

**RESPUESTA AL ACTA DE CALIFICACIÓN DEL PROCESO IMP-CBDMQ-001-2020.**

Señores/(as) Miembros de la Comisión Técnica:

Tras haber estudiado con detalle el acta de calificación de errores para la selección en el exterior N°. IMP- CBDMQ-001-2020, "Adquisición de unidad comando de incidentes" nos vemos en la obligación de hacerles conocer formalmente nuestras observaciones técnicas respecto a los **supuestos incumplimientos** que se detallan en su informe sobre la oferta presentada por el CONSORCIO ITURRI.

**1. Combustible.**

El requerimiento exacto y literal que se solicita en el pliego de licitación es el siguiente:

Combustible	Diésel existente en el Ecuador para 500 PPM de azufre, según normativa NTE INEN 1489:2012, Requisitos del diésel Premium.
-------------	---

Se solicita que el chasis del vehículo sea compatible con un combustible para 500 PPM de azufre. El vehículo ofertado por ITURRI es compatible con ese requisito. Los vehículos de carga pesada que circulan en la ciudad de Quito son en su inmensa mayoría EURO 3 y por tanto compatibles con el combustible que se utiliza en todo el territorio ecuatoriano. Los grandes comercializadores de chasis como Mercedes y el resto de grandes marcas comercializan fundamentalmente chasis EURO 3 en Ecuador. No existe motivo técnico lógico para pensar que el chasis ofertado no vaya a ser compatible con el requisito solicitado.

Un chasis EURO 2 no hubiera sido compatible con un requisito EURO 3, pero un chasis EURO 3 sí es compatible con un requisito EURO 2, ya que mejora el comportamiento del chasis y ofrece unas mejores prestaciones ambientales a la ciudad. No se puede descalificar una propuesta por haber ofrecido una mejora.

Adicionalmente si revisan la ficha técnica ofertada por Mercedes Benz para este chasis e incluida en nuestra propuesta podrán ver que es una configuración específica para Ecuador:

**Oferta - 1 x Mercedes-Benz Arocs 5 3342 A**  
**Para la exportación a Ecuador**

Es por tanto que Mercedes Benz como fabricante, máximo experto, y Autolider ECUADOR S.A., como distribuidor de este chasis en Ecuador, quienes certifican y validan que el funcionamiento del chasis para las condiciones solicitadas en el pliego de licitación es perfectamente operativo en Ecuador.

También nos llama seriamente la atención que, tras solicitarnos 26 convalidaciones de errores de todo tipo, en ninguna de ellas se nos solicitara aclarar este punto del combustible, cuando parece evidente que es un punto que necesita de aclaración por parte del oferente o bien del fabricante del chasis, si la comisión técnica tenía dudas acerca del incumplimiento. Finalmente, cabe mencionar que sobre este punto, únicamente se solicitó aclaración a la oferta del vehículo de PIERCE, y no al resto de oferentes.

Por los argumentos contundentes arriba expuestos, le solicito que se reconsidere la evaluación de este punto y se admita el cumplimiento de la oferta presentada por el CONSORCIO ITURRI.

## **2. Alternador.**

El requerimiento exacto y literal del pliego de licitación respecto a este punto es el siguiente:

Alternador	Mínimo 300 amperios.
------------	----------------------

Nuevamente la comisión interpreta que se está solicitando un solo alternador de 300 amperios, cuando en ningún apartado del pliego de licitación se detalla o se especifique que solo se esté solicitando una unidad.

Hay muchos epígrafes del pliego de licitación donde se detalla explícitamente la cantidad solicitada. Sin ir más lejos en el epígrafe justo a continuación:

Alternador	Mínimo 300 amperios.
Baterías	Mínimo 2 baterías de ácido absorbido y herméticamente sellado con mínimo 4 años de garantía.

Algunos ejemplos adicionales: 2 baterías, destornilladores (mínimo 6 u), llaves mixtas (mínimo 12u), caja de copas (mínimo 24 piezas), triángulos o cono de seguridad mínimo 6 unidades, extintores de incendios mínimo 3 unidades de CO2.

El CONSORCIO ITURRI ha presentado una configuración de Alternador que cumple 100% el único requisito solicitado en el pliego de licitación, que es que tenga una intensidad de mínimo 300 amperios.

Solicitamos por tanto que la Comisión Técnica reconsidere en base a los argumentos expuestos su decisión, y admita el cumplimiento de este requisito por parte del CONSORCIO ITURRI.

## **3. Suspensión eje delantero.**

El concepto de suspensión independiente no está definido en ningún apartado del pliego de licitación. Es habitual que en las licitaciones internacionales se definan los términos claves al inicio de la misma para que no se someta a la interpretación de cada una de las partes. En esta ocasión no ha sido así permitiendo por tanto la interpretación por parte de cada proveedor.

El concepto que la comisión técnica está interpretando sobre la suspensión independiente en el eje delantero implicaría que la única propuesta válida en el mercado actualmente fuera la de PIERCE, que es a día de hoy el único fabricante que comercializa un chasis custom con este tipo de suspensión, fundamentalmente para sus vehículos contra incendios aeroportuarios u otros vehículos especiales. No existe un chasis comercial que tenga este tipo de suspensión independiente bajo la interpretación que hace la Comisión Técnica. Si esta fuera la interpretación final aplicada por la Comisión Técnica significaría de facto que solo existe una marca en el mercado que pudiera cumplirlo y por tanto que el proceso estaría completamente direccionado a un solo fabricante, que además es oferente del proceso y que evidentemente ha cumplido con este apartado.

Pueden comprobarlo en el siguiente enlace:

<https://www.piercemfg.com/tak-4-ifs>

Como entendemos que no es así, y que la licitación está abierta a la participación de otros proveedores diferentes a PIERCE, con chasis comerciales, pensamos que hay más de una interpretación correcta para el término "Independiente".

En el caso del CONSORCIO ITURRI su equipo de ingenieros tras analizar las especificaciones técnicas del pliego de licitación y las opciones disponibles en el mercado interpretó como una opción posible en un proceso de licitación abierto que una suspensión en el eje delantero con ballestas es una "Suspensión Independiente" ya que cada ballesta permite que su rueda correspondiente pueda moverse libre o independientemente con respecto al chasis, que es el objeto a ser suspendido y amortiguado.

Por todo ello solicitamos que la Comisión Técnica en base a los argumentos expuestos: indefinición del concepto de suspensión independiente y direccionamiento del proceso en caso de utilizar la interpretación propuesta por la comisión, reconsidere en este punto la evaluación realizada y admita el cumplimiento de la oferta presentada por el CONSORCIO ITURRI.

#### **4. Suspensión eje trasero.**

- Por último, manifestar también nuestra sorpresa al no mencionar en su informe de calificación que la suspensión ofertada por la empresa Quiroga Fire Trucks en los ejes traseros de ballestas y no neumática como se solicita claramente en el pliego de licitación:

SUSPENSIÓN	
Suspensión	El eje delantero tendrá un diseño de suspensión independiente, suspensión neumática en el eje trasero

Es un incumplimiento flagrante de las especificaciones técnicas que no se detalla en su informe de calificación. En el informe de calificación únicamente le incluyen a Quiroga Fire Trucks exactamente con los mismos puntos que le incluyen al CONSORCIO ITURRI, cuando el chasis MAN ofertado por Quiroga, y que fue estudiado por nuestro equipo de ingenieros y descartado, incluye más incompatibilidades.

Como incompatibilidad principal fue descartado al solicitarse en el pliego de licitación suspensión neumática en el eje trasero y al ser esta de ballestas (BB), buscando así nuestro equipo de ingenieros la única alternativa compatible con los requerimientos técnicos que era el chasis Mercedes Benz 6x6, que como pueden ver en la ficha técnica de nuestra oferta, el chasis Mercedes ofertado incluye suspensión neumática en los ejes traseros:

Equipamiento opcional

JOHL

Susp. neumática en eje trasero con ENR

#### **Conclusión.**

En base a los argumentos expuestos anteriormente solicitamos a la Comisión Técnica y al CBDMQ una nueva revisión del proceso de calificación, y la declaración de CUMPLE para toda la oferta presentada por el CONSORCIO ITURRI.

Esperamos una pronta y seria respuesta a este comunicado y nos reservamos el derecho de elevar nuestras inconformidades a otros organismos de control tanto a nivel local como nacional por la ligera y limitada evaluación técnica por parte de los miembros de la comisión técnica asignada al proceso de adquisición de unidad de comando de incidentes.

Atentamente,

CONSORCIO ITURRI