurrentes la cual fue publicada de oficio por parte de esta Proveeduría Municipal. **Criterio de la División:** Observando que la Administración ha valorado el contenido de lo solicitado y bajo su propio criterio pretende modificar la cláusula objetada, se declara **con lugar** este extremo del recurso. Quedando bajo responsabilidad de la Administración las razones y justificaciones sobre la procedencia del allanamiento, el cual como se dijo se entiende fue debidamente valorado por la licitante. **II.**

**SOBRE EL FONDO DEL RECURSO PRESENTADO POR PIEDRA Y UREÑA ASESORES FINANCIEROS Y CONSTRUCTORES S.A. Limitación de admisibilidad doble para el**

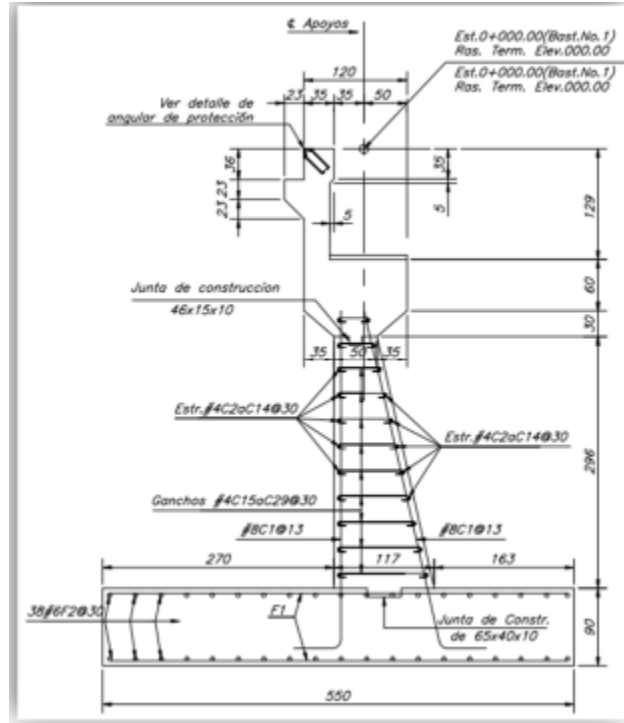
**proyecto:** La objetante señala que dentro del pliego de condiciones se da una limitante doble en la experiencia, siendo que parte de esta limitante solamente habla de una mayor cantidad de material pero no una mayor complejidad en la técnica constructiva, donde se indica: “...Además, deberá demostrar que tiene en su haber el desarrollo de construcción por un mínimo de seis (6) proyectos de obras de infraestructura similar al presente requerimiento, que incluyan (cada proyecto) como mínimo un puente vehicular con una distancia mayor de 20m entre apoyos y una medida mayor a los 9,5m de ancho...”. Entiende que el grado de dificultad se toma con la longitud del puente, en este caso 20 metros, y el ancho del puente solamente habla de si el puente posee 1 o 2 carriles, pero el proceso constructivo no varía en complejidad en un puente de 1 carril y un puente de 2 carriles. Señala que construir un puente de 20 metros de un solo carril y acera adosada posee el mismo grado de complejidad que construir un puente de 20 metros y dos carriles y dos aceras adosadas a los extremos, con la única diferencia de aumentar la cantidad de material entre uno y otro, pero no el grado de complejidad. Respeta la discrecionalidad con que cuenta la Municipalidad de Curridabat pero entiende que la discrecionalidad administrativa encuentra su límite en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública. Un puente vehicular es funcional en el momento en que permite el paso de vehículos y está diseñado para soportar cargas vehiculares conforme a la normativa que se aplique. En Costa Rica y por norma se adopta lo establecido por el AASHTO LRFD BRIDGE DESIGN SPECIFICATIONS y una carga de diseño conocida como “HL-93”, que es la misma carga para un puente de una vía y la misma carga para un puente de dos vías. Añade que, el ancho del puente solamente responde a necesidades de cantidad de vehículos que lo utilizarán, por lo que es necesario aumentar las cantidades de materiales para doblar la cantidad de vías, o sea que la complejidad en su construcción es la misma y la única diferencia es el tiempo y los materiales. Señala que en nuestro país es común utilizar el estándar de puentes de la Dirección de Puentes del Ministerio de Obras Públicas, entidad rectora para la construcción de puentes, la cual posee diversos planos para la construcción de obra en las longitudes de 12, 15 18, 22,5, 24 y 30 metros de la siguiente forma: Que según dicho estándar, para la subestructura (bastiones) de dos vías se tiene el siguiente plano: -----



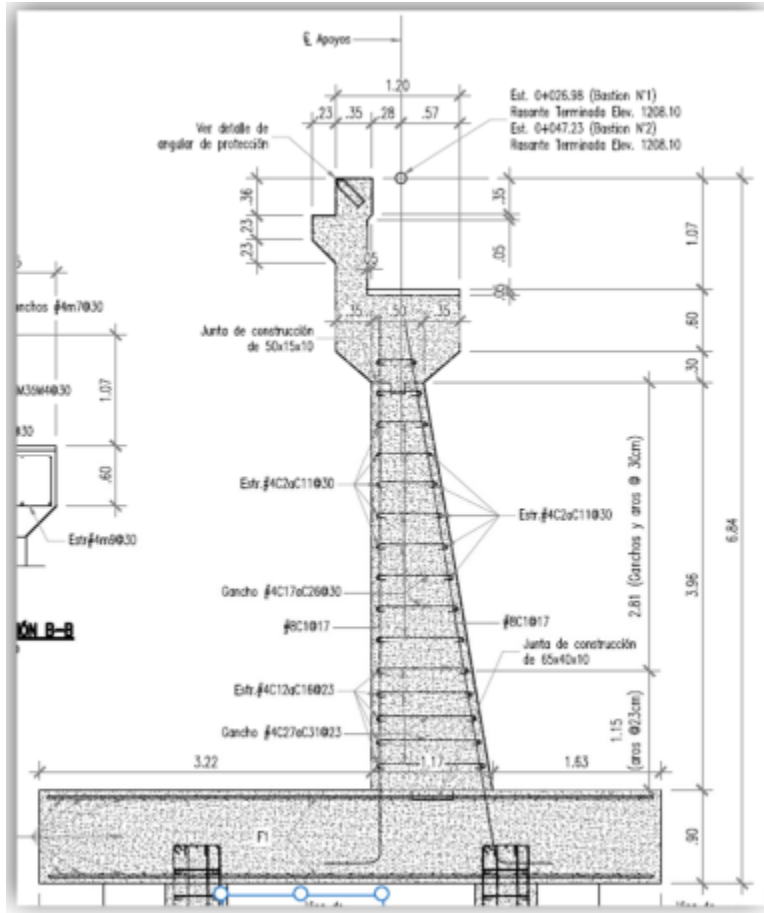
Captura de Pantalla No. 2 y 3. Bastión para puente de 15 metros y 18 metros respectivamente.



Captura de Pantalla No. 4 y 5. Bastión para puente de 22,5 metros y 24 metros respectivamente.

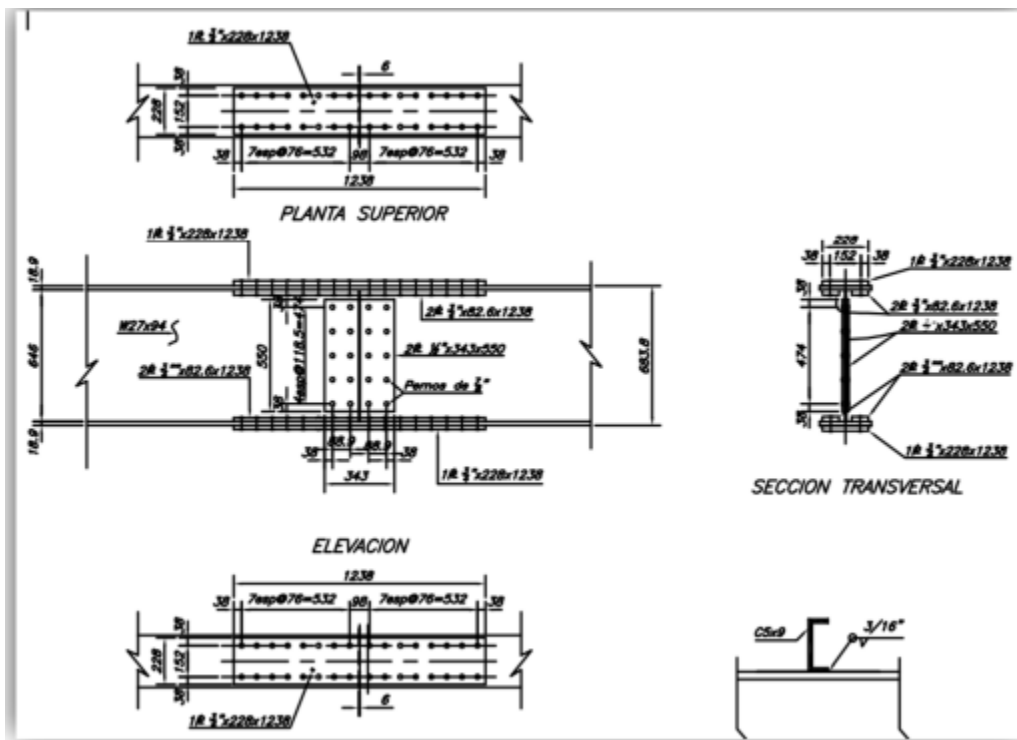


Captura de Pantalla No. 6. Bastión para puente de 30 metros / Como se puede observar los bastiones a partir de 18 metros son iguales para los puentes de 18, 22,5, 24 y 30 metros y se diferencia del bastión de 15 únicamente en 33 cm más de ancho de placa, es decir, el bastión de 15 metros tiene 2,88 m<sup>3</sup> menos que cualquier otro bastión, siendo claro que la construcción de bastiones es lo mismo para todos los puentes. Para el puente en cuestión en Cipreses, la administración presenta un bastión similar al estándar del MOPT: -----



Captura de Pantalla No. 7. Bastión para proyecto de 20 metros. / Es decir, que la técnica para construir bastiones no varía de un puente de 18 metros hasta un puente de 30 metros. Estos bastiones al no tener diferenciación en la técnica constructiva son los mismos para diversas longitudes de puentes, de forma que una limitación en esta línea es ir en contra de esa limitante de la técnica, la lógica y la conveniencia. De 15 hasta los 30 metros se utiliza el mismo bastión por lo que la experiencia es viable en este rango de longitudes. Utiliza como ejemplo los carteles que publica el Banco Interamericano de Desarrollo BID, que en sus carteles acepta la experiencia de puentes desde los 12 metros, esto por cuanto el bastión del puente de 12 metros es igual al de 15 metros, el cual como se demostró arriba posee menos de 3 metros cúbicos de concreto que los subsecuentes hasta los 30 metros. Agrega que el BID entiende que por lo general los bastiones son el mayor grado de complejidad y dado que los empalmes que unen vigas es la única limitante de la longitud y que estos son iguales para todos los puentes, permiten experiencia en puentes desde los 12 metros. Adicional a esto y bajo la lógica de

cantidades, hacer la mitad del bastión para conseguir un puente de 1 vía es simplemente reducir las cantidades, respetando la sección transversal del bastión. Explica que el siguiente elemento a analizar es la superestructura, dado que bajo la misma lógica de construcción la dificultad se presenta en sí el puente requiere o no el empalme de vigas, es decir: 1. Para un puente de 15 metros no se empalman vigas (vigas 36x194) 2. Para un puente de 18 metros se empalma una viga 27x94 de 12 metros y la mitad de otra viga (6 metros) para lograr la longitud.-----

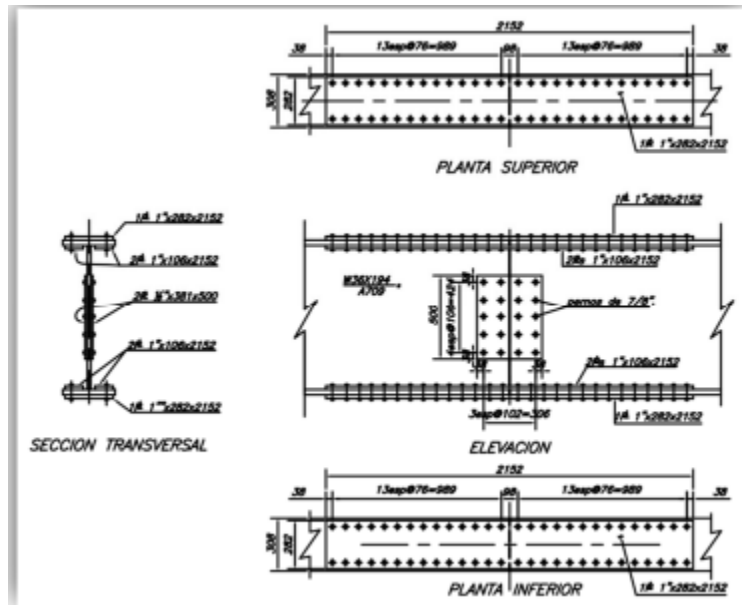


Captura de Pantalla No. 9. Empalme para vigas (27 x 94) en puente de 18 metros. / 3. Para un puente de 22,5 metros se empalma una viga 36x194 de 15 metros y la mitad de otra viga (7,25 metros) para lograr la longitud.-----

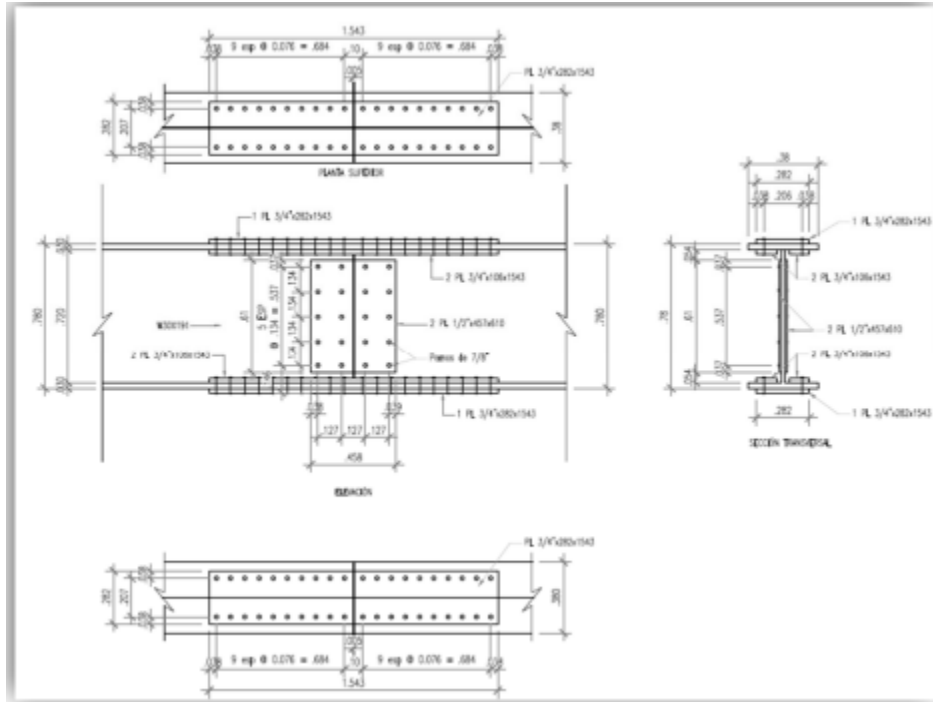




Captura de Pantalla No. 11. Empalme para vigas (27 X 94) en puente de 24 metros. / 5 para un puente de 30 metros se empalma una viga 36x194 de 15 metros y dos mitades de otra viga (7,5 metros) para lograr la longitud.-----



Captura de Pantalla No. 12. Empalme para vigas (36 x 194) en puente de 30 metros. / Como se puede observar, todos los empalmes llevan el mismo tipo de orificios y el mismo tipo de pernos, por lo que es evidente que la técnica es la misma variando solo la cantidad de materiales dado que son los mismos materiales para los empalmes. En el puente de Cipreses de esta contratación, la Administración presenta el siguiente empalme: -----



Captura de Pantalla No. 13. Empalme para vigas (30X191) en puente de 20 metros. / Ante esto es claro que la única diferencia entre un puente de una vía a un puente de dos vías es la cantidad de vigas que utiliza el mismo, pero quien puede hacer un puente de un carril para cualquier longitud puede hacer un puente de dos carriles para esa misma longitud. Siendo que: limitar la experiencia en el ancho del puente es un elemento restrictivo que va en contra de la lógica y la técnica constructiva, siendo este el límite de la discrecionalidad. Estima que en Costa Rica son pocas las entidades que regularmente licitan puentes, siendo estas las CNE, INDER y CONAVI, los gobiernos locales por sus limitantes presupuestarias no acostumbran a licitar este tipo de obras. Manifiesta que entidades como la CNE, INDER y CONAVI en sus carteles únicamente establecen admisibilidad por la longitud de los puentes y no por el ancho. Señala que esta contratación presenta uno de los mayores incentivos para la participación de empresas PYME en este tipo de obras, otorgando un puntaje adicional por “factores sustentables”, sin embargo, la limitación en experiencia (doble limitación) prácticamente no permite la participación de ninguna PYME. Menciona que el ejemplo de la contratación del puente sobre el Río Pirro a la entrada de Heredia, promovida la Municipalidad de Heredia en el año 2021, incluyendo una doble limitación para un puente de 18 metros de longitud, limitando también la experiencia a anchos de 30 metros, en la que solo participaron las 4 empresas más grandes del

país: Constructora MECO S.A, CODOCSA S.A, Constructora Hernán Solís S.R.L y Puente PREFE Ltda. Dejando de lado a todas las empresas medianas ya que estas empresas grandes son las que se reparten más del 80% de contratos de puentes en Costa Rica y las únicas en tener la experiencia para estas obras bajo una doble limitación. Agrega que existe historia reciente sobre la limitación doble en puentes (longitud y ancho) incluso para un puente de menor longitud “*y son solo MECO, HSOLIS, CODOCSA y PUENTE PREFE*” las empresas que pueden participar, pero más que limitar la participación de empresas, estas limitaciones permiten que entre las mismas empresas y para el mismo puente existan diferencias en cotizaciones de más de 400 millones de colones. Estima que en el mercado actual de construcción de puentes existen las siguientes empresas a nivel nacional activas (dato tomado de SICOP): ·PROCON S.A. · Constructora SHAAN S.A. · GASA · ESCOJISA · Piedra y Ureña · Canales y Drenajes del Caribe · ALCA · Taller REYSA · ESTRUMET · América Ingeniería · COPISA · CODOCSA · HSOLIS · MECO · Puente PREFE. Indica que tampoco la figura de consorcios permitiría la unión de empresas para completar requisitos dado que el cartel también limita el punto indicando: “*...no obstante, cada miembro (persona jurídica) deberá cumplir individualmente con todos los requisitos de admisibilidad definidos...*” Es decir, para consorciarse igualmente ambas empresas deben cumplir con 6 puentes de 20 metros de largo y 9.50 metros de ancho, siendo en este caso que solo las grandes empresas puedan consorciarse entre sí. Determina que, desde la subestructura, la construcción de puentes lleva la misma técnica, siendo que la única variante es la cantidad de materiales. en el caso de la superestructura que es el elemento que le da la longitud a un puente esta se establece por la cantidad de vigas que posee para permitir el paso de vehículos, no obstante cualquier empresa que logre hacer 1 viga, puede hacer 2, 3, 4, 5 y más vigas, por lo que limitar la participación de este concurso al ancho, es permitir que solo las empresas grandes puedan participar. Concluye que: 1. Se demostró que la técnica para la construcción de bastiones indistintamente del ancho del puente o del largo es la misma, dado que el ente rector posee el mismo bastión para todos los puentes y la estructura a construir para este proceso es igual a dichos bastiones. 2. También que 1 vía lo único que posee son menos vigas por lo que la lógica dicta que es la longitud la única que podría marcar la diferencia en la construcción de puentes, la lógica demuestra que los empalmes de vigas son iguales y las vigas poseen los mismos perfiles (perfil tipo I) variando sólo la dimensión de la viga, pero la manipulación es igual para

las vigas, dado que solo se utilizan 27x94 o bien 36x194, en el caso actual se utiliza una viga 30x191, mismo perfil pero diferente tamaño con un empalme igual. 3. Limitar la experiencia en dos puntos, solo daría a la Administración ofertas de las empresas más grandes del país, mismas que poseen los costos operativos más grandes y por ende sus ofertas son más caras, sin embargo, no limitar permitiría incluso la participación de empresas PYME en el sector, mismas que poseen experiencia para la construcción de puentes y poseen gastos operativos más bajos, permitiendo a la Administración un mayor número de opciones. 4. Mantener el pliego de condiciones con estas limitantes violenta los principios básicos del concurso, que pretenden que la Administración permita la participación del mayor número de ofertas, que por condiciones de técnica puedan llevar a cabo la obra y no por el contrario contar solo con 4 ofertas que teniendo la misma calidad técnica del gran mercado. Es así como se pone en tela de duda la aplicación del principio de eficiencia y el de eficacia pues la Administración cierra el mercado de participación a un grupo reducido de posibles oferentes pero no por razones de ciencia, técnica y lógica, sino por una condición restrictiva que no le suma en nada al resultado más que el pago de costos elevados en las contrataciones. Este tipo de condiciones limitadas son un espejismo para la figura del consorcio. De nuevo sin que el criterio sea técnico y su contenido sea relevante para establecer si una empresa puede o no llevar a cabo la obra. Solicita se modifique el pliego de condiciones y se establezca como único requisito la longitud del puente. La Administración basada en el oficio MC-DGV-0170-03- 2022, emitido por la Unidad Usuaria, sea la Dirección de Gestión Vial del municipio manifiesta que: “ *Considerando la complejidad del proyecto, se basa principalmente en el manejo de equipo, maquinaria, personal calificado para la colocación de estructuras con una luz como la de este proyecto en específico, no tanto el tipo de estructura (bastiones) si no en el tipo de vigas (peso, dimensiones, grado del acero, etc.) también considerando que el ancho del puente influye directamente en aspectos estructurales, económicos, logísticos y control de calidad que determinan su complejidad global. La comparación planteada en el recurso sobre el ancho de un puente de uno o dos carriles y su comparación con los puentes tipo MOPT, es basada en un criterio de normalización más que en un análisis estructural global. Lo cierto es que las estructuras y su diseño responden a las condiciones del sitio y sus particularidades, tales como, condición geométrica, condiciones ambientales, edificaciones cercanas, tipo de vía, conectividad y estas inciden directamente en la complejidad constructiva, financiera y logística de su ejecución total. El hecho de que el MOPT*

*manejo puentes tipo es por un criterio de oportunidad y practicidad de frente a la administración de sus activos y sus competencias. Especialmente considerando los voladizos del diseño asociados a las aceras del puente, pero para este caso en específico se considera de mayor peso y mayor responsabilidad el manejar la luz del puente, por lo tanto, se realiza la disminución del requisito de admisibilidad a 7,50m de ancho como mínimo y de esta manera no poder equiparar puente peatonal o ciclistas a un puente vehicular.”* Además de lo antes dicho, en la última versión del cartel que aporta (el cual contiene las modificaciones realizadas en virtud de los recursos presentados en su contra) para este punto en cuestión señala: “*Se establece que las estructuras y el diseño requeridos responden a las condiciones del sitio y sus particularidades, tales como condición geométrica, condiciones ambientales, edificaciones cercanas, tipo de vía, conectividad y estas inciden directamente en la complejidad constructiva, financiera y logística de su ejecución total. Especialmente se debió considerar los voladizos del diseño asociados a las aceras del puente, pero para este caso en específico se considera de mayor peso y mayor responsabilidad el manejar la luz del puente, por lo tanto, se realiza la disminución del requisito de admisibilidad a 7,50m de ancho como mínimo y de esta manera no poder equiparar un puente peatonal o de ciclistas con un puente vehicular.”.* **Criterio de la División:** Si bien es cierto la Administración en el criterio que remite al contestar la audiencia especial se entiende que se allana a lo pretendido por la objetante, dado que manifiesta que modificará la cláusula objetada en lo relativo a la disminución del ancho del puente (disminuyendo la medida de 9.5 m a 7.5 m), y eso es parte de lo que ha extraído este órgano contralor de la pretensión de la recurrente, al solicitar que “se modifique el pliego de condiciones y se establezca como único requisito la longitud del puente”, aún y cuando en su pretensión no es completamente expresa sobre lo que busca lograr con la impugnación del presente punto, observa este Despacho ambigüedades e inconsistencias entre lo señalado por la Licitante y la modificación que decidió realizar en la medida requerida para el ancho del puente (7.50m como mínimo). Indica la Administración en el MC-DGV-0170-03- 2022: “*Considerando la complejidad del proyecto, se basa principalmente en el manejo de equipo, maquinaria, personal calificado para la colocación de estructuras con una luz como la de este proyecto en específico, no tanto el tipo de estructura (bastiones) si no en el tipo de vigas (peso, dimensiones, grado del acero, etc.) también considerando que el ancho del puente influye directamente en aspectos estructurales, económicos, logísticos y control de calidad que determinan su complejidad*”

*global.(...)*” (documento aportado por la Administración al contestar la audiencia y que consta en el expediente electrónico de este proceso, número CGR-ROC-2022001951, visible en el folio 14 de dicho expediente, con número de documento: 6571-2022-Adjunto, archivo “MC-DGV-0170-03-2022 -Solicitud de modificación al cartel.pdf, visible en página 2), comentario con el que parecería que el ancho del puente no es el factor determinante que le interesa valorar y por lo tanto modificar. Adicionalmente, indica *“también considerando que el ancho del puente influye directamente en aspectos estructurales, económicos, logísticos y control de calidad que determinan su complejidad global”*, por lo que no resulta claro cuál es la valoración técnica realizada por la Administración que sirve de sustento a la modificación realizada. Además, señala en la nueva versión del cartel que aporta: *“Se establece que las estructuras y el diseño requeridos responden a las condiciones del sitio y sus particularidades, tales como condición geométrica, condiciones ambientales, edificaciones cercanas, tipo de vía, conectividad y estas inciden directamente en la complejidad constructiva, financiera y logística de su ejecución total. Especialmente se debió considerar los voladizos del diseño asociados a las aceras del puente, pero para este caso en específico se considera de mayor peso y mayor responsabilidad el manejar la luz del puente, por lo tanto, se realiza la disminución del requisito de admisibilidad a 7,50m de ancho como mínimo y de esta manera no poder equiparar un puente peatonal o de ciclistas con un puente vehicular.”* (documento aportado por la Administración al contestar la audiencia y que consta en el expediente electrónico de este proceso, número CGR-ROC-2022001951, visible en el folio 14 de dicho expediente, con número de documento: 6571-2022-Adjunto, archivo “Pliego\_de\_condiciones\_particulares\_Con\_modificacion\_1.pdf”, visible en página 8). De lo expuesto, la Licitante parece justificar la medida requerida actualmente como experiencia para el ancho del puente (9.50m) dadas las condiciones específicas del sitio del proyecto, pero termina allanándose a lo pretendido y decide reducir la medida del ancho del puente a 7.50m, sin que se aprecie cual es el fundamento técnico para tal decisión. Debido a lo antes dicho, debe la Administración motivar adecuadamente su decisión de realizar la modificación supra citada, mediante un criterio técnico adecuado y suficiente, emitido por profesional competente, que justifique y determine con claridad las razones que la impulsaron a realizar el cambio en el pliego cartelario, específicamente como se dijo en el ancho del puente en los términos que indicó, y a efectos de acreditar la experiencia constructiva de los oferentes. Debe tenerse en cuenta también que, el

recurso presentado por la objetante no presenta adecuado desarrollo argumental, si bien presenta imágenes de diversas estructuras, no realiza un desarrollo técnico a partir de éstas que constituya una justificación técnica para la modificación que propone a efectos de reducir la medida requerida en el pliego cartelario para el ancho del puente (punto 1. El perfil de experiencia de la empresa). Todo lo anterior orientado a que la Administración determine si efectivamente la modificación que planea hacer (reducción del ancho del puente) resulta aplicable al objeto contractual, en el sentido de que la Licitante pueda recibir ofertas que cumplan con lo perseguido por ella y satisfacer su necesidad. Por lo antes expuesto se declara **parcialmente con lugar** este extremo del recurso. **Consideración de oficio:** Sin perjuicio de lo resuelto para los recursos en cuestión y siendo que la Administración indica que ha modificado el pliego de condiciones, resulta necesario recalcarle a la Administración que debe esperar a que este órgano contralor resuelva el recurso de objeción interpuesto antes de realizar variación alguna al pliego de condiciones. Respecto de la importancia de esperar el resultado de lo resuelto por este órgano contralor en materia de objeciones, mediante resolución R-DCA-584-2015 de las a las ocho horas con cuarenta y ocho minutos del cuatro de agosto de dos mil quince se indicó: *“(...) este Despacho deba llamar severamente la atención de esa Administración respecto a su obligación de acatamiento de lo resuelto por este órgano contralor, para lo cual de antemano se le indica a esa institución, que esta debe esperar a la comunicación respectiva por parte de esta Contraloría para llevar a cabo las modificaciones en este proceso, toda vez que ha sido evidente que esa institución sin conocer el resultado de los recursos de objeción presentados a resolver en esta sede, ha procedido a practicar de oficio una serie de modificaciones, sin conocerse de nuestra resolución, aspecto que distorsiona la dimensión de las modificaciones que deban implementarse, y consecuencia de ello, provocando atrasos en el proceso. Así las cosas, se **declara con lugar** el recurso en este extremo, con la finalidad que la institución proceda a dar cumplimiento a lo resuelto por este Despacho desde la resolución anterior, mediante la respectiva modificación al cartel, la cual debe contar con la publicidad respectiva (...).”* De manera que, debe la Administración esperar a lo que se decida en esta instancia para determinar si debe proceder a realizar alguna modificación al pliego de condiciones, siendo que el numeral 180 del RLCA regula que *“Cuando la resolución de la Contraloría General de la República disponga la modificación del cartel, la Administración se encuentra obligada a realizar las enmiendas y publicarlas por los medios correspondientes. Si*



de las modificaciones efectuadas se derivare una variación sustancial del objeto, la Administración deberá ampliar el plazo de recepción de ofertas, para ajustarlo a los plazos mínimos señalados por este Reglamento.” (El subrayado no es original). Es así como, cualquier actuación que despliegue la Administración debe estar apegada al ordenamiento jurídico y se realiza bajo su entera responsabilidad.-----

#### 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 CON LUGAR** el recurso de objeción interpuesto por la empresa: **AMERICA INGENIERIA Y ARQUITECTURA S.A** **2) DECLARAR PARCIALMENTE CON LUGAR** el recurso de objeción interpuesto por la empresa: **PIEDRA Y UREÑA ASESORES FINANCIEROS Y CONSTRUCTORES S.A.**; ambos en contra del cartel de la **LICITACIÓN PÚBLICA 2022LN-000001-0023100001**, promovida por la **MUNICIPALIDAD DE CURRIDABAT**, para la “*construcción del puente vehicular para el sector de Cipreses*”. **3) PREVENIR** a la Administración para que proceda a realizar las modificaciones indicadas al cartel, dentro del término y condiciones previstas en el artículo 180 del citado Reglamento, de considerar oportuno modificar el cartel. **4) Se da por agotada la vía administrativa.- NOTIFÍQUESE.**-----

Karen Castro Montero  
Asistente Técnica

Allan G. Quesada Monge  
Fiscalizador Asociado



AGQM/LCA/DSQ/nrg.  
NI: 5848, 5920, 6571,  
**NN: 04194 (DCA-0872-2022)**  
G: 2022001341-1  
Expediente: CGR-ROC- 2022001951