

## Emitir resolución de recursos

### 1. Generar resolución de recursos

<b>Encargado</b>	OSCAR JESUS ABURTO MOYA		
<b>Fecha/hora gestión</b>	30/07/2024 14:16	<b>Fecha/hora resolución</b>	30/07/2024 14:32
<b>* Procesos asociados</b>	Recursos	<b>Número documento</b>	8072024000001179
<b>* Tipo de resolución</b>	Fondo		
<b>Número de procedimiento</b>	2024LY-000006-0012800001	<b>Nombre Institución</b>	BENEMERITO CUERPO DE BOMBEROS DE COSTA RICA
<b>Descripción del procedimiento</b>	Tractocamiones y semiremolques (Cisternas)		

### 2. Listado de recursos

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002024000001084	05/07/2024 22:27	EDGARDO ALBERTO WAGNER ZAMORA	MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002024000001081	05/07/2024 18:32	MARTHA CAROLINA GOMEZ RODRIGUEZ	EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002024000001079	05/07/2024 18:32	MARTHA CAROLINA GOMEZ RODRIGUEZ	EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica

### 3. \*Validaciones de control

<input checked="" type="checkbox"/> Tipo de procedimiento
<input checked="" type="checkbox"/> En tiempo
<input checked="" type="checkbox"/> Prórroga de apertura de ofertas
<input checked="" type="checkbox"/> Legitimación
<input checked="" type="checkbox"/> Quién firma el recurso
<input checked="" type="checkbox"/> Firma digital
<input checked="" type="checkbox"/> Cartel objetado
<input checked="" type="checkbox"/> Temas previstos

### 4. \*Resultando

I. Que mediante auto número 8052024000001269 de las 15:07 horas del 08 de julio de 2024, esta División otorgó audiencia especial a la Administración licitante.

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

### 5. \*Considerando

#### 5.1 - Recurso 8002024000001084 - MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA

#### Requisitos exigidos por normativa técnica-suministros - Argumento de las partes

Los argumentos del recurrente se pueden consultar en el expediente.

#### Requisitos exigidos por normativa técnica-suministros - Argumentación de la CGR

Parcialmente con lugar (Ley 9986)

**I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES:** En el contexto de la audiencia especial de la Administración, este Despacho Contralor ha observado dos respuestas integradas, una correspondiente al área de Proveeduría de alcance general y otra del área técnica, donde incluso puede notarse alguna incongruencia entre las respuestas para algunos de los puntos. Sobre el particular, se le debe recordara la Administración que las respuestas a una audiencia especial deben estar concentradas en un único criterio que refleje sin ambigüedades la posición institucional. Por lo que para efectos de la atención de la presente gestión,, se atenderá el argumento con mayor desarrollo presentado por la Unidad Técnica, el cual se refiere puntualmente a cada uno de los temas objeto de los.

## **II. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO INTERPUESTO POR LA EMPRESA MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA en adelante, (MATRA)**

### **1) Sobre la partida 1, inciso b) apartado 3**

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Altura mínima de la cabina en su parte interna de 1.80 metros." El recurrente menciona sobre la imposibilidad de ofrecer un dormitorio más amplio ya que el resto de las dimensiones se verían afectadas. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Altura máxima de la cabina en su parte interna de 1.80 metros". En atención a lo expuesto, la Administración argumenta que, tras analizar las condiciones ergonómicas óptimas para el operador que maneja este tipo de cabinas, y considerando que el vehículo se utilizará para la atención de emergencias en zonas remotas, resulta conveniente modificar la dimensión de la altura mínima en el interior de la cabina. Por lo anteriormente expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "Altura mínima de la cabina en su parte interna de 1.55 metros". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta a la altura mínima de la cabina, allanándose parcialmente. En razón de lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 249 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, al no observarse que con el allanamiento se violenten normas o principios del ordenamiento jurídico, procede **declarar parcialmente con lugar** este aspecto del recurso. Para ello se presume que la Administración ponderó cuidadosamente la conveniencia de la modificación que plantea, lo cual corre bajo su entera responsabilidad y deberá brindarle la debida publicidad.

### **2) Sobre la partida 1, inciso d) apartado 2**

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "*La relación potencia/peso no debe ser menor a 13 W/kg. Indicar las especificaciones técnicas en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos" y complementar con el catálogo específico. / El peso por utilizar para el cálculo de la relación indicada en el punto anterior es del vehículo totalmente cargado a su capacidad*". El recurrente solicita eliminar este apartado, dado que la relación peso potencia es un valor que únicamente se utiliza para tener noción de la aceleración del vehículo, lo cual se calcula al dividir el peso del tracto camión en su conjunto, entre la potencia del motor. Agrega que es imposible definir este valor porque no hay certeza del peso del sistema y que la Administración no aporta dicho valor base. En atención a lo expuesto, el recurrente solicita la eliminación de este apartado. Argumenta que la relación peso-potencia es un valor utilizado únicamente para estimar la aceleración del vehículo, calculándose al dividir el peso total del tracto camión entre la potencia del motor. Además, señala que resulta imposible definir este valor debido a la falta de certeza sobre el peso específico del sistema y agrega que la Administración no ha proporcionado un valor base para esta relación. Por su parte, la Administración ha basado sus argumentos en los resultados de los estudios de mercado, los cuales proporcionaron información esencial para cuantificar el objeto contractual y definir las características técnicas requeridas. En particular, se menciona la aplicación de la siguiente fórmula: se toma la potencia (en Watts) y se divide entre la capacidad máxima de carga soportada por los ejes (en kilogramos). A modo de ejemplo, se presenta el cálculo:  $376,578W=13.84W/kg \times 27,215kg$ . El resultado de esta fórmula indica que el vehículo ofrecido en el estudio de mercado cumple con los parámetros establecidos en el pliego de condiciones. Cabe destacar que estos valores se obtuvieron como un promedio de los datos recopilados durante el estudio. En consideración a lo expuesto, este despacho observa que el recurrente debió argumentar cómo la relación peso-potencia solicitada por la Administración afecta su participación. Asimismo, debió analizar si esta cláusula contractual limita la participación de los posibles oferentes o vulnera los principios de la contratación pública, o bien de qué forma deviene en un requerimiento técnico desproporcionado o contrario a las normas de la ciencia o de la técnica, en los términos del artículo 16 de la LGAP. En virtud de todo lo anterior, al encontrarse este extremo del recurso sin la debida fundamentación de acuerdo con lo establecido en los artículos 88 de la LGCP y 245 c), 246 y 254 RLGP, se procede con el **rechazo de plano** de este extremo del recurso.

### **3) Sobre la partida 1, inciso d) apartado 3**

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "El motor debe tener mínimo 372.8 kW (500 HP) de potencia y 2440.476 Nm (1800 lb-ft) de torque. Indicar la capacidad y características del motor en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos" y complementar con el catálogo específico". El recurrente solicita modificar el torque a 2.386,2 Nm (1760 lbft). Argumenta que la diferencia con respecto al parámetro establecido no afecta el desempeño ni la funcionalidad del tractocamión, especialmente considerando su capacidad de carga de 55 toneladas. Agrega que el torque representa la fuerza de rotación o giro generada por el cigüeñal del motor y es fundamental para la realización del trabajo requerido. En virtud de lo expuesto, la Administración ha considerado la pretensión relacionada con el uso de los camiones, que implica su desplazamiento a altas velocidades para la atención de emergencias. En este contexto, se reconoce que la especificación técnica de mayor relevancia e invariable es la potencia. Sin embargo, la Administración accedió a la modificación solicitada únicamente en el aspecto del torque. Por lo anteriormente expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "*...El motor debe tener mínimo 372.8 kW (500 HP) de potencia y 2372.68 Nm (1,750 lb-ft) de torque. Indicar la capacidad y características del motor en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos" y complementar con el catálogo específico...*". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al torque del motor del tractocamión por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

### **4) Sobre la partida 1, inciso f)**

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Sistema de Admisión de Aire: Con filtro de aire de tipo seco, reemplazable y que cumpla con la norma SAE J726. La toma de aire y el filtro del motor diseñado de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del motor. Deberá ser 99,9% efectivo en la eliminación de contaminantes en el aire cuando se pruebe según el procedimiento SAE J726 estándar de la industria y ofrecer una capacidad de retención de suciedad de al menos 3,0 g/cfm de polvo fino (probado según SAE J726) lo que ofrece una protección superior del motor." El recurrente propone que la norma SAE J726 se considere como una preferencia en lugar de una exigencia. Argumenta que los camiones que se ofrecerían no cuentan con dicha certificación y, por lo tanto, solicita que se apliquen efectivamente los principios de igualdad y libre competencia. Se destaca que esta norma no es aplicable ni es parte necesaria de la cadena de producción para todos los fabricantes. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Sistema de Admisión de Aire: Con filtro de aire de tipo seco, reemplazable y que, preferiblemente, cumpla con la norma SAE J726. La toma y filtro de aire y el filtro de motor diseñado de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del motor. (...)." En virtud de lo expuesto, la Administración argumenta que, en relación al desempeño del sistema de filtración de aire, se busca específicamente garantizar una efectividad del 99,9% en la eliminación de contaminantes del aire y ofrecer una capacidad de retención de suciedad de al menos 3,0 g/cfm de polvo fino en el filtro. Sin embargo, esta especificación no se aplica al sistema de admisión del camión en su conjunto. Por lo tanto, procede eliminar el requerimiento y ajustar la descripción correspondiente. Por lo anteriormente expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "f. Sistema de aire, combustible y enfriamiento./ El sistema de aire, combustible y enfriamiento del suministro ofertado deberá cumplir con las siguientes características: Con filtro de aire de tipo seco, reemplazable. La toma de aire y el filtro del motor diseñado de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del motor. Deberá ser 99,9% efectivo en la eliminación de contaminantes en el aire y ofrecer una capacidad de retención de suciedad de al menos 3,0 g/cfm de polvo fino, lo que ofrece una protección superior del motor...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al Sistema de Admisión de Aire por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes

al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 5) Sobre la partida 1, inciso g)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Sistema de Combustible: Con dos depósitos de combustible contruidos en aluminio, en conjunto deben tener una capacidad no menor de 758 litros. Cada tanque con válvula de cierre, deberán estar certificados para cumplir con las pruebas FMVSS 393.67, mantener la cámara de expansión recomendada por el fabricante del motor y no menor a un 5%. (...) ". El recurrente solicita que se modifique la capacidad de combustible por una capacidad no menor de 600 litros. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Con dos depósitos de combustible contruidos en aluminio, en conjunto deben tener una capacidad no menor de 600 litros. Cada tanque con válvula de cierre, deberán estar certificados para cumplir con las pruebas FMVSS 393.67, mantener la cámara de expansión recomendada por el fabricante del motor y no menor a un 5%. (...) ". En atención a lo expuesto, la Administración sostiene que la necesidad operacional de los vehículos objeto de compra es que estén preparados para desplazarse de frontera a frontera en nuestro país con la menor necesidad de repostaje posible. Además que se busca un rendimiento promedio eficiente en el consumo de combustible para los posibles vehículos ofertados en el mercado. Sin embargo, tras el análisis correspondiente, se ha determinado que es factible ajustar el requerimiento. Por lo anterior, la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "g. Sistema de Combustible: Con dos depósitos de combustible contruidos en aluminio, en conjunto deben tener una capacidad no menor de 700 litros. Cada tanque con válvula de cierre, deberán estar certificados para cumplir con las pruebas FMVSS 393.67, mantener la cámara de expansión recomendada por el fabricante del motor y no menor a un 5%. Las líneas deben encaminarse cuidadosamente a lo largo del interior de los rieles del chasis. Todas las líneas de combustible con resistencia para alta temperatura. Debe proporcionarse líneas de combustible de succión y retorno individuales. Los depósitos de combustible se montarán al chasis en un soporte que incluye una barrera aislante entre estos. Provisos de un tapón de drenaje en la parte inferior. Todo el sistema de alimentación de combustible debe venir protegido con separadores de agua. Indicar las especificaciones técnicas en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración se ha allanado accediendo a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al Sistema de Combustible. En razón de lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 249 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, al no observarse que con el allanamiento se violenten normas o principios del ordenamiento jurídico, procede **declarar parcialmente con lugar** este aspecto del recurso. Para ello se presume que la Administración ponderó cuidadosamente la conveniencia de la modificación que plantea, lo cual corre bajo su entera responsabilidad y deberá brindarle la debida publicidad.

#### 6) Sobre la partida 1, inciso p) apartado 1

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: " Sistema de freno auxiliar. 1. La unidad debe estar provista de un sistema de freno auxiliar tipo valvular o al escape, con capacidad de frenado no menor al 50% del caballaje del motor. Con los siguientes mandos: un mando automático al pedal del freno y un mando manual de aplicación, instalado en el panel de instrumentos de la cabina y al alcance del conductor. El freno ofertado debe ser libre de mantenimiento". El recurrente solicita una modificación a las condiciones establecidas para el sistema de freno auxiliar, se cambie por a tipo valvular o escape o ambos y que sea preferiblemente libre de mantenimiento. Por lo anterior, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Sistema de freno auxiliar. 1. La unidad debe estar provista de un sistema de freno auxiliar tipo valvular o al escape, o ambos, con capacidad de frenado no menor al 50% del caballaje del motor. Con los siguientes mandos: un mando automático al pedal de freno y un mando manual de aplicación, instalado en el panel de instrumentos de la cabina y al alcance del conductor. El freno ofertado debe ser, preferiblemente, libre mantenimiento." Para lo anterior, la Administración ha aceptado la solicitud, tal y como ha sido planteada De conformidad con lo expuesto por las partes, este órgano contralor observa un allanamiento de la Administración a la pretensión de modificación propuesta por el recurrente. Por lo tanto, la Administración propone la siguiente redacción para el apartado: "Sistema de freno auxiliar. 1. La unidad debe estar provista al menos de alguno de los siguientes sistemas de freno auxiliar: tipo valvular, al escape o ambos, con capacidad de frenado no menor al 50% del caballaje del motor. Con los siguientes mandos: un mando automático al pedal del freno y un mando manual de aplicación, instalado en el panel de instrumentos de la cabina y al alcance del conductor. El freno ofertado debe ser libre de mantenimiento...". En consecuencia, se declara **con lugar** este extremo del recurso, según el numeral 89 de la Ley General de Contratación Pública, pues la entidad licitante ha aceptado el ajuste en la cláusula en los mismos términos solicitados por el objetante según su respuesta a la audiencia especial. Para lo anterior, esta Contraloría General asume que la Administración ponderó con cuidado el ajuste que acepta, lo cual queda bajo su exclusiva responsabilidad.

#### 7) Sobre la partida 1, inciso p) apartado 4

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Sistema de freno auxiliar. 4. Freno auxiliar electromagnético, con capacidad de frenado no menor a 3000 Nm (2212Lb-ft) para el vehículo ofrecido. Instalado sobre la barra de transmisión, posterior a la caja de cambios. No se acepta instalado directamente al diferencial." El recurrente sugiere que la solicitud de freno auxiliar electromagnético se considere como preferencia técnica o simplemente como una opción opcional. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Sistema de freno auxiliar. 4. Preferiblemente con freno auxiliar electromagnético, con capacidad de frenado no menor a 3000 Nm (2212 lb-ft) para el vehículo ofrecido. Instalado sobre la barra de la transmisión, posterior a la caja de cambios. No se acepta instalado directamente al diferencial". En virtud de lo anterior, la Administración fundamenta la relevancia de incluir el freno auxiliar electromagnético en los sistemas de freno. Se argumenta que, al conducir un vehículo cuyo peso total supera las 45 toneladas en situaciones de emergencia, se requieren altas velocidades y, por ende, frenados severos proporcionales al peso. Por esta razón, consideran esencial mantener esta especificación en el proceso de adquisición. En atención a lo expuesto, este Órgano Contralor observa que la Administración ha optado por mantener esta especificación en el pliego de condiciones sin proporcionar una explicación detallada, de por qué el freno auxiliar debe ser electromagnético. Por lo tanto, la Administración debe fundamentar y desarrollar la necesidad de que el freno auxiliar sea electromagnético desde una perspectiva técnica. Asimismo, esta justificación se debe incorporar en el expediente. Por ende, se declara **parcialmente con lugar** este aspecto del recurso, a fin de que la Administración analice la pertinencia de lo solicitado.

#### 8) Sobre la partida 1, inciso o) apartado 8

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Sistema de Frenos: 8. Debe contar con sensores o indicadores electrónicos de desgaste de las fibras en cada una de las ruedas". El recurrente solicita que el requisito sea opcional, ya que no genera ningún beneficio a la administración y lo único que ocasiona es impedimento de los participantes. Solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Sistema de Frenos: 8. Preferiblemente con sensores o indicadores electrónicos de desgaste de las fibras en cada una de las ruedas". En atención a lo anterior, la Administración argumenta que el objetivo principal de la característica técnica es asegurarse de que el sistema de frenos contenga un dispositivo que indique el desgaste o la necesidad de sustitución sin requerir el desmontaje del sistema. Esto garantiza que el vehículo pueda mantenerse en funcionamiento durante el mayor tiempo posible. Por lo tanto, la Administración considera que tanto un sistema de monitoreo mecánico como uno electrónico son igualmente válidos, siempre y cuando se alcance el objetivo deseado. En consecuencia, procederá a realizar la modificación correspondiente en el pliego de condiciones. Por lo anteriormente expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "o. Sistema de Frenos:(...) 8. Debe contar con sensores o indicadores visuales mecánicos o electrónicos de desgaste de las fibras en cada una de las ruedas...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al Sistema de Frenos, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 9) Sobre la partida 1, inciso x) apartado 12

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Cabina: 12. La altura interna de la cabina (del piso al techo) deberá ser no menor a 180 centímetros en su pasillo hacia la litera". El recurrente solicita que se modifique la altura interna de la cabina a no mayor de 180 centímetros esto en razón, que con las dimensiones totales solicitadas es totalmente imposible ofrecer un dormitorio más amplio ya que, el resto de las dimensiones se vería afectadas. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Cabina: 12. La altura interna de la cabina (del piso al techo) deberá ser no mayor a 180 centímetros en su pasillo hacia la litera." Por su parte la Administración fundamenta que, al analizar las condiciones ergonómicas óptimas para el operador que maneja este tipo de cabinas, y considerando la aplicación en situaciones de atención de emergencias en zonas remotas, es factible modificar la dimensión de la altura mínima en el interior de la cabina. Por lo anteriormente expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "Cabina:(...) 12.La altura interna de la cabina (del piso al techo) no podrá ser menor a 155 centímetros en su pasillo hacia la litera...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta la altura mínima de la cabina, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso

#### 10) Sobre la partida 1, inciso x) apartado 14

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Cabina: 14. Deberá contar con dos ventanillas, una a cada costado del camarote o litera". El recurrente menciona que la cantidad de ventanillas sea un requisito opcional, debido que objetivo final de los caminos es para la atención de emergencia y no para permanecer largas horas de espera dentro de la cabina, por esta razón, lo que se requiere es que el comportamiento se mantenga fresco, lo cual se puede conseguir por medio de ventanas o ventilas. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Cabina: 14. Preferiblemente con dos ventanillas, una a cada costado del camarote o litera". En atención a lo anterior, la Administración, basándose en su experiencia acumulada en la atención de emergencias, ha considerado la solicitud. A pesar de lo anterior, se valora positivamente la modificación de la característica, ya que no se prevén inconvenientes en la operación del vehículo. Por lo expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "Cabina: (...) 14. Deberá contar con dos ventanillas o ventilas, una a cada costado del camarote o litera...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta las ventanillas o ventilas de la cabina, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 11) Sobre la partida 1, inciso x) apartado 36 k)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Cabina: 36. (...) Tendrá al menos los siguientes indicadores o controles: k. Interruptor manual para controlar el funcionamiento de elevación y descenso del eje pusher o 3er eje del semi-remolque, desde cabina. Adicional el vehículo deberá contar con la instalación y configuración electrónica, para que al momento de tener conectado el semi-remolque, y al colocar la reversa, el eje pusher o 3er eje de manera automática accione su elevación, al quitar la reversa deberá nuevamente volver a su posición original." El recurrente menciona que el eje pusher se suba de forma automática cada vez que el tractocamión aplica la reversa no tiene lógica, ya que, se está duplicando la función de subir y bajar el pusher con dos dispositivos distintos, lo que encarece el vehículo al tener que incorporar un accesorio adicional que funciona de forma automática sin control del operador, por lo que se solicita establecerlo como opcional la instalación y configuración electrónica. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Cabina: 36. (...) Tendrá al menos los siguientes indicadores o controles: k. Interruptor manual para controlar el funcionamiento de elevación y descenso del eje pusher o 3er eje del semi-remolque, desde cabina. Preferiblemente, con la instalación y configuración electrónica, para que al momento de tener conectado el semi-remolque, y al colocar la reversa, el eje pusher o 3er eje de manera automática accione su elevación, al quitar la reversa deberá nuevamente volver a su posición". La Administración argumenta que, debido a la naturaleza de la atención de emergencias, es necesario eliminar distracciones para el operador y facilitar la maniobrabilidad del equipo. Además, esta característica contribuye a reducir el desgaste prematuro de las llantas debido al arrastre. En consideración a lo expuesto, el recurrente debió justificar cómo la funcionalidad del eje pusher, que se eleva automáticamente cada vez que el tractocamión retrocede, afecta su participación o bien deviene en una especificación contraria a la ciencia o la técnica o la funcionalidad misma del equipo. Además, debió analizar si esta cláusula contractual restringe la participación de los posibles oferentes o vulnera los principios de la contratación pública. En virtud de todo lo anterior, al encontrarse este extremo del recurso sin la debida fundamentación de acuerdo con lo establecido en los artículos 88 de la LGCP y 245 c), 246 y 254 RLGCP, se procede con el **rechazo de plano** de este extremo del recurso.

#### 12) Sobre la partida 3, inciso b

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "b) Dimensiones: Largo total no mayor a 8.25 metros. / Altura mínima de la cabina en su parte interna de 1.80 metros(...)". El recurrente menciona que al solicitar un tractocamión con un brazo grúa, se debe considerar las dimensiones del tractocamión (largo total, distancia entre ejes, etc), ya que, la grúa requiere un espacio para montaje de al menos 0,96 metros detrás de la cabina, y adicional, se debe considerar la distancia del centro del king pin del remolque a la esquina superior, esto para prever que el remolque no golpee la grúa cuando el tracto camión articula, lo que significa que, al colocar una grúa las dimensiones de tractocamión se ven afectadas directamente. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Dimensiones: Largo del tracto camión y remolque debe ser acorde a la legislación de pesos y dimensiones / Altura máxima de la cabina en su parte interna de 1.80 metros (...). En atención a lo anterior, la Administración argumenta que, dado que este tractocamión remolcará las cisternas de la partida N°2 "Semiremolque", el largo máximo de este no podrá superar los 12.19 metros (40 pies). Por tanto, en cumplimiento de la legislación nacional de pesos y dimensiones, se recomienda se modificará este punto. Además, tras analizar las condiciones ergonómicas óptimas para este tipo de cabinas y nuestra aplicación de atención de emergencias en zonas alejadas, se considera conveniente modificar esta dimensión e indicar una altura mínima de 1.55 metros. Por lo expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "Dimensiones: Altura máxima del vehículo en su punto más alto de 3.60 metros./ Largo del tracto camión y remolque debe ser acorde a la legislación nacional de pesos y dimensiones, considerando lo expuesto en la licitación, específicamente en la partida #2 Semiremolque (Cisternas), en donde se solicita que largo máximo de este no podrá superar los 12.19 metros (40 pies). /La altura interna de la cabina (del piso al techo) no podrá ser menor a 155 centímetros en su pasillo hacia la litera./ Altura mínima de la cabina en su parte interna de 1.55 metros. /Ancho máximo de 2.70 metros...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta a las dimensiones del Tracto camión, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 13) Sobre la partida 3, inciso e, apartado 2 y 3

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Motor: (...) 2. La relación potencia/peso no debe ser menor a 44 W/kg. Indicar las especificaciones técnicas en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos" y complementar con el catálogo específico. 3. El peso por utilizar para el cálculo de la relación indicada en el punto anterior es del vehículo totalmente cargado a su capacidad. (pag 36)". El recurrente solicita que la Administración elimine los requerimientos ya que, la relación peso potencia es un valor que únicamente se utiliza para tener noción de la aceleración de un vehículo, lo cual se calcula al dividir el peso del tracto camión en su conjunto, entre la potencia del motor. En atención a lo anterior, la Administración ha basado sus argumentos en los resultados de los estudios de mercado, los cuales proporcionaron información esencial para cuantificar el objeto contractual y definir las características técnicas requeridas. En particular, se menciona la aplicación de la siguiente fórmula: se toma la potencia (en Watts) y se divide entre la capacidad máxima de carga soportada por los ejes (en kilogramos). A modo de ejemplo, se presenta el cálculo:  $376,578W = 13.84W/kg = 27,215kg$ . El resultado de esta fórmula indica que el vehículo

ofrecido en el estudio de mercado cumple con los parámetros establecidos en el pliego de condiciones. Cabe destacar que estos valores se obtuvieron como un promedio de los datos recopilados durante el estudio. En consideración a lo expuesto, este despacho observa que el recurrente debió argumentar cómo la relación peso-potencia solicitada por la Administración afecta su participación. Asimismo, debió analizar si esta cláusula contractual limita la participación de los posibles oferentes o vulnera los principios de la contratación pública o resulta contraria a las normas de la ciencia o de la técnica. En virtud de todo lo anterior, al encontrarse este extremo del recurso sin la debida fundamentación de acuerdo con lo establecido en los artículos 88 de la LGCP y 245 c), 246 y 254 RLGP, se procede con el **rechazo de plano** de este extremo del recurso. No obstante este órgano contralor observa un cambio sugerido por la Administración para este apartado y procede de la siguiente manera: "e) Motor: 2. La relación potencia/peso no debe ser menor a 13 W/kg. Indicar las especificaciones técnicas en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos" y complementar con el catálogo específico...", motivo por el cual deberá realizar el respectivo ajuste en el pliego.

#### 14) Sobre la partida 3, inciso e, apartado 4

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Motor:(...) 4. El motor debe tener mínimo 372.8 kW (500 HP) de potencia y 2440.476 Nm (1800 lb-ft) de torque. Indicar la capacidad y características del motor en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos" y complementar con el catálogo específico". El recurrente solicita modificar el torque para que se indique 2.386,2 Nm, (1760 lb-ft), dado que este cambio no afecta en el desempeño y la funcionalidad del tractocamión, considerando la capacidad de carga de las 55 toneladas, ya que, el torque es el resultado de la fuerza de rotación, o giro generado por el cigüeñal de un motor, y es la capacidad para realizar un trabajo. Propone la siguiente redacción: "Motor:(...) 4. El motor debe tener mínimo 372,8 kw (500 hp) de potencia y 2.386,2 Nm (1760 lb-ft). Indicar la capacidad y características del motor en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos" y complementar con el catálogo específico." En virtud de lo expuesto, la Administración sostiene que se ha evaluado la solicitud relacionada con el uso de los camiones, el cual implica su desplazamiento a altas velocidades para atender emergencias. En este contexto, la especificación técnica más relevante e invariable es la potencia. No obstante, es factible considerar modificaciones únicamente en lo que respecta al torque. La Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "...4. El motor debe tener mínimo 372.8 kW (500 HP) de potencia y 2372.68 Nm (1,750 lb-ft) de torque. Indicar la capacidad y características del motor en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos" y complementar con el catálogo específico...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al torque del motor, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 15) Sobre la partida 3, inciso g

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Sistema de Admisión de Aire: Con filtro de aire de tipo seco, reemplazable y que cumpla con la norma SAE J726. La toma de aire y el filtro del motor diseñado de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del motor. Deberá ser 99,9% efectivo en la eliminación de contaminantes en el aire cuando se pruebe según el procedimiento SAE J726 estándar de la industria y ofrecer una capacidad de retención de suciedad de al menos 3,0 g/cfm de polvo fino (probado según SAE J726) lo que ofrece una protección superior del motor." El recurrente solicita que la norma SAE J726, se convierta en una preferencia y no una exigencia, dado que los camiones que se ofrecerían no cuentan con dicha certificación, por lo que se solicita la aplicación efectiva de los principios de igualdad y libre competencia, considerando que, no para todos los fabricantes aplica ni resulta parte necesaria de su cadena de producción. Por lo que propone una modificación al punto de la siguiente manera: "Sistema de Admisión de Aire: Con filtro de aire de tipo seco, reemplazable y que, preferiblemente, cumpla con la norma SAE J726. (...)" La Administración menciona que el objetivo específico del requerimiento, en cuanto al desempeño del sistema de filtración de aire, es puntualmente asegurar un 99,9% de efectividad en la eliminación de contaminantes en el aire y ofrecer una capacidad de retención de suciedad de al menos 3,0 g/cfm de polvo fino, en el filtro, no así en el sistema en general de la admisión del camión. Por tanto, es procedente eliminar el requerimiento y modificar la descripción. Por lo expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "...Sistema de aire, combustible y enfriamiento. El sistema de aire, combustible y enfriamiento del suministro ofertado deberá cumplir con las siguientes características: Con filtro de aire de tipo seco, reemplazable. La toma de aire y el filtro del motor diseñado de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del motor. Deberá ser 99,9% efectivo en la eliminación de contaminantes en el aire y ofrecer una capacidad de retención de suciedad de al menos 3,0 g/cfm de polvo fino, lo que ofrece una protección superior del motor...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al Sistema de Admisión de Aire, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 16) Sobre la partida 3, inciso h

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Sistema de Combustible: Con dos depósitos de combustible contruidos en aluminio, en conjunto deben tener una capacidad no menor de 758 litros. Cada tanque con válvula de cierre, deberán estar certificados para cumplir con las pruebas FMVSS 393.67, mantener la cámara de expansión recomendada por el fabricante del motor y no menor a un 5%. Las líneas deben encaminarse cuidadosamente a lo largo del interior de los rieles del chasis. Todas las líneas de combustible con resistencia para alta temperatura. Debe proporcionarse líneas de combustible de succión y retorno individuales. Los depósitos de combustible se montarán al chasis en un soporte que incluye una barrera aislante entre estos. Provisos de un tapón de drenaje en la parte inferior. Todo el sistema de alimentación de combustible debe venir protegido con separadores de agua. Indicar las especificaciones técnicas en Anexo N°3 "Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos". El recurrente solicita modificar la capacidad de combustible por una capacidad no menor de 600 litros. Por lo que solicita modificar el punto de la siguiente manera: "Con dos depósitos de combustible contruidos en aluminio, en conjunto deben tener una capacidad no menor de 600 litros. Cada tanque con válvula de cierre, deberán estar certificados para cumplir con las pruebas FMVSS 393.67, mantener la cámara de expansión recomendada por el fabricante del motor y no menor a un 5%. (...)" En atención a lo expuesto, la Administración sostiene que la necesidad operacional de los vehículos objeto de compra es que estén preparados para desplazarse de frontera a frontera en nuestro país con la menor necesidad de repostaje posible. Además que se busca un rendimiento promedio eficiente en el consumo de combustible para los posibles vehículos ofertados en el mercado. Sin embargo, tras el análisis correspondiente, se ha determinado que es factible ajustar el requerimiento. Por lo anterior, la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "...Con dos depósitos de combustible contruidos en aluminio, en conjunto deben tener una capacidad no menor de 700 litros. Cada tanque con válvula de cierre, deberán estar certificados para cumplir con las pruebas FMVSS 393.67, mantener la cámara de expansión recomendada por el fabricante del motor y no menor a un 5%...". De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al Sistema de Combustible por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso

#### 17) Sobre la partida 3, inciso p) apartado 7)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: "Sistema de Frenos:7) Debe contar con sensores o indicadores electrónicos de desgaste de las fibras en cada una de las ruedas.". El recurrente solicita modificar la especificación para que el requisito indique que sea de manera opcional, ya que dicho requerimiento no genera ningún beneficio a la administración y lo único que ocasiona es impedimento de los participantes. Por lo que solicita modificar de la siguiente manera: "Sistema de Frenos: 7) Preferiblemente con sensores o indicadores electrónicos de desgaste de las fibras en cada una de las ruedas". En atención a lo anterior, la Administración argumenta que el objetivo principal de la característica técnica es asegurarse de que el sistema de frenos contenga un dispositivo que indique el desgaste o la necesidad

de sustitución sin requerir el desmontaje del sistema. Esto garantiza que el vehículo pueda mantenerse en funcionamiento durante el mayor tiempo posible. Por lo tanto, la Administración considera que tanto un sistema de monitoreo mecánico como uno electrónico son igualmente válidos, siempre y cuando se alcance el objetivo deseado. En consecuencia, procederá a realizar la modificación correspondiente en el pliego de condiciones. Por lo anteriormente expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: “p. Sistema de Frenos:(...) 7. Debe contar con sensores o indicadores visuales mecánicos o electrónicos de desgaste de las fibras en cada una de las ruedas...” De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al Sistema de Frenos, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 18) Sobre la partida 3, inciso q)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: “Sistema de freno auxiliar. La unidad debe estar provista de un sistema de freno auxiliar tipo valvular o al escape, con capacidad de frenado no menor al 50% del caballaje del motor. Con los siguientes mandos: un mando automático al pedal del freno y un mando manual de aplicación, instalado en el panel de instrumentos de la cabina y al alcance del conductor. El freno ofertado debe ser libre de mantenimiento”. El recurrente solicita que se cambien las condiciones establecidas para el sistema de freno auxiliar, se cambie por a tipo valvular o escape o ambos y que sea preferiblemente libre de mantenimiento. Por lo que sugiere la siguiente redacción: “Sistema de freno auxiliar. La unidad debe estar provista de un sistema de freno auxiliar tipo valvular o al escape, o ambos, con capacidad de frenado no menor al 50% del caballaje del motor. Con los siguientes mandos: un mando automático al pedal de freno y un mando manual de aplicación, instalado en el panel de instrumentos de la cabina y al alcance del conductor. El freno ofertado, preferiblemente, debe ser libre mantenimiento”. Para lo anterior, la Administración ha aceptado la solicitud. De conformidad con lo expuesto por las partes, este órgano contralor observa un allanamiento de la Administración a la pretensión de modificación propuesta por el recurrente, por lo tanto, la Administración propone la siguiente redacción para el apartado: “Sistema de freno auxiliar. (...) La unidad debe estar provista al menos de alguno de los siguientes sistemas de freno auxiliar: tipo valvular, al escape o ambos, con capacidad de frenado no menor al 50% del caballaje del motor. Con los siguientes mandos: un mando automático al pedal del freno y un mando manual de aplicación, instalado en el panel de instrumentos de la cabina y al alcance del conductor. El freno ofertado debe ser libre de mantenimiento...”. En consecuencia, se declara **con lugar** este extremo del recurso, según el numeral 89 de la Ley General de Contratación Pública, pues la entidad licitante ha aceptado el ajuste en la cláusula en los mismos términos solicitados por el objetante según su respuesta a la audiencia especial. Para lo anterior, esta Contraloría General asume que la Administración ponderó con cuidado el ajuste que acepta, lo cual queda bajo su exclusiva responsabilidad.

#### 19) Sobre la partida 3, inciso q) apartado 2)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: “Sistema de freno auxiliar. (...) 2) Freno auxiliar electromagnético, con capacidad de frenado no menor a 3000 Nm (2212Lb-ft) para el vehículo ofrecido. Instalado sobre la barra de transmisión, posterior a la caja de cambios. No se acepta instalado directamente al diferencial. Debe contar con los siguientes mandos: un mando automático al pedal del freno, un mando manual con cuatro posiciones de aplicación de la potencia de frenado, instalado en el panel de instrumentos de la cabina y al alcance del conductor. Con interruptor de corte de funcionamiento a baja velocidad. Debe instalarse con un paquete de cobertores de aislamiento térmico para protección de los componentes del vehículo. El retardador deberá cumplir con los rangos de operación y consumos recomendados para el alternador instalado, debe estar dentro del porcentaje de consumo sin sobrecargar el sistema. Todo el conjunto de freno auxiliar electromagnético debe ser libre de mantenimiento. Incluir características del retardador en el Anexo N°3 “Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos”. Para los puntos anteriores, el oferente debe entregar una certificación donde se indique que el freno auxiliar por instalar es aceptado por el representante de la marca en el país sin afectar las condiciones de garantía”. El recurrente requiere que la solicitud de freno auxiliar electromagnético, sea solicitado como preferencia técnica o simplemente opcional. Por lo que solicita modificar de la siguiente manera: “Sistema de freno auxiliar. (...) 2. Preferiblemente con freno auxiliar electromagnético, con capacidad de frenado no menor a 3000 Nm (2212 lb-ft) para el vehículo ofrecido. Instalado sobre la barra de la transmisión, posterior a la caja de cambios. No se acepta instalado directamente al diferencial. (...)” En virtud de lo anterior, la Administración fundamenta la relevancia de incluir el freno auxiliar electromagnético en los sistemas de freno. Se argumenta que, al conducir un vehículo cuyo peso total supera las 45 toneladas en situaciones de emergencia, se requieren altas velocidades y, por ende, frenados severos proporcionales al peso. Por esta razón, consideran esencial mantener esta especificación en el proceso de adquisición. En atención a lo expuesto, este Órgano Contralor observa que la Administración ha optado por mantener esta especificación en el pliego de condiciones sin proporcionar una explicación detallada. Por lo tanto, la Administración deberá fundamentar y desarrollar la necesidad de que el freno auxiliar sea electromagnético desde una perspectiva técnica. Asimismo, esta justificación deberá estar incorporada adecuadamente en el expediente. Por ende, se declara **parcialmente con lugar** este aspecto del recurso, a fin de que la Administración analice la pertinencia de lo solicitado.

#### 20) Sobre la partida 3, inciso w) apartado 1)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: Chasis: 1) Para trabajo pesado, apto para realizar en el traslado de tanques de un peso máximo de 55 toneladas. El mismo con una capacidad de RBM (momento de resistencia a la flexión) no menor a 3.580.000 lb/in. Indicar especificaciones técnicas. Señalar el peso que puede soportar en el Anexo N°3 “Especificaciones técnicas, marca, modelo, ejes y pesos”. El recurrente solicita modificar la capacidad de RBM (momento de resistencia a la flexión) a una capacidad no menor a 2.470.000 lbs/in (capacidad que define el fabricante de la grúa). Por lo que sugiere un cambio a la redacción del apartado de la siguiente manera: “Chasis: 1) Para trabajo pesado, apto para realizar en el traslado de tanques de un peso máximo de 55 toneladas. El mismo con una capacidad de RBM (momento de resistencia de flexión) no menor a 2.470.000 lbs/in (capacidad que define el fabricante de la grúa)”. Por su parte, la Administración indica que en el contexto de un análisis de mercado evaluó todas las opciones posibles para la instalación de grúas y determinó que una de las grúas con mayor capacidad requería un chasis con una capacidad de carga (RBM) definida en las especificaciones del pliego actual. Además menciona que al redactar el pliego no se tiene certeza sobre los componentes o equipos que serán ofertados, se considera necesario tomar como referencia el equipo de mayor capacidad para garantizar una mayor participación de ofertas. El RBM solicitado en el pliego proporciona un factor de seguridad a nuestra operación, reduciendo la posibilidad de daños o desgaste prematuro en las unidades. Por esta razón, la Administración considera mantener invariable la especificación técnica en función de las necesidades del BCBCR. En virtud de lo expuesto, se observa que el recurrente solicita modificar la capacidad mínima de carga (RBM), pero no justifica ni desarrolla cómo esta disminución no afecta al vehículo solicitado por la Administración. Además, debió realizar el ejercicio y comprobar que la cláusula contractual restringe la participación de los posibles oferentes o vulnera los principios de la contratación pública. En virtud de todo lo anterior, al encontrarse este extremo del recurso sin la debida fundamentación de acuerdo con lo establecido en los artículos 88 de la LGCP y 245 c), 246 y 254 RLGCP, se procede con el **rechazo de plano** de este extremo del recurso.

#### 21) Sobre la partida 3, inciso x) apartado 5)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: “Ejes y Peso: (...) 5) Indicar por escrito la distancia entre ejes, el cual no puede ser mayor a 5.30 metros y el radio de giro según norma SAE o similar del país de origen, no mayor a 9.7 metros. Todos los ejes deben estar acorde con la relación peso - potencia ofertada, indicar modelo, capacidad en Kg y características técnicas”. El recurrente menciona que es importante aclarar que, al solicitar un tractocamión con un brazo grúa, se debe considerar las dimensiones del tractocamión (largo total, distancia entre ejes, etc), ya que, la grúa requiere un espacio para montaje de al menos 0,96 metros detrás de la cabina, y adicional, se debe considerar la distancia del centro del king pin del remolque a la esquina superior. Adicionalmente, la instalación de la grúa sobre el chasis del tractocamión se debe realizar en una posición que no afecte o recargue el eje delantero, y hay que apearse a un estudio previo de distribución de pesos y centros de gravedad. Por lo que solicita modificar este apartado de la siguiente manera: “Ejes y Peso: (...) 5) Indicar por escrito la distancia entre ejes y radio de giro. Todos los ejes deben estar de acorde con la relación peso – potencia ofertada. Indicar modelo, capacidad en

kg y características técnicas.” En atención a lo anterior, la Administración argumenta que, dado que este tractocamión remolcará las cisternas de la partida N°2 “Semirremolque”, el largo máximo de este no podrá superar los 12.19 metros (40 pies). Por tanto, en cumplimiento de la legislación nacional de pesos y dimensiones, se recomienda se modificará este punto. Por lo expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: “Ejes y peso: (...)5) Indicar por escrito la distancia entre ejes y radio de giro, esta debe ajustarse para no interferir con la grúa instalada y cumplir con la legislación nacional de pesos y dimensiones, considerando lo expuesto en la licitación, específicamente en la partida #2 Semirremolque (Cisternas), en donde se solicita que largo máximo del mismo no podrá superar los 12.19 metros (40 pies). Todos los ejes deben estar de acorde con la relación peso – potencia ofertada. Indicar modelo, capacidad en kg y características técnicas...”. De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta al eje y pesos del Tracto camión, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 22) Sobre la partida 3, inciso y) apartado 12)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: “Cabina:(...) 12) La altura interna de la cabina (del piso al techo) deberá ser no menor a 180 centímetros en su pasillo hacia la litera”. El recurrente solicita que se modifique la altura interna de la cabina a no mayor de 180 centímetros esto en razón, que con las dimensiones totales solicitadas es totalmente imposible ofrecer un dormitorio más amplio ya que, el resto de las dimensiones se vería afectadas. Por lo expuesto, solicita modificar el punto de la siguiente manera: “Cabina: (...)12) La altura interna de la cabina (del piso al techo) deberá ser no mayor a 180 centímetros en su pasillo hacia la litera” Por su parte la Administración fundamenta que, al analizar las condiciones ergonómicas óptimas para el operador que maneja este tipo de cabinas, y considerando la aplicación en situaciones de atención de emergencias en zonas remotas, es factible modificar la dimensión de la altura mínima en el interior de la cabina. Para lo anteriormente expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: “Cabina: (...) 12. La altura interna de la cabina (del piso al techo) no podrá ser menor a 155 centímetros en su pasillo hacia la litera...”. De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta la altura mínima de la cabina, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 23) Sobre la partida 3, inciso y) apartado 12)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: “Cabina: (...) 14) Deberá contar con dos ventanillas, una a cada costado del camarote o litera”. El recurrente solicita que las ventanillas sea un requisito opcional, debido que objetivo final de los caminos es para la atención de emergencia y no para permanecer largas horas de espera dentro de la cabina, por esta razón, lo que se requiere es que el comportamiento se mantenga fresco, lo cual se puede conseguir por medio de ventanas o ventilas. Por lo que sugiere el siguiente cambio en el apartado: “Cabina: (...) 14) Preferiblemente con dos ventanillas, una a cada costado del camarote o litera”. En atención a lo anterior, la Administración, basándose en su experiencia acumulada en la atención de emergencias, ha considerado la solicitud. A pesar de lo anterior, se valora positivamente la modificación de la característica, ya que no se prevén inconvenientes en la operación del vehículo. Por lo expuesto la Administración procede a modificar el apartado de la siguiente manera: “Cabina: (...) 14. Deberá contar con dos ventanillas o ventilas, una a cada costado del camarote o litera...”. De conformidad con lo expuesto por las partes, esta Contraloría General observa que la Administración accede a modificar el pliego de condiciones en lo que respecta las ventanillas o ventilas de la cabina, por lo que este aspecto del recurso se declara **parcialmente con lugar**. En este sentido, deberá la Administración realizar las modificaciones correspondientes al cartel del concurso y brindar la debida publicidad al mismo para que sea conocido por todos aquellos potenciales interesados en presentar oferta en el presente concurso.

#### 24) Sobre el apartado IV Requisitos para el oferente, inciso G)

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica: “Experiencia del oferente: Haber vendido como mínimo 10 vehículos como los de objeto de compra, en instituciones públicas y/o privadas. No se valorará la experiencia adquirida en otros tipos de soluciones. (...)”. El recurrente solicita modificar el apartado de experiencia para el oferente para que se lea que se requiere experiencia de vehículos como los de objeto de compra, cabezal con camarote para la partida N°1 y N°3 y remolque cisterna para la partida N°2. Por lo que sugiere la siguiente modificación: “Experiencia del oferente: Haber vendido como mínimo 10 vehículos como los de objeto de compra, en instituciones públicas y/o privadas. Entiéndase vehículos como los de objeto de compra, cabezal con camarote para la partida uno y tres, y remolque cisterna para la partida dos. No se valorará la experiencia adquirida en otros tipos de soluciones.” La Administración responde que acepta la solicitud. De conformidad con lo expuesto por las partes, este órgano contralor observa un allanamiento de la Administración a la pretensión de modificación propuesta por el recurrente, por ende, este extremo se declara **con lugar** según el numeral 89 de la Ley General de Contratación Pública, pues la entidad licitante ha aceptado el ajuste en la cláusula en los mismos términos solicitados por el objetante según su respuesta a la audiencia especial. Para lo anterior, esta Contraloría General asume que la Administración ponderó con cuidado el ajuste que acepta, lo cual queda bajo su exclusiva responsabilidad.

### 5.2 - Recurso 800202400001081 - EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA

#### Requisitos exigidos por normativa técnica-obra - Argumento de las partes

Los argumentos del recurrente se pueden consultar en el expediente.

#### Requisitos exigidos por normativa técnica-obra - Argumentación de la CGR

Parcialmente con lugar

**III. SOBRE EL FONDO DEL RECURSO INTERPUESTO POR LA EMPRESA EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA****1) Sobre la partida 2, inciso C)**

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se indica "Construcción totalmente en acero inoxidable AISI 304, acabado espejo, con un espesor mínimo a 3.4 mm, con soldaduras libres de defectos, cumpliendo las especificaciones ASME y la AWS." El recurrente argumenta que el acabado espejo carece de relevancia para la funcionalidad del tanque, cuya finalidad es el almacenamiento de agua potable. Por lo expuesto, solicita modificar el apartado de la siguiente manera: "Construcción totalmente en acero inoxidable AISI 304, acabado espejo o pulido, con un espesor mínimo a 3.4mm, con soldaduras pulidas libres de defectos, cumpliendo las especificaciones ASME y la AWS." La Administración, en su respuesta, menciona que analizó el material solicitado y, considerando que la finalidad es garantizar las pruebas necesarias de hermeticidad para el transporte de agua en operaciones de emergencia, respalda la posición del recurrente. En virtud de lo anterior, se procede a modificar el apartado de la siguiente manera: "...c) Construcción totalmente en acero inoxidable AISI 304, con acabado espejo o pulido (...)". En atención a lo expuesto, se constata que, si bien la Administración ha decidido efectuar una modificación al apartado allanándose parcialmente a lo solicitado por el recurrente, este despacho advierte que el recurrente ha solicitado una modificación relacionada "con soldaduras pulidas", la cual no ha sido resuelta. Por ende, en razón de lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 249 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, al no observarse que con el allanamiento se violenten normas o principios del ordenamiento jurídico, procede **declarar parcialmente con lugar** este aspecto del recurso. Para ello se presume que la Administración ponderó cuidadosamente la conveniencia de la modificación que plantea, lo cual corre bajo su entera responsabilidad y deberá brindarle la debida publicidad.

**2) Sobre la partida 2, inciso D)**

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se menciona: "Las tapas de los extremos toriesféricas, construidas en lámina de acero inoxidable tipo AISI 304, calibre no menor a 3.4mm. similares a las de la Figura N°1." En atención a lo expuesto, menciona que los extremos sean toriesféricas, es algo totalmente de diseño según fabricante, por lo cual no es una relevancia con la funcionalidad del tanque, la cual consiste en almacenar agua potable a presión atmosférica. Por lo anterior, solicita modificar el apartado de la siguiente manera: "Las tapas de los extremos toriesféricas o según el fabricante, construidas en lámina de acero inoxidable tipo AISI 304, calibre no menor a 3.4mm. similares a las de la Figura N°1". Para lo anterior, la Administración ha aceptado la solicitud. De conformidad con lo expuesto por las partes, este órgano contralor observa un allanamiento de la Administración a la pretensión de modificación propuesta por el recurrente. Por lo tanto, la Administración propone la siguiente redacción para el apartado: "Las tapas de los extremos toriesféricas o según el fabricante, construidas en lámina de acero inoxidable tipo AISI 304, calibre no menor a 3.4mm. similares a las de la Figura N°1, siempre y cuando no se disminuya o afecte la capacidad mínima del tanque solicitada". En consecuencia, se declara **con lugar** este extremo del recurso, según el numeral 89 de la Ley General de Contratación Pública, pues la entidad licitante ha aceptado el ajuste en la cláusula en los mismos términos solicitados por el objetante según su respuesta a la audiencia especial. Para lo anterior, esta Contraloría General asume que la Administración ponderó con cuidado el ajuste que acepta, lo cual queda bajo su exclusiva responsabilidad.

**3) Sobre la partida 3, inciso Y), apartado 1)**

**Criterio de la División:** En el pliego de condiciones se menciona: "Cabinas convencionales (posterior al motor), construida en aluminio o acero. Con refuerzos estructurales capaces de soportar esfuerzos de torsión severos. El oferente debe indicar en el Anexo N°3 "Especificaciones técnicas y características", el método constructivo, materiales de uso y características." En atención a lo expuesto, el recurrente plantea que el requisito actual excluye otros tipos de cabinas, como las denominadas "COE N°ata", que son ampliamente utilizadas a nivel nacional. La restricción de permitir únicamente cabinas posteriores al motor limita la participación de potenciales oferentes. Además, el recurrente aporta un criterio técnico y señala que el diseño de motor posterior es común en camiones estadounidenses debido a la ausencia de restricciones en la longitud máxima del equipo en Estados Unidos. No obstante, solicitar un diseño específico de cabina restringe la participación de marcas europeas y asiáticas. Asimismo, se argumenta que, en el caso de camiones cisterna destinados al Cuerpo de Bomberos, se debe priorizar la funcionalidad y maniobrabilidad. Un motor ubicado en la parte superior aumenta el radio de giro y dificulta el acceso a calles estrechas. En atención a lo expuesto, la Administración explica el proceso para determinar las características técnicas de los vehículos destinados a la atención de emergencias. Específicamente, se enfoca en la distribución de pesos y dimensiones, considerando tanto la legislación nacional vigente como la experiencia acumulada por la Administración. Se destaca la importancia de cumplir con las normas establecidas por el Consejo Nacional de Vialidad para garantizar una distribución equitativa de pesos en los camiones. Esto cobra especial relevancia al instalar un brazo hidráulico articulado, con el objetivo de asegurar la operación adecuada del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica (en adelante BCBCR). En consideración a lo anterior, esta Contraloría General advierte que la Administración no ha abordado el criterio técnico presentado por el recurrente. Además, se observa que, en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), la Administración ha solicitado en la partida número 3 un "Cabezal con camarote, 372,8 kW (500 hp) de potencia, torque 2440,476 Nm (1800 lb-ft), transmisión de acción automatizada de mínimo 12 velocidades y una reversa. tracción 6x4, capacidad de carga de 55 ts". Por otro lado, en el pliego de condiciones se establece que se requiere un "Tracto camión con litera y grúa tipo brazo hidráulico articulado". En atención a lo expuesto, se advierte una inconsistencia entre la información registrada en el (SICOP) y la especificación contenida en el pliego de condiciones, en cuanto al requerimiento o no de un brazo mecánico. Esta discrepancia podría generar incertidumbre respecto a los requisitos establecidos por la Administración y las posibilidades que los oferentes puedan ofrecer para satisfacer la necesidad planteada. Por tal motivo, se solicita a la Administración que aclare cuál de estas condiciones prevalece, asegurando uniformidad tanto en el pliego de condiciones como en el SICOP, para lo cual de ser necesario, deberá modificar Cabe resaltar además, que se requiere que la Administración incorpore en el expediente una justificación técnica detallada acerca de la necesidad de un camión de Cabina convencional (posterior al motor), considerando para ello la necesidad de un brazo hidráulico si esa es la voluntad de la Administración como requerimiento y según lo dicho líneas atrás Esta justificación debe estar fundamentada en la normativa aplicable para este tipo de equipo, en caso de mantenerse el requerimiento. Tenga presente esa institución, que la claridad en la justificación es esencial para los oferentes para comprender la elección del diseño de cabina y su impacto en la funcionalidad del camión destinado al (BCBCR). De conformidad con lo expuesto, se declara **parcialmente con lugar** este extremo del recurso.

**IV. CONSIDERACIÓN DE OFICIO.** De conformidad con el artículo 11, Capítulo IV, Título IV de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas No. 9635 del 3 de diciembre de 2018 y el Decreto Ejecutivo N°41641-H, Reglamento al Título IV de la Ley N°9635, Responsabilidad Fiscal de la República, se recuerda a la Administración licitante, su deber de verificar desde la fase de presupuestación de la contratación, el cumplimiento al límite de regla fiscal previsto para el ejercicio económico del año 2024, así como el marco de presupuestación plurianual dispuesto en el artículo 176 de la Constitución Política. Para estos efectos, la Administración deberá adoptar las medidas de control interno necesarias para verificar que el monto asignado a la contratación que se licita cumple con dichas disposiciones, debiendo advertirse que su inobservancia podría generar responsabilidad administrativa del funcionario, conforme lo regulado en el artículo 26 de la citada Ley.

**5.3 - Recurso 800202400001079 - EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA****Requisitos exigidos por normativa técnica-obra - Argumento de las partes**

Los argumentos del recurrente se pueden consultar en el expediente.

**Requisitos exigidos por normativa técnica-obra - Argumentación de la CGR**

Parcialmente con lugar

Se remite a lo dispuesto en el apartado: 5.2 - Recurso 8002024000001081.

## 6. Aprobaciones

<b>Encargado</b>	OSCAR JESUS ABURTO MOYA	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	30/07/2024 14:28	<b>Vigencia certificado</b>	22/02/2023 14:16 - 21/02/2027 14:16
<b>DN Certificado</b>	CN=OSCAR JESUS ABURTO MOYA (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=OSCAR JESUS, SURNAME=ABURTO MOYA, SERIALNUMBER=CPF-01-1514-0711		
<b>CA Emisora</b>	CN=CA SINPE - PERSONA FISICA v2, OU=DIVISION SISTEMAS DE PAGO, O=BANCO CENTRAL DE COSTA RICA, C=CR, SERIALNUMBER=CPJ-4-000-004017		
<b>Encargado</b>	EDGAR RICARDO HERRERA LOAIZA	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	30/07/2024 14:32	<b>Vigencia certificado</b>	29/11/2023 09:19 - 28/11/2027 09:19
<b>DN Certificado</b>	CN=EDGAR RICARDO HERRERA LOAIZA (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=EDGAR RICARDO, SURNAME=HERRERA LOAIZA, SERIALNUMBER=CPF-01-0884-0876		
<b>CA Emisora</b>	CN=CA SINPE - PERSONA FISICA v2, OU=DIVISION SISTEMAS DE PAGO, O=BANCO CENTRAL DE COSTA RICA, C=CR, SERIALNUMBER=CPJ-4-000-004017		

## 7. Notificación resolución

<b>Fecha/hora máxima adición aclaración</b>	05/08/2024 23:59		
<b>Número resolución</b>	R-DCP-SICOP-01121-2024	<b>Fecha notificación</b>	30/07/2024 14:34