

RESPUESTA A OBSERVACIONES SOLICITUD PÚBLICA DE OFERTAS SPO 2014 - 053

La Empresa para la Seguridad Urbana, en el marco de las observaciones realizadas por las personas jurídicas interesadas en la Solicitud Pública de Ofertas 2014-053, se permite dar respuesta a las mismas, de conformidad con las instrucciones técnicas del cliente final del objeto a contratar, y con la normatividad que rige esta modalidad de selección.

En el caso del interesado **RIPEL DE COLOMBIA**, se relacionan las observaciones y sus respectivas respuestas:

1. Solicitamos aclarar si se acepta que el año de fabricación del vehículo sea 2013 como mínimo.

R/ El modelo solicitado se establece tal y como se solicitó en los términos y condiciones: (...la compraventa de tres (3) maquinas especializadas de desplazamiento rápido, chasis marca International, doble cabina, 4 puertas, original del fabricante del chasis, con capacidad mínimo para 5 ocupantes, modelo 2014, diésel, cilindraje superior a 6300 cc, carrocería especializada de incendios, incluido accesorios para la atención de emergencias y desastres para el el cuerpo oficial de bomberos perteneciente al Municipio de Medellín...)

2. Las especificaciones del chasis solicitan un Diferencial de doble relación (bajo). Doble reducción en el diferencial no es recomendable para la aplicación en un vehículo de emergencias. Típicamente la doble reducción en el diferencial es utilizada para vehículos con un GWR muy alto en el eje trasero, es decir, vehículos de carga, ya que en este tipo de vehículos la mayor cantidad de fuerza es aplicada para que el vehículo arranque y/o acelere, pero la velocidad es reducida (es decir, aceleración a baja velocidad). En el caso específico del chasis International un eje trasero con doble reducción en el diferencial está disponible a partir de una capacidad de carga del eje de 31.000 libras, lo que sería sobredimensionado para el vehículo ofrecido.
Con doble reducción del diferencial en el eje trasero las llantas tienden a girar a menores RPM, lo que hace que el vehículo vaya más despacio, ya que la doble reducción afecta positivamente el momento de la arrancada/aceleración, pero afecta negativamente el momento de la velocidad. Esto no es aceptable para un vehículo de emergencias, ya que afecta directamente los tiempos de respuesta.
Esta solicitud lo que permite es que se entregue al Cuerpo de Bomberos un chasis que no es adecuado para emergencias, sino para otras actividades como recolección de basura y similares. Que el fabricante del vehículo certifique que el vehículo lleva el paquete de emergencia EVS no es garantía de que el chasis es para un vehículo de emergencia.
De esta manera solicitamos de la manera más atenta que se permita a los fabricantes cuyos vehículos cumplen un 100% la norma NFPA ofrecer vehículos con relación trasera en el eje sencillo, que sean chasis para el servicio de emergencia, no por un paquete de emergencias, sino en su totalidad.
-

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Además de esto, la construcción de estas especificaciones busca atender necesidades específicas del Cuerpo Oficial de Bomberos de Medellín, teniendo en cuenta los sitios de la ciudad donde se asignarán estos vehículos, sitios que, por la topografía y las condiciones particulares de las vías de acceso y las construcciones que allí se encuentran, generan grandes restricciones, no sólo para el desplazamiento de los vehículos, sino también para el desarrollo de altas velocidades. No obstante, las anteriores condiciones particulares, se busca que el vehículo cumpla con las especificaciones mínimas requeridas por la norma NFPA 1901 vigente. Por otra parte existen factores adicionales para la selección de cajas mecánicas: a) la mayoría del personal de la institución tiene experiencia en el manejo de cajas mecánicas y no automáticas, los vehículos con cajas automáticas de la institución están presentando daños frecuentes por mal manejo; b) una vez terminada la garantía del vehículo, no es fácil acceder, en nuestro medio, a los repuestos y a personal especializado para el mantenimiento de estos elementos. Finalmente, los vehículos con los que cuenta la institución tienen la relación indicada en las especificaciones, demostrando su efectividad para el cumplimiento de los requerimientos de atención de emergencia, por lo que se busca dar continuidad a esta línea al interior de la institución.

3. Solicitamos que en vez de solicitar un paquete de emergencia EVS, que no es garantía del cumplimiento de la norma ni está claramente definido en la norma NFPA 1901, se solicite que el fabricante certifique que el chasis ofrecido cumplirá en un 100% con toda la norma NFPA 1901.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS.

4. De la manera más atenta solicitamos que se amplíe el rango de longitud total hasta 7500 mm como máximo, ya que no es posible obtener la longitud máxima requerida con las especificaciones técnicas solicitadas.

R/ Aunque las especificaciones técnicas para este vehículo fueron por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS, y teniendo en cuenta las observaciones hechas posterior al análisis realizado, se acepta un vehículo con un largo máximo de 7500 milímetros. Además, el requerimiento de vehículo corto es de la institución con el objeto de dar respuesta a la atención de emergencias en zonas de la ciudad con diseño de vías estrechos, dónde se ha evidenciado que vehículos de longitudes superiores presentan inconvenientes para el desplazamiento normal, por lo que no se aprueban vehículos largos. **Se modifica mediante adenda**

5. Solicitamos se aclara el requerimiento para la longitud de la carrocería de 3000 (longitud para carrozar). Esta longitud incluye el cuerpo de compartimientos y la bomba de incendios o sólo el cuerpo de compartimientos?

R/ Incluye ambos elementos.

6. Las especificaciones solicitan llantas 9R-22.5. El fabricante del chasis no recomienda utilizar llantas 9R22.5 en la configuración ofrecida para el chasis, es decir, para ser un chasis de emergencias de verdad, por cuanto la tasa de rateo de los ejes tendría que ser modificada, lo que significaría que a pesar del torque que brinda el motor al eje trasero, el torque se vería reducido en el radio final del eje lo que afectaría la capacidad de arranque y aceleración del vehículo.

Adicionalmente el sistema de frenos no podría contar con escudos de polvo para proteger los tambores de los frenos de elementos externos que los puedan adulterar o dañar, lo que conlleva un mayor desgaste de los tambores de frenos e implicaría un funcionamiento menos eficiente del sistema de frenos a menos que se haga un mantenimiento exhaustivo y con periodos de servicio muy cortos al sistema.

De esta manera solicitamos que se acepten las llantas recomendadas por el fabricante para aplicación de vehículo de emergencias.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Además de esto, estas llantas corresponden al chasis solicitado, logrando, así, la compensación que requiere este tipo de vehículos. Si bien es cierto que tamaños de llantas superiores a los especificados cumplen con la norma NFPA 1901, estos tamaños afectarían la altura del vehículo, haciéndolo más alto, ocasionando que no cumpla con el propósito específico de permitir fácil accesibilidad en ciertas zonas de la ciudad con situaciones topográficas y de construcción específicas.

7. Las especificaciones técnicas solicitan un motor de 280 HP y 900 Lbf de torque. Teniendo en cuenta que el motor debe ser apto para su utilización con el combustible Diesel disponible en Colombia (EPA 98), si el chasis es para un vehículo de emergencias, el único motor disponible es un motor de 300 HP y 860 lbf de torque, ya que para cualquier fabricante americano serio no es aceptable ofrecer un chasis que no sea de emergencias.

De esta manera solicitamos que se acepte un motor de 300 HP y 860 lbf.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Los valores mínimos indicados buscan garantizar potencia del vehículo para la zona donde van a ser ubicados, además, este valor es el rango mínimo que permite certificar UL la norma NFPA 1901, última versión. Además, vehículos con motores de mayor potencia requieren un mayor tamaño del habitáculo, lo que afecta el tamaño final del vehículo, en contraposición al requerimiento de

tamaño pequeño del vehículo que se necesita para la utilización de este. Se aclara de igual forma, que este es el requerimiento mínimo, se autoriza aumentar especificaciones, siempre y cuando no modifique ninguna otra especificación del vehículo.

8. Se solicita un plazo de entrega hasta Septiembre de 2014.

Solicitamos de la manera más atenta que se amplíe el plazo de entrega para que los fabricantes de primera calidad puedan hacer un ofrecimiento. Para esto el plazo de entrega debería ser de mínimo 11 meses, teniendo en cuenta los trámites de importación.

R/ El plazo para la ejecución del contrato en los términos y condiciones es producto del contrato interadministrativo 46000050674 de 201 en cual se establece que la vigencia del mismo tiene como fecha límite el 31 de octubre del año 2014. Por tal motivo, no es posible que el plazo de la ejecución sea superior al solicitado en los términos y condiciones.

9. Adicionalmente todas las certificaciones y garantías solicitadas, especialmente las del fabricante del chasis, planos con detalles de las vistas, talleres, etc son de imposible cumplimiento para presentar una propuesta el día 4 de Marzo. De hecho hay varios requerimientos que son de imposible cumplimiento para nosotros, como por ejemplo las certificaciones del fabricante de la bomba, por cuanto las especificaciones técnicas requieren una bomba Hale, empresa que no nos va a expedir una certificación de talleres.

Se exige que todos los accesorios sean Hale y Class 1. El certificado de fabricante para servicio técnico sólo será expedido por Hale a sus representantes en Colombia.

En este sentido solicitamos que se eliminen estos requerimientos que llevan a direccionar la contratación, o se permita una marca diferente de bomba de incendios para permitir la pluralidad de oferentes, que se está direccionando debido al requerimiento específico de la bomba Hale.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) in-formación recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. La institución tiene la intensión de unificar marcas que facilite los procesos de contratación para todos los temas relacionados con el mantenimiento de los vehículos, facilitando la adquisición de repuestos y encontrar mano de obra especializada, lo que puede convertir, también, a la institución en un gran consumidor generando beneficios para esta por parte de las casas matrices. Además, más del 90% de los vehículos de emergencia con los que cuenta el Cuerpo Oficial de Bomberos de Medellín son de marca Hale y los accesorios Class 1. Se están desarrollando procesos de mejoramiento de la contratación para el mantenimiento de este tipo de bombas y sus elementos accesorios, lo que garantiza la calidad de estos, la facilidad de adquisición de repuestos y el personal especializado para realizarlo, finalmente, debido a que en procesos anteriores se ha evidenciado que las distintas casas matrices pueden instalar este tipo de componente, se determina que no existe direccionamiento alguno frente a este tema.

10. Se solicita que los carretes sean instalados en la parte superior del panel de control de la bomba, con 150 pies de manguera. Esto obliga a aumentar la longitud total y el alto total del vehículo. Solicitamos que se acepte ubicar los carretes bajo la cabina del vehículo.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Al momento de realizar el estudio de mercados, se evidenció que si existen vehículos con las condiciones indicadas, sin afectar la longitud y/o la altura de este siendo, además, más práctico para la institución la ubicación ya indicada ya que el 100% de los vehículos que cuentan con carretes lo tienen ubicado según las especificaciones. Además de esto, se ha evidenciado que; por las condiciones topográficas, los reductores de velocidad instalados en muchas de las vías de la ciudad y la variabilidad de las condiciones de la vía; se han visto afectados los vehículos en su parte inferior, por lo que, para la protección de este componente, se determina la ubicación indicada en las especificaciones.

11. Se solicita un dispositivo para montaje de escalera en el costado derecho, en la parte superior, que sea eléctrico y mecánico. Este dispositivo es sólo para la escalera de extensión de 8 a 16 pies? Si es sólo para una escalera, solicitamos que se reconsidere este requerimiento, pues resultaría en el incremento del valor del vehículo y del mantenimiento, para una simple escalera. Además, este dispositivo al estar ubicado en la parte superior afecta el centro de gravedad del vehículo, teniendo en cuenta lo corto que se solicita el mismo, especialmente hacia el lado donde este dispositivo está ubicado.

De la manera más atenta solicitamos que se acepte un dispositivo de escaleras ubicado en la parte central de la cama de mangueras, de fácil acceso desde atrás, y que permite el acceso a los compartimientos laterales sin obstrucciones.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones, con base en vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, ferias internacionales y en los vehículos con los que ya cuenta la institución, determinando las especificaciones mínimas requeridas, sin afectar con las especificaciones mínimas requerida por la NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. La experiencia del personal ha determinado que este es la ubicación más apropiada para las escaleras, y que no interfiera con el panel de instrumentos de la bomba, por el lado derecho, ni con la compuerta superior, ni la manguera de succión rígida. El sistema eléctrico facilita el acceso a este elemento y el sistema mecánico es el sistema de soporte en caso de fallo del sistema eléctrico.

12. Con respecto al taller en la ciudad de Medellín, vale la pena aclarar que el servicio del chasis International está garantizado en la ciudad de Medellín a través del representante de International en esta ciudad. Para esto el fabricante puede demostrar que se ha pagado el fee de exportación a International, y por lo tanto navitrans queda obligado a prestar el servicio. De esta manera para el chasis no es necesario un taller, ya que hay un representante en Medellín obligado a prestar el servicio al chasis.

En cuanto al sistema de extinción de incendios lo que se debería solicitar no es un simple taller, sino un servicio técnico especializado en vehículos de extinción de incendios que acredite experiencia a nivel nacional. Cualquier taller puede emitir un certificado de que va a prestar el servicio post venta a los componentes que no son el chasis, pero una cosa es emitir un certificado y otra es demostrar la idoneidad.

En este sentido solicitamos que se acepte el servicio directo del fabricante del vehículo en la ciudad de Medellín, demostrando experiencia en servicio a nivel nacional e idoneidad del personal mediante certificaciones.

De otra manera se corre el riesgo de que el taller "autorizado" por simples cartas no tenga la idoneidad para prestar el servicio post-venta, ni el personal ni el conocimiento, y las partes del vehículo que no son el chasis no reciban el cuidado adecuado.

R/ La respuesta a la presente observación se realizará mediante adenda.

En el caso del interesado **ACCEQUIPE:**

- **Numeral 6.1.2 Mantenimiento Preventivo para las máquinas especializadas de desplazamiento rápido:** En el aparte de la máquina de bombeo, numeral 3 Experiencia del personal a realizar el mantenimiento preventivo, solicitan que el proponente aporte las siguiente información de mínimo dos empleados: copia de contrato laboral vigente, hoja de vida, certificado de experiencia en servicio técnico y/o mantenimiento, certificado de entrenamiento para mantenimiento y reparación de vehículos.

Observación: Frente a lo solicitado por la Entidad Contratante, solicitamos aclarar si estos dos empleados deberán encontrarse vinculados directamente con el proponente, o si puede mediante certificación expedida por el representante legal, garantizar su acompañamiento en los mantenimientos preventivos.

De igual forma, solicitamos aclarar si los dos empleados deberán encontrarse capacitados para ejecutar los mantenimientos tanto del chasis como de la máquina especializada, o si uno de ellos puede ser certificado en mantenimiento de chasis y el otro en mantenimiento de la máquina especializada.

R/ La respuesta a la presente observación se realizará mediante adenda.

- **Numeral 4.3.2 Tiempo de Entrega:** En los términos y condiciones, en el numeral 4.3.2 se establece que dependiendo del tiempo de entrega se otorgará puntajes de la siguiente forma: entre tres (3) y siete (7) meses otorgará 100 puntos, entre ocho (8) y doce (12) meses otorgará 50 puntos.

Teniendo en cuenta los plazos establecidos en el numeral 4.3.2, es válido que el proponente ofrezca un tiempo de entrega de doce (12) meses, sin que esto afecte la validez de la oferta, sino la asignación de puntaje.

Observación: Solicitamos a la entidad contratante aclarar si hay o no un plazo de entrega máximo, debido a que en el numeral 1,8 Plazo de ejecución indica que el plazo será hasta el quince (15) de octubre; y en el numeral 1,6 Alcance del objeto el tiempo de entrega no podrá ser superior al treinta (30) de septiembre de la presente anualidad.

Los numerales anteriores establecen un tiempo de entrega máximo, hecho que resulta contradictorio con el numeral 4.3.2 al limitar de manera expresa la libertad del proponente de ofrecer un plazo de entrega determinado.

R/ La respuesta a la presente observación se realizará mediante adenda.

“6.1 ESPECIFICACIONES TECNICAS DE MAQUINAS ESPECIALIZADAS DESPLAZAMIENTO RAPIDO

6.1.1 Especificaciones chasis”

1.En cuanto a los cinturones de seguridad:

“Todos los asientos deben contar con cinturones de seguridad de 3 puntos con broches de metal de liberación rápida”

Solicitud: El asiento trasero del medio no puede tener cinturón de seguridad de tres puntos, el estándar de la industria en cinturón de seguridad de dos puntos para los asientos localizados en el medio ya que no hay para sujetar el tercer punto.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están construidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Es importante aclarar que los vehículos que, históricamente, se han adquirido por la institución desde el año 2010, cuentan con los cinturones indicados en las especificaciones, garantizando la seguridad del ocupante, principio fundamental de este tipo de requerimientos.

2.En cuanto al peso bruto vehicular y capacidad de carga:

“Tipo de vehículo

Pesado, doble cabina original de fábrica (se debe presentar el debido certificado) para carrocería de rescate – contra incendios y cabina detrás del motor.

Modelo

Mínimo 2014

Año de fabricación

Mínimo 2013 - 2014

Peso bruto vehicular (kg)

Mínima

Capacidad de carga (kg)

Mínimo”

Sugerencia: La entidad debe solicitar un peso bruto vehicular mínimo de 15000 kg y una capacidad de carga mínima de 10000 kg, por que si dejan esto abierto los oferentes pueden participar con chasis de menores especificaciones y valor

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están construidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. El peso determinado en las especificaciones como mínimo debe ser consecuente con el cumplimiento de las demás especificaciones indicadas, sin afectarlas o variarlas de ninguna forma.

3. En cuanto a las dimensiones mínimas:

<i>“Dimensiones (mm) longitud total</i>	<i>Máximo 7000</i>
<i>Dimensiones (mm) longitud para carrozar</i>	<i>De 3000”</i>

Solicitud: De acuerdo a nuestros diseños se requieren las siguientes longitudes máximas para poder tener el modulo de la bomba el tanque de agua de 500 galones y la carrocería descrita con la cantidad de gabinetes solicitados

Dimensiones (mm) longitud total	Máximo 7153
Dimensiones (mm) longitud para carrozar	De 3153

R/ Aunque las especificaciones técnicas para este vehículo fueron por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS, y teniendo en cuenta las observaciones hechas posterior al análisis realizado, se acepta un vehículo con un largo máximo de 7500 milímetros, con una longitud para carrozar, máxima de 3500 mm. Además, el requerimiento de vehículo corto es de la institución con el objeto de dar respuesta a la atención de emergencias en zonas de la ciudad con diseño de vías estrechos, dónde se ha evidenciado que vehículos de longitudes superiores presentan in-convenientes para el desplazamiento normal, por lo que no se aprueban vehículos largos.

Se modifica mediante adenda

4. En cuanto a la potencia y torque del motor

<i>“Potencia mínima</i>	<i>Según especificaciones de la norma NFPA 1901</i>
<i>Torque máximo</i>	<i>Según especificaciones de la norma NFPA 1901”</i>

Observación: La norma NFPA 1901 nunca define la potencia y el torque que debe tener un motor eso lo define el fabricante del chasis de acuerdo a los análisis de carga que va a transportar el vehículo, a las pruebas de bombeo a la altura sobre el nivel del mar de Medellín y a las pruebas de ruta que debe cumplir el mismo para su certificación. Sugerimos que esto lo dejen de acuerdo a lo recomendado por el fabricante del chasis con un mínimo de 280 hp.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Los valores mínimos indicados buscan garantizar potencia del vehículo para la zona donde van a ser ubicados, además, este valor es el rango mínimo que permite certificar UL la norma NFPA 1901, última versión. Además, vehículos con motores de mayor potencia requieren un mayor tamaño del habitáculo, lo que afecta el tamaño final del vehículo, en contraposición al requerimiento de tamaño pequeño del vehículo que se necesita para la utilización de este. Se aclara de igual

forma, que este es el requerimiento mínimo, se autoriza aumentar especificaciones, siempre y cuando no modifique ninguna otra especificación del vehículo.

5. En cuanto al ángulo de giro de las llantas delanteras:

“Sistema de dirección

Servoasistida hidráulicamente (con capacidad de giro de 30° a la izquierda o a la derecha)”

Observación: El ángulo de giro que solicitan es muy bajo, este debe ser de al menos 40° a lado y lado para garantizar la maniobrabilidad del vehículo en las calles estrechas de los diferentes barrios de la ciudad.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están construidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. El ángulo de giro, mínimo, es el requerido por la institución, aunque se aceptan vehículos con ángulos de giro superiores, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de las demás especificaciones técnicas indicadas.

6. En cuanto al asiento del conductor:

“Todos los asientos deben contar con cinturones de seguridad de 3 puntos con broches de metal de liberación rápida, la silla del conductor se debe ajustar horizontal y verticalmente, y permite la inclinación del espaldar con accionamiento neumático

Tipo de sillas: Conductor neumática 911 cumplimiento norma NFPA”

Observación: El estándar en la industria es que el asiento del conductor no es tipo 911 ya que el conductor no entra a combatir los incendios por que él debe operar los equipos. Si insisten en solicitar el asiento del conductor tipo 911 este no puede tener el espaldar inclinable ya que la estructura para alojar el tanque de autocontenido no lo permite.

R/ Se acepta la recomendación con el fin de garantizar los estándares existentes para el asiento del conductor, que permita el ajuste horizontal y vertical y la inclinación del espaldar con accionamiento neumático, de la misma marca y con las mismas especificaciones generales de los asientos tipo 911.

Se modifica mediante adenda

7. En cuanto a las especificaciones de la carrocería

"6.1.2 Especificaciones carrocería:

A. Estructura y ensamble"

"- Debe contar con un sistema para el transporte de los tubos de succión, por medio de correas, sobre el capó del vehículo, para ser utilizado cuando se necesite"

Solicitud: No es posible transportar tubos de succión sobre el capó de un vehículo, el estándar es que los tubos se montan a un lado de la carrocería, ó sobre ella, ó puede no llevarian tubos de succión, favor aclarar este punto.

R/ Los tubos deben ir en la parte superior de la carrocería. Cualquier información diferente es un error de digitación.

"- Gran compartimiento superior sobre el tanque de agua, que tiene 3 divisiones interiores, en aluminio, así: 2 para cama de mangueras y uno para herramientas largas, todo va protegido mediante un sistema de compuerta, con apertura máxima de 90°, con capacidad de soportar hasta 800 Kg de peso sobre ella".

Solicitud: Se sugiere proteger todo mediante un sistema de puerta tipo cortina enrollable en aluminio de accionamiento eléctrico con capacidad de soportar hasta 800 kg de peso sobre ella. Una sola compuerta de ese tamaño con apertura de 90° puede ser un obstáculo para el manejo de los elementos que van a transportar en las 3 divisiones ya que la puerta seria muy grande y pesada.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. De todas formas, luego de la verificación por el mismo comité, es claro que la utilización de la compuerta o de la cortina no afecta la estructura del vehículo, siempre y cuando continúe cumpliendo con las demás especificaciones indicadas en el documento. Por tanto, se autoriza la presentación de propuestas incluyendo la compuerta o la cortina.

Se modifica mediante adenda

"- Las puertas deben ser tipo cortina en aluminio.

- Cada compartimiento debe tener su respectiva chapa con manija y llave, en acero inoxidable y de ajuste y cierre perfecto, para todos los compartimientos."

Solicitud: Las puertas tipo cortina que solicitan no llevan manija en acero inoxidable por que no lo necesitan, estas puertas llevan su sistema de llave, barra de apertura y seguro en aluminio además del sistema de bloqueo central que se activa desde la cabina. Favor aclarar en este punto que es lo que solicitan.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por

la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Al verificar los vehículos que actualmente tiene la institución, se observa que la recomendación hecha cumple con los estándares actuales, por lo que se autoriza el sistema indicado.

"- Un gabinete, debajo de la cabina, para ubicar la camilla de espina larga."

Observación: Debajo de la cabina del chasis no hay espacio para llevar una camilla de espina larga, debajo de la cabina esta la caja de cambios el bastidor del chasis y el cardán. Favor corregir. La camilla se puede localizar en el gabinete trasero de la carrocería

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están construidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Este elemento ya ha sido verificado durante el estudio de mercado realizado, comprobando su existencia. Se aclara que la ubicación de la camilla no es de forma transversal a la cabina, sino de forma longitudinal, ubicándose debajo de los estribos de esta.

Se modifica mediante adenda

8.En cuanto al tanque de agua.

"H. Tanque De Agua

- Todas las uniones y costuras deben ser soldadas con nitrógeno y probadas para máxima fuerza e integridad"

Observación: El proceso de soldadura del polipropileno no requiere nitrógeno. El proceso es mediante calor y aire comprimido. Favor revisar

R/ Se aclara que se debe utilizar los procedimientos requeridos para los procesos de soldadura de este tipo de material según estándares internacionales.

9. En cuanto a la bomba

"6.1.3 ESPECIFICACIONES DE LA BOMBA

- Debe instalarse un filtro de entrada de 4 ½" NST en cada lado de succión de la bomba para ser usado con su respectiva manguera de succión. Estas entradas de 4 ½" deben venir equipadas con sus tapones tipo aleta cromado.

G. Entradas – Succión Principal

- Dos (2), entradas principales de la bomba contra incendio de Ø 5 con su respectivo filtro, rosca macho estándar y un tapón tipo aletas, tal como lo exige la norma NFPA 1901 , Capítulo 12 Numeral 12.2.4. Estas entradas están localizadas una en cada lado de la máquina."

Observación: Deben aclarar cual debe ser el diámetro de las entradas principales a la bomba por que piden dos medidas diferentes en el pliego.

R/ Las entradas a la bomba son de 4 ½". Cualquier valor diferente a este es un error en la digitación del documento.

10. En cuanto a los sistemas de iluminación.

"6.1.4 Iluminación

C. Barra De Luces

- Una (1) barra de luces con seis (6) módulos de 10 LED, color rojo y blanco, parlante de 100 watios de potencia y sirena electrónica de (6) tonos, con sistema de perifoneo con control de volumen, que cumpla con la norma NFPA 1901. Se debe controlar desde la cabina del conductor, desde el claxon".

Observación: La barra de luces y la sirena electrónica con sistema de perifoneo y control de volumen no pueden ser controlados desde el claxon. La barra de luces tiene un suiche de control independiente. La sirena electrónica con sistema de perifoneo es un equipo con varios controles que dan los diferentes tonos y la función de perifoneo. Además el claxon debe tener su función normal separada de estos elementos.

R/ Se aclara, entonces, que la barra de luces tiene un sistema de control independiente en la cabina y que el sistema de perifoneo tiene, además del sistema en el claxon, debe contar con su sistema de control correspondiente.

"C. Barra De Luces

- Una (1) barra de luces con seis (6) módulos de 10 LED, color rojo y blanco, parlante de 100 watos de potencia y sirena electrónica de (6) tonos, con sistema de perifoneo con control de volumen, que cumpla con la norma NFPA 1901. Se debe controlar desde la cabina del conductor, desde el claxon.

- Debe contar con una sirena electro – mecánica, de 12 voltios, marca Federal Signal, serie D, Q2B, Q – siren, incrustada en el cuerpo del bómper. Debe tener base de aluminio. Y su switch de accionamiento debe estar ubicado en el piso, del lado del conductor, al igual que el switch de freno de la sirena."

"D. Luces LED Advertencia

- Dos (2) luces tipo LED, instaladas en la parte posterior del vehículo una a cada lado, una de color rojo y otra color ámbar, según la norma NFPA 1901.

E. Paquete O Conjunto De Iluminación De Advertencia Nfpa – Tipo Led, Base Aluminio

- Cuatro (4) luces de advertencia y ocho (8) luces todas color rojo instaladas de la siguiente manera.

I. Zona A: Dos (2) luces en la parte frontal del vehículo enfocadas hacia delante.

II. Zona B: Una (1) luz enfocada hacia adelante en la parte frontal más extrema posible.

a. Dos (2) luces en la parte posterior más extrema posible de la zona B parte intermedia e inferior del vehículo

III. Zona C: Cuatro (4) luces en la parte posterior del vehículo enfocadas hacia atrás.

IV. Zona D: Una (1) luz en la parte frontal del vehículo en la parte más extrema posible

a. Dos (2) luces en la parte posterior más extrema posible de la zona D parte intermedia e inferior del vehículo

N. Iluminación del puente posterior

- 2 luces Unity #AG series, cromadas, de 6" deben estar montadas en la parte trasera del vehículo. Son del tipo giratorio, de 360º, y poseen un soporte de montaje e interruptores individuales. Una luz debe ser de 100 Watts y 75.000 candelas, y la otra luz debe ser de 35 Watts y 1.100 candelas. Estas luces son giratorias y permiten iluminar adecuadamente el área de las camas de mangueras."

"O. Sistema de emergencia NFPA

Las siguientes luces de advertencia deben ser suministradas e instaladas en el vehículo para cumplir los requerimientos de la NFPA

- Una barra de luces Whelen Modelo Ultra Freedom del tipo LED, completa, debe ser montada en el techo de la cabina del conductor para cumplir los requerimientos de iluminación de zona superior A de la NFPA. Debe contar con un total de 12 luces LED, de acuerdo a los requerimientos de la norma NFPA.

- 2 luces rotativas traseras Whelen Model L31H Súper LED para cumplir los requerimientos de iluminación de zona superior B, C y D de la norma NFPA, con un interruptor en la consola eléctrica. Cada luz debe incorporar luces tipo LED de 28 patrones de destello, incluyendo 4 patrones de rotación de 360 grados de visibilidad. Lente rojo en el lado del conductor y lente ámbar en el lado del pasajero.

- 2 luces Whelen Modelo 600 Súper LED deben ser instaladas en la parte frontal de la cabina para cumplir los requerimientos de iluminación de zona inferior A de la norma NFPA. Cada una de las luces posee lentes rojos.

- Un total de 4 luces Whelen Modelo 600 Súper LED deben ser instaladas en las partes laterales del vehículo, 2 a cada lado para cumplir los requerimientos de iluminación de zona inferior B y D de la norma NFPA. Cada una de las luces debe poseer lentes rojos y deben estar ubicadas de la siguiente forma: una a cada lado, delante de la línea central del eje delantero y una en cada lado, tan cerca de la parte trasera del cuerpo, como sea posible. Debe incluir interruptor en la cabina.

- 2 luces Whelen Modelo 600 Súper LED deben ser instaladas en la parte trasera del vehículo para cumplir los requerimientos de iluminación de zona inferior C de la norma NFPA. Cada una de las luces debe poseer lentes rojos y debe incluir interruptor en la cabina.

P. Luces, Peldaños Y Accesos, tipo LED

- Para iluminar el área de acceso a la cama de mangueras en la parte posterior se debe proveer una iluminación directa con lentes transparentes activadas mediante un interruptor que se energiza cuando se ha colocado el freno de parqueo.

- La iluminación de las superficies correspondientes al área de influencia tanto del conductor como de la tripulación se debe activar automáticamente con la apertura de las puertas."

Observación: En los literales C,D,E y N hacen una descripción de las luces que debe llevar el vehículo y luego en los literales O y P hacen otra descripción de las luces que debe llevar el vehículo la cual es diferente a la descripción anterior. Sugerimos que se pida sistema de iluminación de los vehículos bajo norma NFPA y se elimina las descripciones anteriores las cuales no son claras y generan confusión.

R/ Se aclara que los numerales C, D y E hacen referencia a la ubicación de las luces según la norma NFPA, y que el literal N hace referencia a las exploradoras que se están requiriendo. El numeral O está especificando las marcas que son requeridas en cada una de las ubicaciones y, finalmente, el numeral P indica los requerimientos de luces de piso y accesos.

11.En cuanto al montaje de la escalera

"A. Montaje de escalera

- *La escalera debe estar ubicada en el costado derecho, en la parte superior de la carrocería, de forma vertical, soportado por un mecanismo eléctrico y mecánico que permita que esta se ubique a una altura apropiada para la manipulación del bombero en el momento requerido.*
- *El compartimiento debe contar con una puerta en la parte trasera y un mecanismo para mantenerla abierta, además de un sistema rodante para evitar el deterioro de la herramienta".*

Observación: La escalera no puede ser instalada de forma vertical y mucho menos existe un mecanismo eléctrico y mecánico que lleve de una posición vertical la escalera a una altura apropiada para la manipulación. Los mecanismos electro mecánicos que existen para las escaleras trabajan de manera horizontal no requieren compuertas en la parte trasera ni requieren sistema rodante. Esta descripción es la mezcla de dos cosas muy diferentes que no son compatibles.

R/ El montaje de la escalera de forma horizontal. Cualquier forma de ubicación diferente a esta es un error en la digitación del documento.

Se modifica mediante adenda

12.En cuanto a las mangueras de succión

"B. Mangueras de succión

- *Las mangueras de succión rígidas deben ser montadas en la parte superior del vehículo mediante un sistema de sujeción con correas de lona."*

Observación: Favor aclarar si el montaje de las mangueras de succión es superior lateral ó superior sobre la carrocería.

R/ Se aclara que el montaje de la manguera de succión es en la parte superior, sobre la carrocería, al lado opuesto de la ubicación de la escalera

Se modifica mediante adenda

6.1.2 MANTENIMIENTO PREVENTIVO PARA LAS MAQUINAS ESPECIALIZADAS DE DESPLAZAMIENTO RAPIDO

La información solicitada a continuación es un requisito habilitante, en caso de no ser presentada la propuesta no será tenida en cuenta.

Se realizarán mantenimientos preventivos durante la garantía de la máquina especializada

de desplazamiento rápido especificada así:

CHASIS: Se deberá garantizar servicio de mantenimiento en la ciudad de entrega de las máquinas, es decir, en Medellín, o en el sitio que se le indique dentro del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Deberá informar: nombre del taller, dirección, teléfono y cámara de comercio con vigencia no mayor a treinta (30) días en cual se indique que cuenta con sucursal en la ciudad de Medellín o dentro del Área Metropolitana del Valle de Aburra, donde se harán los mantenimientos.

El proponente deberá presentar certificación expedida por el departamento técnico o equivalente del ensamblador o fabricante, según sea el caso, en la que conste que el taller está avalado y cuenta con el soporte técnico del fabricante en la prestación de todos los servicios técnicos ofrecidos y el suministro de repuestos para los vehículos objeto de la presente solicitud publica de oferta por un tiempo mínimo de diez (10) años.

Se deberá presentar el plan de mantenimiento detallado para cada una de las maquinas informando las acciones que componen el mantenimiento y los consumibles que los conforman.

MAQUINA DE BOMBEO: Se deberá garantizar servicio de mantenimiento en la ciudad de entrega de las máquinas, es decir, en Medellín, o en el sitio que se le indique dentro del Área Metropolitana del Valle de Aburra. El proponente deberá presentar la siguiente información:

Observación: Por favor aclarar si en el precio de los vehículos se deben incluir los costos del mantenimiento preventivo durante el tiempo de garantía teniendo en cuenta consumibles, mano de obra y repuestos que requieren tanto el chasis como el equipo de bombeo.

R/ No se debe incluir en el precio de los vehículos los costos del mantenimiento preventivo, sin embargo si deberá presentar el plan de mantenimiento detallado para cada una de las maquinas (chasis y máquina de bombeo) informando las acciones que componen el mantenimiento y los consumibles.

Para las observaciones de **CASA INGLESA:**

1. En el numeral 3.8 **RECHAZO Y ELIMINACIÓN DE PROPUESTAS**, literal d) indican que se rechazarán aquellas propuestas: "Cuando la propuesta exceda el presupuesto oficial estimado por la ESU."

Solicitamos a la Entidad dar a conocer en los términos y condiciones de contratación, el presupuesto y/o disponibilidad presupuestal asignada para el referente proceso de contratación o en su defecto omitir este causal de rechazo.

R/ La ESU ha decidido no publicar el presupuesto oficial por cuanto la intención de la Solicitud Pública de Ofertas es obtener la mayor eficiencia de los recursos disponibles, por tanto no se compadece con dicha finalidad la solicitud de revelar el presupuesto asignado, el cual se encuentra basado en estudios de mercado aplicables al objeto.

Mediante la referenciación de precios que hace la ESU se establece un techo presupuestal, que determina la disponibilidad presupuestal que se requiere y que es necesaria para la adquisición de cualquier bien o servicio en el sector público, pues en caso contrario se podría incurrir en el riesgo de suscribir contratos sin contar con los recursos necesarios.

En ese sentido la ESU se ratifica en la no publicación del presupuesto asignado.

2. En el numeral 1.8 **PLAZO PARA LA EJECUCIÓN**, establecen que: El plazo para la ejecución del contrato objeto de la presente Solicitud Pública de Oferta será hasta el quince (15) de octubre del año 2014 una vez aprobadas las garantías por parte de la Secretaría General.

Teniendo en cuenta los tiempos requeridos para el diseño, fabricación, pruebas y certificaciones de los vehículos certificados bajo la Norma NFPA 1901 objeto del presente proceso, además de las especificaciones técnicas de los accesorios y equipo adicional solicitado, es necesario contar con un mínimo de doce (12) meses, el cual es el tiempo normal de entrega para este tipo de vehículos certificados.

Solicitamos a la Entidad, sea ampliado a doce (12) meses, el plazo para la ejecución del contrato; para poder cumplir con las expectativas de la entidad al respecto de los bienes a adquirir.

R/ El plazo para la ejecución del contrato en los términos y condiciones es producto del contrato interadministrativo 46000050674 de 201 en cual se establece que la vigencia del mismo tiene como fecha límite el 31 de octubre del año 2014. Por tal motivo, no es posible que el plazo de la ejecución sea superior al solicitado en los términos y condiciones.

3. En el numeral **6.1.1 Especificaciones chasis**, se solicita que: *“La máquina de desplazamiento rápido debe contar con certificado sobre el cumplimiento de la norma NFPA 1901 Edición 2009 para cada uno de los componentes especificados, se deben realizar todas las pruebas indicadas en la norma, en la facilidad aprobada del fabricante y donde se certifique que la unidad cumple con lo especificado en la norma NFPA 1901 edición 2009 por una organización de pruebas independiente aprobada: UL”*

Teniendo en cuenta el requerimiento en los Términos y Condiciones de la Entidad en este numeral, en donde se indica que la “Unidad” debe cumplir y ser certificada de acuerdo a la norma NFPA 1901 edición 2009,

la cual en el numeral 4.7.1 establece que la certificación debe ser realizada por un Organismo acreditado para inspección y pruebas de vehículos de bomberos.

Teniendo en cuenta lo anterior, los vehículos objeto del presente proceso deben ser importados, puesto que en Colombia no existen organismos acreditados para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 4.7.1 de la NFPA.

Con respecto a los Organismos acreditados, la Superintendencia de Industria y Comercio, inició en 1994 actividades para acreditar en Colombia, Organismos de Inspección; por otro lado en el año 2006 se emitió el documento CONPES 3446, del Consejo Nacional de Política Económica y Social, en donde se establecen los lineamientos para el desarrollo de una política que reorganice las actividades de certificación y metrología en Colombia; en la segunda parte del mismo documento se plantea una serie de estrategias para la conformación del subsistema nacional de calidad, una de ellas es la formación de un Organismo Nacional de Acreditación, como una Institución sin ánimo de lucro de naturaleza mixta, régimen de derecho privado y tutelado por el Estado, la cual dentro sus funciones esta definir los requisitos de acreditación que deben cumplir los Organismos de Inspección en el país. En noviembre de 2007, fue creado el ORGANISMO NACIONAL DE ACREDITACION DE COLOMBIA – ONAC, y las labores de acreditación que venía realizando la Superintendencia de Industria y Comercio, pasaron a ser responsabilidad de este organismo, como lo establece el Decreto 4738 de 2008, del Min. de Comercio, Industria y Turismo, el cual dicta las normas para el ejercicio de las funciones de acreditación de organismos en Colombia; el cual en su Art. 1 suprime las funciones de acreditación que venía adelantando la Superintendencia de Industria y Comercio y en su Art. 3 designa al ONAC, para esta actividad. En el numeral 5, Art. 4 del mismo Decreto se establece que es responsabilidad de la ONAC, acreditar previo cumplimiento de los requisitos pertinentes a Organismos de evaluación que lo soliciten.

Teniendo en cuenta que los vehículos solicitados por la Entidad, deben ser fabricado y certificados en su totalidad de acuerdo a la NORMA NFPA 1901 última edición, nos permitimos manifestar que en la actualidad no hay ningún organismo nacional, que se encuentre acreditado por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio ni por parte de la ONAC, para expedir certificados de pruebas en Colombia.

El listado de los Organismos acreditados para expedir certificación de productos en Colombia, puede ser verificado en la Página Web de la ONAC, en el siguiente link: <http://www.onac.org.co/modulos/contenido/default.asp?idmodulo=172>.

Anexamos comunicación de la ONAC, en donde se informa que la empresa Underwrite Laboratories UL, no se encuentra acreditada por el ORGANISMO NACIONAL DE ACREDITACION DE COLOMBIA – ONAC.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones con base en: a) vehículos de emergencia de este tipo que ya están construidos, b) información recopilada en ferias internacionales y c) en los vehículos con los que ya cuenta la institución, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la norma NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia - EVS. Durante el estudio de mercado realizado para la formulación del presente pliego se evidenció, precisamente, que no existe laboratorio en Colombia con la capacidad de certificar los requerimientos definidos en las normas NFPA. Teniendo en cuenta que, con el objeto de garantizar unas especificaciones mínimas para un vehículo de emergencia de este tipo, se convierten en requerimientos de seguridad para los tripulantes de los vehículos y garantía de operatividad de la máquina para la atención de las emergencias, se tomó la decisión de requerir un vehículo que cumpla con las especificaciones técnicas indicadas en la norma NFPA y, para garantizar este cumplimiento, se buscó la certificación de los componentes indicados en las especificaciones. Debido a que no existe en Colombia ente certificador para este tema en particular, se tomó la decisión, entonces, de requerir certificación por Underwrite Laboratories – UL, que es un Laboratorio reconocido a nivel internacional. Además de esto, las compras realizadas por la institución históricamente desde el año 2010 hasta el presente, no sólo de vehículos, sino también de equipos de protección y herramientas para la atención contra incendios y rescates, han sido solicitadas con este tipo de certificaciones y se han cumplido sin ningún tipo de inconveniente.

4. De acuerdo a lo consignado en el CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES, indican que la fecha para el: Cierre del Proceso y Apertura de Propuestas, será el día marzo cuatro (4) de 2014, Hasta las 17:00 horas

Nos permitimos manifestar a la entidad nuestro gran interés en participar en el presente proceso de contratación; por lo tanto solicitamos a la entidad se sirva ampliar el plazo dispuesto para el cierre y apertura de propuestas, a un tiempo estimado de por lo menos quince (15) días hábiles más para enviarle las especificaciones técnicas al fabricante y éste a su vez nos envíe la información necesaria para poder confeccionar una propuesta que satisfaga las necesidades de la ESU.

R/ La respuesta a esta solicitud se presentó mediante adenda 1.

5. En el numeral 6.1.9 Pruebas, se establece que el Laboratorio independiente para la realización de las pruebas debe ser UL.

Al respecto queremos precisar que la Norma NFPA 1901, establece los requerimientos que debe cumplir el Laboratorio para expedir la certificación de conformidad del vehículo. Estos requerimientos son cumplidos por varios laboratorios en Estados Unidos que es el país de origen del vehículo que ofertaremos, por tanto se elimine el requerimiento que el Laboratorio certificador sea exclusivamente UL.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones, con base en vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, ferias internacionales y en los vehículos con los que ya cuenta la institución, determinando las especificaciones mínimas requeridas, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia – EVS. Ahora, teniendo en cuenta que: a) la norma NFPA determina los requerimientos básicos para los laboratorios que están en capacidad de certificar la norma; b) históricamente los vehículos, equipos de protección y herramientas para la atención de incendios y emergencias que se han requerido con la certificación UL y no se ha presentado ningún tipo de inconveniente con este requerimiento; c) Underwriter Laboratories – UL, es uno de los laboratorios de más reconocimiento y posicionamiento a nivel mundial (no sólo en Estados Unidos, como se afirma en este documento), d) a este laboratorio tiene acceso cualquier casa matriz y e) la prioridad de nuestra institución es garantizar la calidad de la compra institucional con recursos públicos, el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de estas especificaciones tomó la decisión de seleccionar este laboratorio.

6. En el numeral 6.1.1 se establece como requisito que se debe contar con el certificado de cumplimiento de la Norma NFPA 1901, para cada uno de los componentes especificados.

Al respecto se debe tener en cuenta que la Norma no contempla la certificación individual de los componentes, sino la del vehículo en conjunto en donde cada uno de los componentes debe cumplir su función para que el vehículo pueda responder eficientemente ante una situación de emergencia.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones, con base en vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, ferias internacionales y en los vehículos con los que ya cuenta la institución, determinando las especificaciones mínimas requeridas, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia – EVS. Además, durante la realización del estudio de mercado realizado por esta institución, se verificó la posibilidad de contar con certificados individuales de los diferentes componentes y, con el objeto de permitir la pluralidad de oferentes, incluyendo constructores nacionales, se permitió este requerimiento, toda vez que cualquier vehículo que esté certificado en su conjunto puede, de igual forma, ser certificado en sus componentes con la fundamentación de la norma NFPA 1901 correspondiente.

7. En el numeral 6.1.3. Especificaciones de la Bomba, se solicita que esta debe ser probada antes de su despacho por un Laboratorio independiente.

Como se explicó en el punto anterior la Norma NFPA 1901, no contempla este procedimiento de prueba de componentes individualmente, la Bomba se prueba en operación una vez montada en el vehículo para asegurar su desempeño de acuerdo a los requerimientos técnicos de la entidad.

Solicitamos a la entidad se elimine este requerimiento y se solicite la certificación del vehículo en conjunto como lo establece la Norma NFPA 1901.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones, con base en vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, ferias internacionales y en los vehículos con los que ya cuenta la institución, determinando las especificaciones mínimas requeridas, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia – EVS. En el estudio de mercado realizado para la construcción de estas especificaciones se evidencio que, aunque si existe la certificación del vehículo en su conjunto, también se puede contar con la certificación de los componentes indicados, garantizando el cumplimiento de los requerimientos indicados para el uso requerido. Además, históricamente, los vehículos adquiridos por nuestra institución han sido requeridos con la certificación de este componente y no se ha presentado inconveniente alguno..

8. Finalmente y después de revisar el documento publicado por la entidad, a pesar de mencionar la Norma NFPA 1901 no se está exigiendo como obligación por parte del fabricante, realizar y entregar a la entidad copia de la certificación del vehículo en conjunto, lo que nos lleva a pensar que la entidad desea adquirir vehículos de fabricación nacional.

Solicitamos a la entidad aclarar el origen del vehículo, con el fin de evaluar nuestra participación el proceso de la referencia.

R/ Este requerimiento fue determinado por el comité técnico de bomberos conformado para la construcción de las especificaciones, con base en vehículos de emergencia de este tipo que ya están contruidos, ferias internacionales y en los vehículos con los que ya cuenta la institución, determinando las especificaciones mínimas requeridas, cumpliendo con las especificaciones mínimas requerida por la NFPA 1901, última versión, para chasis de emergencia – EVS. Como se manifestó anteriormente, con el objeto de garantizar la pluralidad de oferentes, se está solicitando un vehículo con certificación de los componentes y no del vehículo completo, debido a que tanto empresas constructoras nacionales como internacionales pueden cumplir con los requisitos manifestados.

Medellín, marzo 10 de 2014