

## Emitir resolución de recursos

### 1. Generar resolución de recursos

<b>Encargado</b>	Glory Elena Murillo Vega		
<b>Fecha/hora gestión</b>	18/12/2024 13:13	<b>Fecha/hora resolución</b>	18/12/2024 13:22
<b>* Procesos asociados</b>	Recursos	<b>Número documento</b>	8072024000002225
<b>* Tipo de resolución</b>	Fondo		
<b>Número de procedimiento</b>	2024LY-000001-0003200001	<b>Nombre Institución</b>	Municipalidad de Carrillo
<b>Descripción del procedimiento</b>	Compra de Camiones para la recolección de residuos sólidos, modalidad entrega según demanda.		

### 2. Listado de recursos

Número	Fecha presentación	Recurrente	Empresa/Interesado	Resultado	Causa resultado
8002024000002125	27/11/2024 19:39	MARTHA CAROLINA GOMEZ RODRIGUEZ	EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA	Parcialmente con lugar	No aplica
8002024000002122	27/11/2024 15:34	FEDERICO RAMIREZ ARAYA	MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA	Parcialmente con lugar	No aplica

### 3. \*Validaciones de control

- Tipo de procedimiento
- En tiempo
- Prórroga de apertura de ofertas
- Legitimación
- Quién firma el recurso
- Firma digital
- Pliego de Condiciones Objetado
- Temas previstos

### 4. \*Resultando

- I. Que mediante auto No. 8052024000002306. del 28 noviembre del 2023 12:00 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 8002024000002125 - EUROBUS SOCIEDAD ANONIMA

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

Se debe estar a lo expuesto por las partes con el recurso de objeción.

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

Parcialmente con lugar

**1). Requisito de apostillado en varias cláusulas del pliego de condiciones.** La empresa recurrente objeta las cláusulas 1.24.b., 2.1.2, 2.2.2, bajo el criterio de que el pliego de condiciones regula una serie de aspectos técnicos sobre los camiones a ofertar, de los cuales la empresa cumple. Sin embargo, para demostrar la experiencia en la venta y/o distribución de camiones de la marca, exige que esas certificaciones deban ser aportadas junto con la oferta apostillada, al grado que establece la exclusión de la oferta si no se presentan las certificaciones apostilladas. Refiere que dada la magnitud y complejidad de la información por aportar, el plazo de presentación de ofertas refleja un lapso corto para la revisión, estudio, análisis del pliego de condiciones, para la preparación, documentación y presentación de la oferta en todo su contenido, súmele que los camiones son fabricados en Brasil, que por la distancia entre la empresa y el lugar para hacer el trámite se le imposibilita. Considera el recurrente que la limitante que plasma el pliego en cuanto a la acreditación de información, exigiendo la documentación bajo el trámite de apostillado que se debe de realizar en el país de origen o generación de la documentación; conlleva una duración que se sobrepone a los plazos propios que caracteriza el procedimiento de contratación. Bajo su criterio, no existe razón técnica objetiva de fondo para exigir que la certificación sea apostillada o consularizada pues, ni el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, ni el Cónsul de Costa Rica en el exterior, ni la Autoridad Apostilladora, certifican el contenido del documento que se emite, siendo la labor de estos únicamente certificar la firma, la capacidad del signatario y el sello o timbre que ostenta (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, 2024), lo que corresponden en el tenor de los principios de eficiencia, igualdad de oportunidades y libre concurrencia, es que la documentación la emita el fabricante en el exterior, para efectos de admisibilidad sea validada por medio de las correspondientes certificaciones, soportes u otros que correspondan, como bajo la declaración jurada del oferente, trasladando dicha obligación consularización y/o apostilla al adjudicatario. En criterio de la empresa recurrente, el apostillado es un requisito de validación, no hay ninguna falta sobre un elemento sustancial susceptible que afecte la valoración de la capacidad técnica y legal, así como la idoneidad de los oferentes, es un requisito de forma, que no analiza el contenido de los documentos, que para el caso en estudio lo que corresponde en el tenor de los principios de eficiencia, igualdad de oportunidades y libre concurrencia, es que la documentación la emita el fabricante en el exterior, para efectos de admisibilidad sea validada por medio de las correspondientes certificaciones, soportes u otros que correspondan, como bajo la declaración jurada del oferente, trasladando dicha obligación consularización y/o apostilla al adjudicatario, para que una vez en firme el acto de adjudicación sea el ganador del concurso quien deba presentar la debida documentación consularizada y/o apostillada previo a la firma del contrato, si se requiere. Por su parte la Administración al respecto argumentó que demostrar la experiencia es de interés preponderante de la administración así como obligación para los funcionarios encargados de llevar estos procesos, la cantidad de años de experiencia asignada en este apartado ha sido utilizada en diversos procedimientos de contratación, esto brinda la posibilidad de que potenciales oferentes cuenten con esta condición, además se debe señalar que la experiencia permite garantizar la participación de empresas consolidadas, con trayectoria. En cuanto al apostillado la Administración para atender esta audiencia realizó un estudio con base en diversos procesos de licitación llevados a cabo en la plataforma SICOP, que deja como resultado que la objetante antes y después de la publicación de la presente licitación cuenta con el certificado del fabricante debidamente apostillado, por lo que es criterio de la Administración que la empresa objetante sí cumple con el requisito solicitado, referente al Certificado emitido por el fabricante debidamente apostillado en el país de origen. Pero además señalan que los documentos apostillados, son de gran importancia para el presente proceso de contratación, les permite verificar la válida autenticidad de la firma de un documento, lo que reduce el riesgo de fraude, además simplifica los trámites, pues se agiliza los trámites administrativos al evitar la necesidad de legalizar los documentos públicos, pero además se cumple con los requisitos legales, pues la apostilla es un requisito para garantizar la autenticidad y el cumplimiento legal de los documentos. Por lo que bajo su criterio el requisito solicitado no pretende limitar la participación, por el contrario, se procura que los posibles oferentes cuenten con las condiciones necesarias, respaldo del fabricante y recursos suficientes para hacer frente a una contratación como la que nos ocupa, ratifica la veracidad de la cantidad de años que tiene el distribuidor con la representación de la marca ofertada en el país, con la finalidad de evitar el riesgo de que dos o más empresas distribuyan el equipo ofertado sin respaldo real del fabricante. Por lo tanto esta Contraloría General de la República rechaza el recurso de objeción planteado por la empresa Eurobus en cuanto a estas líneas, siendo que estima este Órgano Contralor que en el caso bajo análisis la empresa objetante faltó a su deber de fundamentación al amparo del numeral 254 párrafo segundo del RLGCP, pues simplemente se limitó a referir que era una complicación por lo plazos y que no daba ningún tipo de seguridad el apostillado, más que la validez de las firmas, aunado a ello no indicó cuál es la solución que ofrece. Debe tenerse presente que los requisitos dispuestos en un pliego de condiciones deben ser cumplidos por el oferente y en este caso en estudio, se requiere que los documentos que se deben aportar en la oferta para cumplir con requisitos del cartel, se encuentren apostillados, sin embargo la empresa recurrente se limitó a cuestionar que dicho requerimiento es de imposible cumplimiento debido a que los trámites en el extranjero pueden tener retrasos y que no se pueden cumplir dentro del plazo que se otorga para ofertar. Constituyéndose en consecuencia lo requerido en una mera manifestación que no posee respaldo alguno y quebrantando con ello los numerales 88 y 95 de la LGCP y 246 y 254 de su Reglamento. No obstante lo anterior la Administración hizo un análisis de porque resultaba necesario el requisito del apostillado en su caso que va más allá de la simple validez de las firmas, además argumentó que según consultan en SICOP la empresa Eurobús en otros proceso ha presentado los documentos apostillados, argumentos que considera esta Contraloría General que son de peso para mantener el requisito. No obstante, no hay fundamento por parte de la Administración de porqué el apostillamiento debe realizarse en la etapa de presentación de ofertas, no consta explicación alguna de la trascendencia que resulta vital su presentación durante la presentación de ofertas. Esta Contraloría General al respecto entiende y acepta la justificación dada por la administración para que los documentos estén apostillados, partiendo de que esta tiene como objeto simplificar la legalización de documentos para verificar su autenticidad, con el fin de que tengan validez a nivel internacional, haciendo innecesaria legalización consular o diplomática u otro tipo de certificación adicional. Sin embargo; no encuentra este Órgano Contralor fundamentado por parte de la Administración la trascendencia de este sea presentado en la etapa de presentación de las ofertas y por esto declara parcialmente con lugar este punto del recurso, para que la Administración proceda a modificar las cláusulas a efectos de permitir que el apostillado de los documentos sea cumplido en etapas posteriores a la presentación de la oferta, incluso en la ejecución contractual.

**2). Requisito sobre la caja compactadora.** La empresa recurrente objeta las líneas 3.3.16.1 y 3.3.16.4 que se refieren al tamaño de la caja y la densidad de la compactación, pues según su criterio conforme con la prueba pericial que se acompaña, el tamaño de la caja compactadora en relación con la compactación mínima requerida determina que el peso a transportar en esa caja sobrepasa lo que por las leyes y reglamentos están autorizados por el Departamento de Dimensiones y Pesos del MOPT, el criterio experto aportado por ellos llega a la conclusión de que según esa configuración cartelaria (caja de 19m<sup>3</sup> x grado de compactación 840kg/m<sup>3</sup>), el peso mínimo solicitado en el pliego es de 30810kg y que esto contrario a las leyes de Departamento de Dimensiones y Pesos del MOPT en tanto que para el camión de 3 ejes lo permitido por ley es de 22500kg. Refiere el recurrente que mantener la configuración establecida en el pliego cartelario impide la participación de su representada para ofrecer una caja compactadora con las características técnicas indicadas, ya que para cumplir con ese requerimiento, mi representada debe ofrecer una caja compactadora que viola la normativa de pesos y dimensiones vigente y que no podrá ser utilizada por la administración licitante. Por lo que solicitan que sea de compactación sea de 650kg/m<sup>3</sup>, esto a efecto de llevar el peso máximo a 12350 kg de basura que es el peso máximo que otorga la Oficina de Pesos y Dimensiones a un camión de 4 ejes, refiere que se demuestra que el camión que se necesita para cumplir con las leyes del país y para su mayor aprovechamiento sería un camión C4 con una caja compactadora de 650kg/m<sup>3</sup>, tal y como se demuestra en cuadro de cálculos matemáticos del informe técnico. Por su parte, la Administración, refirió que las especificaciones técnicas de la capacidad de Volumen de la Caja Compactadora establecida en 19.1 m<sup>3</sup> y la densidad de compactación de la misma establecida en 840 kg/m<sup>3</sup>, son atributos que debe cumplir el oferente del equipo pero en la parte operativa que le corresponde a la administración cumplir con la legislación vigente, establece en el cartel una carga útil de 6 toneladas en el permiso autorizado de la Tarjeta de Pesos y Dimensiones. Por su parte la

Administración al respecto refirió que las especificaciones técnicas de la capacidad de Volumen de la Caja Compactadora establecida en 19.1 m<sup>3</sup> y la densidad de compactación de la misma establecida en 840 kg/m<sup>3</sup>, son atributos que debe cumplir el oferente del equipo pero en la parte operativa que le corresponde a la administración cumplir con la legislación vigente, establece en el cartel una carga útil de 6 toneladas en el permiso autorizado de la Tarjeta de Pesos y Dimensiones. En relación con lo anterior, denota este Órgano Contralor que podrían existir falencias de las disposiciones cartelerías en cuanto al correcto cumplimiento de la normativa nacional y a lo requerido por la Administración, por lo que resulta necesario que la Administración realice el estudio técnico en el que se determine, de acuerdo a lo anteriormente indicado, la densidad promedio de los materiales a transportar y la categoría específica de maquinaria que se requiere, en apego el Reglamento de Pesos y Dimensiones. Asimismo, es necesario que los datos que arroje el estudio se incorporen en el cartel, para efectos de dotar a los oferentes de la información necesaria para la preparación de las plizas y evitar posibles dilaciones. Finalmente, en caso que los datos que se extraigan del estudio técnico, impacten de manera directa algunas de las especificaciones técnicas, deberán hacerse las modificaciones correspondientes, para efectos de evitar más inconsistencias. Por todo lo anterior, se declara parcialmente con lugar el recurso de objeción en este aspecto. **3) Requisitos sobre la medida de los cilindros de ambas cajas compactadoras.** La empresa recurrente objeta las líneas 3.3.17.19, 3.3.17.21, 3.4.16.1, 3.4.16.2., 3.4.16.3, 3.4.16.4. y refiere que el solicitar medidas en los cilindros de las cajas compactadoras, es entrar y eventualmente contradecir los criterios de los fabricantes, en cuanto a las características técnicas que deben tener las partes que componen los diferentes sistemas hidráulicos y otros, ya que toda manifestación de medidas corresponden al diseño y desempeño de acuerdo a la tecnología utilizada para la configuración del equipo, lo importante para la administración debería ser que se cumpla con las expectativas de funcionalidad de los equipos ofertados, cada fabricante llegará a ese fin de acuerdo a la tecnología que tenga agregado a su sistema de fabricación. Señala el recurrente que la caja compactadora se define por cuatro aspectos fundamentales, capacidad volumétrica, densidad de compactación, capacidad volumétrica de la tolva y duración del ciclo de compactación, en este caso, pero que la Administración dispuso especificaciones técnicas para poder cumplir con el objetivo que le resuelva su situación particular, sin embargo, varias especificaciones técnicas impiden su participación, pues su equipo cumple con lo solicitado en el cartel, con el objetivo final de la municipalidad que es la compactación mínima de 415 Kg por metro cúbico, con la utilización del acero solicitado HARDOX 450, pero no así con las medidas que solicita el pliego cartulario, ya que al ser temas meramente de diseño de cada fabricante de cajas compactadoras, este requisito restringe la libre participación, limitando a los fabricantes a cumplir con medidas y cantidades que solamente un fabricante en especial cumple con lo solicitado, como lo demostramos con la prueba adjunta, con la ficha técnica de la caja compactadora Marca McNeilus, donde se puede constatar el cumplimiento exacta de cada medida solicitada, lo cual evidentemente es una ventaja indebida. Señala que el incorporar medidas específicas de los cilindros y capacidad volumétrica de la tolva, limita la participación de su representada, ya que se introduce sin sustento técnico, un requisito exclusivo de una marca en específico, lo cual es un criterio que define cada casa fabricante, cuáles medidas utilizar según sus criterios técnicos y de fabricación. El incorporar solamente medidas específicas de la marca MC MCNELIUS, está limitando una amplia participación en igualdad de condiciones de posibles oferentes. Además refiere que no se adjunta dentro del expediente electrónico, estudio técnico, que justifique las razones por las cuales la Administración, fundamenta que la única forma de satisfacer lo solicitado, se logra con las medidas indicadas de los cilindros que acredite la justificación técnica del porque solo esas medidas satisfacen el interés público y porque las medidas de otros fabricantes no satisfacen el interés público, de tal manera que mi representada puede tener el derecho de defensa. Por su parte la Administración refirió que no se encuentra en la fundamentación del recurso que se aporte prueba como modelo, serie de la marca Damaeq que incluya un detalle de las medidas de cada uno de los cilindros del equipo por ofertar que evidencien la limitación de participación del recurrente y que además permita a la administración valorar que el diseño del equipo Damaeq cumple o supera los requerimientos técnicos establecidos en el cartel. Sin embargo no se permiten cilindros de menor diámetro como lo sugiere el recurrente, puesto que eso significa menor fuerza ejercida por el pistón a una misma presión del fluido hidráulico. Es criterio de este Órgano Decisor que lo argumentado respecto de esta línea se basa en un criterio técnico deficiente, siendo que a lo largo de todo el contenido del informe que aporta la empresa como prueba a sus argumentos, este refiere que las características exigidas en el cartel son muy similares a las de una marca específica y que esto podría cerrar la oferta, sin ni siquiera considerar los diseños de otras cajas compactadoras que se encuentran en el mercado, que también pueden ser una excelente alternativa, sin embargo; no define forma puntual que el cartel fue hecho para una marca en particular, por lo tanto no hay fundamento para referir que el cartel fue creado para una marca específica, pues sólo se aporta la ficha técnica de esa marca. Es decir; no se elaboró un estudio de todas las marcas, para descartar que alguna otra cumpliera con lo requerido en el cartel. Sobre el particular, conforme el artículo 246 del RLGC, el recurrente debe acreditar sus afirmaciones, lo cual no ocurre en este argumento; además, refleja una situación particular, sin demostrar que esto sea una condición del mercado, de manera que refleje una limitación injustificada en ese sentido. No obstante; no se demuestra o justifica cómo dicha condición limita de manera injustificada su participación, más allá que sus camiones no cumplen con lo pretendido por la Administración, pues tampoco aportó prueba pertinente para demostrar que el cambio en las medidas que sugiere no perjudica o afecta de manera sustancial la adecuada satisfacción de la necesidad perseguida por la Administración. En ese sentido, bien pudo la recurrente haber aportado por ejemplo un estudio por medio del cual se acreditara los insumos que ofrecen los proveedores existentes para concluir que las medidas no se ajustan a la realidad del mercado o bien demostrar que sólo un proveedor ofrece lo requerido; por otro lado, tampoco demuestra la recurrente que considerando las necesidades propias su producto si cumple con el objeto contractual. Así las cosas, no se ha acreditado que de aceptarse la pretensión del recurrente, se satisficiera el interés público de mejor forma que como se encuentra definido en el pliego cartulario. Conviene señalar que, como en vastas ocasiones este Órgano Contralor ha referido, los recursos de objeción no son para que la Administración adecue el cartel a las necesidades de posibles oferentes, por lo que el objeto a contratar quien lo conoce es la Administración, pues es este quien tiene clara la necesidad que pretende solventar. Por lo anterior, se rechaza lo planteado por la empresa y se mantienen las líneas como la definió la Administración. **4) Requisitos en cuanto a las características del motor.** Recurre la empresa la línea 3.4.2.8, referente al requisito de que el motor sea de seis cilindros en línea, señala que su camión VOLKSWAGEN modelo 11.180, logra la potencia y torque solicitado, con la utilización de 04 cilindros en línea, logrando la optimización del equipo y con bajo consumo de combustible, utilizando tecnología moderna, con Norma Euro V. Señala la empresa que como lo detalla el pliego cartulario, este requisito impide la participación de su representada, evitando la participación de tecnologías superiores. Que bajo su criterio, los camiones Volkswagen cuentan con una tecnología mejorada, utilizando 04 cilindros en línea, logrando la potencia y torque solicitados, lo cual representa una mejora técnica en su función para trabajo pesado, como construcción, recolección de basura, logrando una optimización. Que con ello demuestra en forma categórica que la solicitud de que el camión tenga seis cilindros es un requisito que no agrega valor para el cumplimiento del fin público buscado con esta contratación y que, por el contrario, ese requisito es contrario a los principios constitucionales aplicables a la contratación pública, como lo son de eficiencia, eficacia, libre concurrencia, libertad de participación, de buena fe. Por su parte la administración refiere, que el recurrente no aporta prueba como fichas técnicas con datos de fábrica donde se especifique el modelo del motor que trae el camión VW 11.180 y que indique la potencia y el torque de ese modelo de motor es igual o superior al requerido en el cartel, y que por esta falta de prueba, no se puede valorar la incorporación de motores de menor cantidad de cilindros por falta de prueba. Es criterio de este Órgano Decisor que lo argumentado respecto de esta línea tiene como fundamento un criterio técnico deficiente, siendo que a lo largo de todo el contenido de dicho informe se refiere que las características exigidas en el cartel son muy similares a las de una marca específica y que esto, podría cerrar la oferta, sin ni siquiera considerar los diseños de otras cajas compactadoras que se encuentran en el mercado y que también pueden ser una excelente alternativa. Sin embargo; no define forma puntual que el cartel fue hecho para una marca en particular, por lo tanto no hay fundamento para referir que este fue creado para una marca específica, pues sólo se aporta la ficha técnica de esa marca, es decir; no se elaboró un estudio de mercado de todas las marcas, para descartar que alguna otra cumpliera con lo requerido en el cartel. Sobre el particular, conforme el artículo 246 del RLGC, el recurrente debe

acreditar sus afirmaciones, lo cual no ocurre en el caso en estudio, pues solo se aporta una informe técnico que como ya se señaló, tiene grandes deficiencias; además se refleja una situación particular, sin demostrar que esto sea una condición del mercado, de manera que refleje una limitación injustificada en ese sentido. No obstante no se demuestra o justifica cómo dicha condición limita de manera injustificada su participación, más allá que sus camiones no cumplen con lo pretendido por la Administración, pues tampoco aportó prueba pertinente para demostrar que el cambio en la cantidad de pistones que pretende no perjudica o afecta de manera sustancial la adecuada satisfacción de la necesidad perseguida por la Administración. En ese sentido, lleva la razón la Administración, pues bien pudo la recurrente haber aportado al menos la ficha técnica de su camión para que se valorara si este cumplía con lo pretendido por la Administración. Así las cosas, no se ha acreditado que de aceptarse la pretensión del recurrente se satisficaría el interés público de mejor forma que como se encuentra definido en el pliego cartelario. Conviene señalar que, como en vastas ocasiones este Órgano Contralor ha referido que los recursos de objeción no son para que la Administración adecue el cartel a las necesidades de posibles oferentes, puesto que el objeto a contratar quien lo conoce es la Administración, pues es este quien tiene clara la necesidad que pretende solventar. Es por esto que se rechaza lo pretendido por la empresa recurrente y se mantiene la línea como ya consta en el cartel. **5) Requisitos en cuanto al eje trasero del camión.** Recurre la empresa la línea 3.4.5. en cuanto a la relación mínima del diferencial trasero y la necesidad de contar con bloqueo transversal para mayor tracción en terrenos irregulares. Refiere la empresa que con respecto a la utilización de bloqueo transversal, en algunos camiones según las configuraciones de su tren motriz y en el caso de 4x2, con solo un eje, resulta innecesario la implementación de dicho bloqueo, ya que en algunos casos, son contraproducentes o dificultan los giros cerrados, la maniobrabilidad, en algunos casos, hasta puede llegar a quebrar el eje cuando se utiliza en condiciones inestables, en nuestro camión no es necesario su utilización, ya que el camión mismo, cumple con marchas fuertes, cumple con un tren motriz que se puede utilizar en las diferentes topografías del cantón central y con la capacidad para vencer una gradiente mínima de 38% a plena carga, logrando la funcionalidad del equipo según el pliego cartelario. El establecer un bloqueo transversal impide la participación de su representada en el presente proceso de licitación, por cuanto los vehículos para esta partida que fabrica la empresa Volkswagen no son necesarios, para la utilización eficaz del camión. Señala que debe considerar esta contraloría que la administración justifica el bloqueo transversal en la mejor tracción en terrenos irregulares, sin embargo debe tomarse en consideración que al otorgar la potencia requerida con el torque establecido según las rpm establecidas, los camiones ofrecidos por Eurobus no tendrán problemas en caminos irregulares, por cuanto ellos están contruidos conforme a los más altos estándares de eficiencia para carreteras como las del cantón de Carrillo. De frente a esta consideración, peso del camión, torque, rpm, largo y ancho, si en algún momento no pudiera avanzar por alguna circunstancia, el bloqueo transversal podría convertirse en un dispositivo que juegue en contra del avance pues reduce la maniobrabilidad. Por su parte la Administración señala que el recurrente no puede solicitar la eliminación de un requerimiento por solo el hecho de que sus equipos no lo incorporan y menos desacreditar su uso en un cantón como Carrillo que se ve afectado año con año por las lluvias dejando caminos de difícil acceso o destruidos en los centros de población que requieren del servicio que da la administración y donde el bloqueo del diferencial del eje trasero permite al camión salir de atascos provocados por el barro y las irregularidades del camino igualando la rotación en ambos lados del eje para aprovechar la tracción de la rueda detenida. Con base en lo anterior, pedir eliminar el requerimiento del bloqueo del eje trasero se traduce en una desmejora en el camión que circula por caminos que lo requieran de su uso. Respecto de todo lo aquí argumentado, es criterio de este Órgano Decisor que lo argumentado por la empresa en esta línea se basa en un criterio técnico deficiente, siendo que a lo largo de todo el contenido de este informe se señala que las características exigidas en el cartel son muy similares a las de una marca específica y que esto, podría cerrar la oferta, sin ni siquiera considerar los diseños de otros camiones y de otras cajas compactadoras que se encuentran en el mercado y que también pueden ser una excelente alternativa. Sin embargo; dicho criterio técnico no define de forma puntual que el cartel fue hecho para una marca en particular, pues sólo se aporta la ficha técnica de esa marca, es decir; no se elaboró un estudio de mercado de todas las marcas, para descartar que alguna otra cumpliera con lo requerido en el cartel. Sobre el particular, conforme el artículo 246 del RLGCP, el recurrente debe acreditar sus afirmaciones, lo cual no ocurre en este caso, siendo que refleja una situación particular, sin demostrar que esto sea una condición del mercado, ni que sus camiones cumplen con el objeto contractual, aún con las características diferentes a la exigidas en el cartel, de manera que refleje que hay una limitación injustificada en ese sentido. No obstante no se demuestra o justifica cómo dicha condición limita de manera injustificada su participación, más allá que sus camiones no cumplen con lo pretendido por la Administración, pues tampoco aportó prueba pertinente para demostrar que las características de su camión -aún diferentes a las pretendidas en el cartel- no perjudica o afecta de manera sustancial la adecuada satisfacción de la necesidad perseguida por la Administración. En ese sentido, lleva la razón la Administración, pues bien pudo la recurrente haber aportado al menos la ficha técnica de su camión para que se valorara si este cumplía con lo pretendido por la Administración. Así las cosas, no se ha acreditado que de aceptarse su pretensión del recurrente se satisficaría el interés público de mejor forma que como se encuentra definido en el pliego cartelario. Conviene señalar que, como en vastas ocasiones este Órgano Contralor ha referido, los recursos de objeción no son para que la Administración adecue el cartel a las necesidades de posibles oferentes, siendo que el objeto a contratar quien lo conoce es la Administración, pues es este quien tiene clara la necesidad que pretende solventar. Es por esto que se rechaza lo pretendido por la empresa recurrente y se mantiene la línea como ya consta en el cartel. Por lo tanto se rechaza lo pretendido y se mantiene la línea tal cual la define el cartel. **6) En cuanto a los cilindros de la caja compactadora.** Recurre la empresa las líneas 3.4.16.1., 3.4.16.2. y 3.4.16.3., argumenta que el incorporar medidas específicas de los cilindros, limita la participación de su representada, ya que se introduce sin sustento técnico, un requisito exclusivo de una marca en específico, lo cual es un criterio que define cada casa fabricante, cuáles medidas utilizar según sus criterios técnicos y de fabricación. Al incorporar solamente medidas específicas de la marca MCNELIUS, se está limitando una amplia participación en igualdad de condiciones de posibles oferentes. Argumenta la empresa recurrente que la Administración sugiere una marca en específico, que solamente un oferente en particular puede cumplir, esto genera una limitación para que su representada pueda ofertar, además señala que no hay un sustento técnico, incorporado en el expediente electrónico que indique cuales son las razones técnicas por las cuales la Administración incorpora esta preferencia en una marca en particular, lo que está generando barreras de ingreso de potenciales oferentes. No se adjunta dentro del expediente electrónico, estudio técnico, que justifique las razones por las cuales la Administración, fundamenta que la única forma de satisfacer lo solicitado, se logra con las medidas indicadas de los cilindros. Por lo cual solicita la empresa recurrente, que se acredite la justificación técnica del porque solo esas medidas satisfacen el interés público y porque las medidas de otros fabricantes no satisfacen el interés público, de tal manera que mi representada puede tener el derecho de defensa ante dichos criterios técnicos, los cuales desconocemos, caso contrario que se modifique el pliego. En cuanto a este argumento la Administración no se refirió. Respecto de todo lo aquí argumentado, es criterio de este Órgano Decisor que lo argumentado por la empresa en esta línea se basa en un criterio técnico deficiente, siendo que a lo largo de todo el contenido del informe que aporta la empresa como prueba se refiere a que las características exigidas en el cartel son muy similares a las de una marca específica y que esto, podría cerrar la oferta sin ni siquiera considerar los diseños de otras cajas compactadoras que se encuentran en el mercado y que también pueden ser una excelente alternativa. Sin embargo; no define de forma puntual que el cartel fue hecho para una marca en particular, por lo tanto no hay fundamento para afirmar que el cartel fue creado para una marca específica, pues sólo se aporta la ficha técnica de esa marca, es decir; no se elaboró un estudio de todas las marcas, para descartar que alguna otra cumpliera con lo requerido en el cartel. Sobre el particular, conforme el artículo 246 del RLGCP, el recurrente debe acreditar sus afirmaciones, lo cual no ocurre en este caso; además, refleja una situación particular, sin demostrar que esto sea una condición del mercado, ni que sus camiones cumplen con el objeto contractual, aún con las características diferentes a la exigidas en el cartel, de manera que refleje que hay una limitación injustificada en ese sentido. No obstante; no se demuestra o justifica cómo dicha condición limita de manera injustificada su participación, más allá que sus camiones no cumplen con lo pretendido por la Administración, pues tampoco aportó prueba pertinente para demostrar que las características de su camión -aún diferentes a las pretendidas en el cartel- no perjudica o afecta de manera sustancial la

adecuada satisfacción de la necesidad perseguida por la Administración. Bien pudo la recurrente haber aportado al menos la ficha técnica de su camión para que se valorara si este cumplía con lo pretendido por la Administración. Así las cosas, no se ha acreditado que de aceptarse su pretensión del recurrente se satisficaría el interés público de mejor forma que como se encuentra definido en el pliego cartelario. Conviene señalar que, como en vastas ocasiones este Órgano Contralor ha referido, los recursos de objeción no son para que la Administración adecue el cartel a las necesidades de posibles oferentes, por lo que el objeto a contratar quien lo conoce es la Administración, es este quien tiene clara la necesidad que pretende solventar. Es por esto que se rechaza lo pretendido por la empresa recurrente y se mantiene las líneas como ya consta en el cartel.

## 5.2 - Recurso 8002024000002122 - MAQUINARIA Y TRACTORES LIMITADA

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

Se debe estar a lo expuesto por las partes con el recurso de objeción.

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

Parcialmente con lugar

**1) En cuanto al sistema de evaluación.** Recurre la empresa la línea 1.51 en cuanto al 55 que se le asignó al facto criterio ambiental, refiere la empresa recurrente que tiene claro que con base en los numerales 21 y 55 de la LGCP, se pueden promover en los pliegos de condiciones la inclusión de criterios ambientales, pero que se convierte en necesario sustentar la incorporación de criterios sustentables como requisito de admisibilidad en los pliegos de condiciones, enfatizando que debe existir un estudio de mercado mediante el cual se demuestre que su incorporación no limita la participación de potenciales oferentes y que esto es responsabilidad de la Municipalidad contratante, que en el caso en estudio solicitan a la Municipalidad de la manera más respetuosa que, considere homologar en el sistema de evaluación el certificado Bandera Azul con el certificado de Esencial Costa Rica, a partir de la similitud que tienen estos galardones en el proceso de obtención de sus certificados. Por su parte la Administración señala que acepta lo planteado por el recurrente, pues es cierto que ambos certificados son valiosos y significativos para reconocer las buenas prácticas requeridas en el pliego de condiciones de la Municipalidad de Carrillo en cuanto a la sostenibilidad ambiental y por lo tanto requiere que el criterio de Bandera Azul sea homologado, dado que ambos tienen un enfoque ambiental, lo cual es el núcleo del requerimiento para los camiones recolectores. De frente a esto, es criterio de este Órgano Contralor que se declara con lugar este aspecto del recurso, pues considera la Administración que ambos certificados se reconocen equivalentes y recomienda mantenerlos como requisito para la evaluación ambiental, como resultado de un análisis adecuado del mercado que respalda esta decisión. **2) En cuanto a las especificaciones técnica para el camión de residuos sólidos, respecto del freno de motor.** De forma puntual recurre las líneas 3.3.2.2 en cuanto a la necesidad de contar con freno de motor y la 3.3.2.3 en cuanto a que deberá contar preferiblemente con freno de motor al sistema de escape y señala al respecto que de acuerdo a la información que aporta se demuestra que no se requiere de un mecanismo adicional, como el retardador al escape, para que funcione el sistema del freno valvular adecuadamente. Por lo tanto solicita la Contraloría que obligue a la Municipalidad a incorporar el estudio técnico que los motivó a requerir ambos sistemas, además que, indique cuál es la capacidad de frenado que se requiere con su debido respaldo técnico, basados en el peso máximo de la carga a transportar y las condiciones de las pendientes que presentan las rutas a cubrir. Por su parte la Administración señala que luego de analizado lo expuesto por el recurrente, concluye que existen sistemas alternos a los frenos de las ruedas del vehículo que trabajan con gran eficiencia y de manera independiente para reducir la velocidad del vehículo como los frenos de motor al escape y el freno de motor a las válvulas del motor. Con base en lo anterior, se acepta parcialmente el recurso interpuesto y solicita realizar la siguiente modificación en el pliego de condiciones: *“Eliminar: “3.3.2.3 Debe contar con freno de motor al sistema de escape.” Donde dice “3.3.2.2 Debe contar con freno de motor a las válvulas. Debe leerse “3.3.2.2 Debe contar con freno de motor a las válvulas o con freno de motor al sistema de escape.”* **3) En cuanto a las especificaciones técnicas para el camión de residuos sólidos respecto del motor.** De forma puntual la empresa recurre las líneas 3.3.2.12 y 3.3.2.13, solicitan a la Contraloría General que inste a la Municipalidad a modificar las especificaciones técnicas citadas, para que en su lugar se lea de la siguiente forma: *“3.3.2.12. Debe de contar con un PAR mínimo de 1599 Nm o su equivalente en función de las características del equipo ofrecido, por lo que deben indicar el torque de Newton/metros que cumplan con dichas especificaciones. NO se aceptan equipos de alto par pico y que rápidamente declinen par motor a rangos intermedios dentro del funcionamiento del motor. 3.3.2.13. Con potencia mínima: 268 KW”*. Lo anterior, siendo que la potencia es la rapidez con la que se efectúa un trabajo, es decir; un trabajo por unidad de tiempo. En un motor diésel, si multiplica el torque por las RPM (revoluciones por minuto) del motor, obtiene la potencia. Refiere que en todos los motores de combustión interna el torque no es constante, depende de la velocidad de giro del motor (RPM). Durante el funcionamiento del motor, la longitud del muñón del cigüeñal es siempre la misma, sin embargo, la fuerza del pistón varía según las revoluciones del motor. Lo pretende la empresa recurrente exponer a partir de la explicación desarrollada es que, tanto los valores de potencia y torque de un motor, están definidos por un diseño específico de ingeniería, realizado por cada fabricante, para designar los parámetros de funcionamiento de cada motor, según su aplicación. Por su parte la Administración refiere que visto y analizado lo recurrido por la empresa Matra, no queda claro la intención de reducir el torque y la potencia de los motores de los camiones recolectores, más observando que el motor Cummins ISM11 con el que viene equipado el camión International modelo HV607 cumple con el torque solicitado en el pliego de condiciones de 2100 NM (1548.88 lb ft) Ficha Técnica HV607 SBA HD (HV60G) con un valor de torque de 1550 lb ft lo cual supera el requerido por lo tanto se rechaza de plano lo solicitado al no existir impedimento. Con respecto a la potencia del motor y manteniendo lo requerido en el numeral “3.3.3.4 Debe contar con capacidad para una gradiente mínima de 60% a plena carga”. Se permite una variación máxima del 5% en el tren de potencia siempre y cuando no se reduzca lo establecido en el numeral 3.3.3.4 del pliego de condiciones en referencia. Por lo anterior se realiza la siguiente modificación, donde dice: *“3.3.3.4 Debe contar con capacidad para una gradiente mínima de 60% a plena carga...” Debe leerse “3.3.3.4 Debe contar con capacidad para una gradiente mínima de 60% a plena carga. Se permite una variación máxima del 5% en el tren de potencia siempre y cuando no se reduzca la gradiente mínima de 60%...”* Visto lo expuesto por la empresa recurrente, encuentra este órgano contralor que se pretende la modificación de la especificación del pliego sin mayor sustento, omitiendo evidenciar cómo lo pretendido permite cumplir con lo requerido por la Administración, y aún más importante, que exista una limitación a libre competencia defrente a la realidad del mercado, pues no puede pretender el recurrente que el pliego atienda su especificaciones técnicas, cuando no se evidencia que sea una realidad de otros oferentes, así como, que la necesidad de la Administración no se vea afectada. Así las cosas, se rechaza de plano este aspecto del recurso. **4) En cuanto a las especificaciones técnicas para el camión de residuos sólidos respecto de la transmisión.** De forma puntual la empresa recurre la línea 3.3.3.2 en cuanto a que el camión debe contar con 12 velocidades de avances y mínimo 2 de retroceso en operación en plena carga. Solicitan a la Contraloría que inste a la Municipalidad a modificarla, para que en su lugar se lea de la siguiente forma: *“3.3.3.2. Debe de contar con mínimo 6 velocidades de avance y mínimo una velocidad de retroceso para su operación a plena carga, en las diferentes condiciones topográficas del Cantón de Carrillo.”*. Lo anterior, siendo que al aceptar la solicitud de MATRA, esta podría ofertar el camión marca International, modelo HV607 (HV60G), con una transmisión marca Allison modelo 4500 RDS, con doble over drive con 6 velocidades de avance y una de retroceso, condición que es configurada por el fabricante para una aplicación específica, como en este caso para camiones de recolección de residuos. Este tipo de transmisiones -propuesta por MATRA-, al contar con doble over drive, hacen que la transmisión tenga dos sobre marchas. El cambio propuesto no genera ninguna desmejora en la funcionalidad del camión, ni en el desempeño y versatilidad de este. Al respecto la Administración señaló que visto y analizado lo recurrido por la empresa Matra al apartado 3.3.3.2, se allanan y corrige la interpretación del numeral 3.3.3.2 de la siguiente manera *“Donde Dice “3.3.3.2. Debe contar con mínimo 12 velocidades de avance y mínimo dos velocidades de retroceso para su operación a plena carga, en las diferentes condiciones topográficas del cantón de Carrillo”*. Así las cosas, se declara parcialmente con lugar este aspecto del recurso. **5) En cuanto a las especificaciones técnicas para el camión de residuos sólidos respecto del eje trasero.** De forma puntual la empresa recurre la línea 3.3.5.5 y solicitan a la Contraloría que, inste a la Municipalidad a modificarla, para que en su lugar se lea de la siguiente forma: *“3.3.5.5. Debe contar con diferencial, mínimo en dos ejes, y con capacidad de bloqueo inter-eje y longitudinal y preferiblemente con cubos reductores”*. Lo anterior, siendo que al acoger su petición, podría su representada participar en el proceso de licitación, ofertando para la Partida 1 (ítem 1) el camión marca International, modelo HV607 (HV60G), con un eje trasero marca Meritor modelo RT-46-164P de reducción simple, con una capacidad de 46.000 libras (20.865 kg), donde este modelo y marca de ejes por su diseño de engranajes de alto torque, ofrece un funcionamiento más suave y silencioso, mayor capacidad de torque y mayor vida útil de los componentes. El diseño robusto del soporte de una sola pieza permite una alineación precisa de los engranajes. El eje trasero marca Meritor modelo RT-46-164P de reducción simple, se desprende de una amplia gama de relaciones de transmisión disponibles, lo que permite elegir un eje adaptado a las necesidades del cliente, ya sea para mejorar la economía de combustible, aumentar el torque o mejorar la tracción. Por su parte la Administración refirió al respecto que visto y analizado lo recurrido por la empresa Matra al apartado 3.3.5.5, y tomando como referencia la modificación realizada en este mismo documento al apartado 3.3.3.4, se acepta la modificación en el tren de potencia siempre y cuando no se disminuya la mínima gradiente de 60%.

Por lo tanto, continuando con la variación del 5% en el tren de potencia se realiza la siguiente modificación: "Donde dice "3.3.5.5 Debe contar con diferencial en dos ejes con capacidad de bloqueo longitudinal y transversal en ambos ejes y cubos reductores, Debe Leerse "3.3.5.5 Debe contar con diferencial en dos ejes con capacidad de bloqueo longitudinal y transversal en ambos ejes y preferiblemente cubos reductores". Por tanto, se declara parcialmente con lugar este aspecto.

**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.

## 6. Aprobaciones

<b>Encargado</b>	GLORY ELENA MURILLO VEGA	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	18/12/2024 13:21	<b>Vigencia certificado</b>	19/05/2022 15:32 - 18/05/2026 15:32
<b>DN Certificado</b>	CN=GLORY ELENA MURILLO VEGA (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=GLORY ELENA, SURNAME=MURILLO VEGA, SERIALNUMBER=CPF-02-0605-0318		
<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>	FERNANDO MADRIGAL MORERA	<b>Estado firma</b>	La firma es válida
<b>Fecha aprobación(Firma)</b>	18/12/2024 13:22	<b>Vigencia certificado</b>	17/05/2024 15:22 - 16/05/2028 15:22
<b>DN Certificado</b>	CN=FERNANDO MADRIGAL MORERA (FIRMA), OU=CIUDADANO, O=PERSONA FISICA, C=CR, GIVENNAME=FERNANDO, SURNAME=MADRIGAL MORERA, SERIALNUMBER=CPF-02-0652-0911		
<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>	06/01/2025 23:59		
<b>Número resolución</b>	R-DCP-SICOP-02092-2024	<b>Fecha notificación</b>	18/12/2024 13:22