



MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL CONTRATO DE SUMINISTRO DE 77 VEHÍCULOS DE DIVERSA TIPOLOGÍA PARA LA DIRECCIÓN GENERAL DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTOS, DIVIDIDO EN 5 LOTES

1. Objeto

Contrato de suministro de 77 vehículos de diversa tipología para la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos, dividido en cinco lotes.

Lote 1: 13 FSV (Furgones de salvamento varios)

Lote 2: 24 BUL (Bombas urbanas ligeras)

Lote 3: 13 BUP (Bombas urbanas pesadas)

Lote 4: 12 AEA (Autoescaleras automáticas)

Lote 5: 15 BNP (Bombas nodrizas pesadas)

2. Justificación de la necesidad

Los bomberos de la Generalitat ejercen las competencias que la Generalitat de Catalunya tiene atribuidas en materia de prevención, extinción de incendios y salvamentos en situaciones de riesgo. Para una prestación eficaz, segura y eficiente de este servicio público, tiene que disponer de unos recursos y medios óptimos en términos cuantitativos y cualitativos, tanto humanos como técnicos y logísticos. Dentro de estos recursos y medios tiene extraordinaria importancia los medios terrestres o parque móvil, con unas singulares características técnicas y requisitos mínimos en cumplimiento de las normativas y legislaciones vigentes en materia de incendios y salvamentos, así como de seguridad y riesgos laborales.

Para conseguir rapidez y eficiencia en la respuesta ante la demanda de servicio de los bomberos son disponer de un parque móvil con el suficiente número de unidades y las características técnicas necesarias para desplazarse al lugar donde hay que actuar en el menor tiempo posible.

En este marco, la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos (en adelante, DGPEIS), dentro del objetivo de sustitución periódica de los vehículos de mayor antigüedad que van quedando obsoletos y de la mejora de la flota de vehículos, propone esta contratación, la cual se plantea desde un doble vertiente: como una reposición, porque no se incrementará el parque móvil, ya que con la entrada de los nuevos vehículos se darán de baja de otros de entre los más antiguos y en peor estado de conservación, y como mejora, porque las características técnicas de los vehículos a suministrar son superiores a las de los vehículos a sustituir, de acuerdo a las necesidades planteadas desde la División Operativa de la DGPEIS, la cual da especial importancia a todo lo que implique una mayor comodidad para viajar (cabinas anchas y bien climatizadas...), así como seguridad y protección a los ocupantes, en caso de accidente (sistemas complementarios de frenos, sistemas de seguridad pasiva...).

Hay que tener presente, pues, el envejecimiento progresivo durante estos últimos años de los vehículos pesados de la DGPEIS y la finalización continuada de los expedientes de contratación más antiguos de arrendamiento de esta tipología de vehículos.



A título de ejemplo, en fecha 16 de junio de de 2016 finalizó la vigencia del contrato nº 45/2004 con el Banco Santander del renting de 56 camiones, durante el año 2017 finalizó la vigencia del contrato 104/2005 con el Banco Santander del renting de 90 camiones, El 31 de diciembre de 2017 finalizó la vigencia del contrato 85/2000 con CaixaBank del renting de 16 camiones, 1 autoescalera y 2 furgones de bomberos, y también el contrato 103/2001 con CaixaBank del renting de 24 camiones, 3 autoescaleras y 3 furgones de bomberos. Algunos de los vehículos mencionados se han adquirido en propiedad a un precio bajo dada su antigüedad; sin embargo, en todo caso, es necesaria la renovación y rejuvenecimiento de la flota, iniciada a partir del contrato de suministro de 92 vehículos de tipo BRP (bomba rural pesada), con número de expediente IT-2019-20133, adjudicado a la empresa Iturri, S. A., los dos primeros vehículos de los cuales han sido recepcionados este año 2020, mientras que el resto se empezarán a entregar a principios del año 2021.

El objetivo de esta adquisición es, pues, renovar al menos una parte de la flota de camiones y autoescaleras de la DGPEIS, teniendo en cuenta que la inmensa mayoría exceden con creces los 15 años considerados como periodo de amortización de estos tipos de vehículos. Así, este suministro permitirá dar de baja un número aproximado de vehículos antiguos de estas tipologías.

El contrato está dividido en cinco lotes y entre las sucesivas entregas de vehículos de cada lote habrá unos meses de plazo, dado que cada entrega implica movimientos internos de vehículos, comprobaciones de material, eventuales problemas de fabricación, formación del personal, motivo por el cual hace falta un periodo suficiente para poder garantizar que se solucionan las incidencias, etc. Se da mucha importancia al hecho de poder detectar, en fábrica, defectos e incidencias de los vehículos, ya que es más fácil poder solucionar estos problemas durante el periodo de construcción, y no cuando ya están en los parques.

Estos nuevos vehículos incorporan numerosas mejoras técnicas y tecnológicas, las cuales suponen un sensible aumento del importe del precio de los vehículos, pero se consideran necesarias porque permiten mejorar sustancialmente la seguridad de los ocupantes, su eficacia desde un punto de vista operativo y también incrementar la seguridad en la conducción. Por ejemplo, estos nuevos vehículos incorporan mejoras en varios aspectos como en los sistemas de seguridad pasiva (frenos, ayudas a la conducción, estabilización, características de cabina contra impacto etc.), capacidad de carga, de transmisión de par motor a bomba, y de motor, mantenimiento (explotación de datos de diagnóstico electrónico, modulación de componentes), factores medioambientales, etc.

La renovación de la flota de vehículos está recogida en el acuerdo de Gobierno (GOV/126/2016, de 27 de septiembre) por el cual se aprueba el Plan estratégico de la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos del Departamento de Interior para el periodo 2017-2022. En concreto, en el Plan se indica que los criterios de sustitución consisten en la renovación de un vehículo cuando ha pasado un cierto número de años desde su matriculación, y se especifica que el número de años para la renovación dependiendo de la tipología del vehículo, las cuales son superadas con creces en buena parte de los camiones y autoescaleras de los que dispone la DGPEIS.

La DGPEIS considera, fruto de uno nuevo análisis operativo y técnico de la situación en la que se encuentra la flota de vehículos, que convendría adquirir en este momento 77 vehículos de las tipologías mencionadas anteriormente, teniendo en cuenta, en este sentido, que el propio Plan estratégico también preveía la renovación de diversa tipología de vehículos durante estos años.



En concreto, durante el periodo comprendido entre el 2017-2022, el Plan Estratégico prevé la incorporación de 247 vehículos de diversa tipología.

Como consecuencia de la pandemia provocada por el COVID-19, los diferentes proveedores vinculados al adjudicatario, incluidos los fabricantes de los chasis, han sufrido paradas en sus plantas de fabricación, lo cual puede afectar al calendario previsto. Es por eso que se prevé como fecha de referencia y de partida del calendario de planificación, la de entrega del chasis, punto a partir del cual es posible disponer de certeza en la ejecución del proyecto.

Actualmente, la flota de vehículos de la DGPEIS la forman 751 vehículos, de los cuales 381 son pesados y el resto ligeros. Concretamente el detalle de las tipologías de vehículos pesados es la siguiente:

TIPOLOGÍA		Total
Autoescalera	AEA	32
Autobomba	BFP	41
Autobomba	BNP	21
Autobomba	BRL	2
Autobomba	BRP	191
Autobomba	BUL	35
Autobomba	BUP	26
Furgón	FRQ	4
Furgón	FSV	29

En cuanto al régimen de adquisición de los vehículos pesados, un 88,2% de vehículos son de propiedad, mientras que el resto es de renting. El siguiente cuadro detalla el número agrupado por tipología:

	Propiedad	Renting
Autoescaleras	25	7
Autobombas	287	29
Furgones	24	9

La siguiente tabla agrupa el número de vehículos, por año de matriculación y tipología de los vehículos pesados:

	1987	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2010	2015	2020
AEA									2	2		1	3	1		7	6	1	7	2		
BFP					2										7	30				2		
BNP				4						3	1		3				5		1	4		
BRL						2																
BRP	6		3		1	16		5	1	20		16	6	13	45	35		7		15		2
BUL				3	1	1				2	1	2	13				6		3	2	1	
BUP			1		1	5						1	3			1	9		1	4		
FRQ																			4			
FSV		1	3				1	1	2			3	3	3			6	1	4	1		



En relación a a la baja de vehículos a la incorporación de los nuevos la previsión es la siguiente (todos ellos de propiedad y con una antigüedad superior a los 18 años algunos de ellos):

TIPOLOGÍA		Total
Autoescalera	AEA	8
Autobomba	BNP	11
Autobomba	BUL	24
Autobomba	BUP	12
Furgón	FSV	22

El coste que tienen actualmente los vehículos que se darán de baja es el siguiente: el coste fijo por unidad, mantenimiento preventivo chasis 1.568 €/u anuales y mantenimiento preventivo equipo altura AEA 4.356 €/u anuales. Tomando como base de cálculo el total de vehículos que se dan de baja, los costes de mantenimiento preventivo anual son: mantenimiento preventivo chasis 108.192 €, mantenimiento preventivo equipo altura AEA 34.848 €.

La distribución por anualidades del contrato se ha elaborado teniendo en cuenta los siguientes datos y parámetros:

En primer lugar, el expediente IT-20133-1, "Contrato de suministro de 92 vehículos pesados, tipo BRP, para la DGPEIS, dividido en dos lotes," contempla la entrega de los vehículos BRP a lo largo de los años 2020, 2021, 2022 y primer trimestre de 2023.

Este contrato representa un coste total de 39.893.699,64 € (IVA incluido), repartidos en 867.254,34 € imputables al ejercicio 2020, 17.345.086,80 € el ejercicio 2021, 17.345.086,80 € el ejercicio 2022, y por último 4.336.271,70 € por la entrega de las 10 últimas unidades el año 2023. Con el fin de no incrementar la inversión anual en relación a los importes máximos presupuestados los años 2021 y 2022, se ha planificado la construcción y entrega de las 77 unidades de vehículos urbanos a partir de la última entrega de los 92 BRP en el 2023, consiguiendo una planificación de gasto lineal y continúa en el conjunto de los dos expedientes. Así, se ha buscado la linealidad de la inversión.

Por otra parte, los nuevos vehículos urbanos están distribuidos en cinco tipologías, cuatro de las cuales requieren de la fabricación de prototipos previos, con el fin de garantizar la correcta ejecución de la totalidad de unidades que compone cada lote. La planificación del proyecto nos lleva a resultados a largo plazo, dada la complejidad de los trabajos a realizar, sometidos a un calendario con un cierto grado de incertidumbre en función de los resultados obtenidos en cada fase del proceso. Este hecho por sí solo ya comporta a una ejecución sometida a un calendario difícilmente ejecutable en un plazo inferior a dos años.

En cuanto al mantenimiento de los nuevos vehículos, su coste se compondrá de preventivo y correctivo. El preventivo será de acuerdo con el presente contrato de mantenimiento de vehículos de la DGPEIS. El correctivo irá evolucionando con el tiempo, y no es previsible, ya que depende de las intervenciones operativas, del grado de experiencia del personal que lo conduce, del tipo de accidentes, etc.

En resumen, la flota que se propone adquirir permitirá, desde el punto de vista operativo del cuerpo de Bomberos de la Generalitat mejorar sustancialmente su capacidad de respuesta.

3. Procedimiento de licitación

Por la naturaleza del contrato objeto de licitación, se considera adecuado tramitar la licitación mediante el procedimiento abierto sujeto a regulación armonizada, y tramitación anticipada.



Vista la complejidad del contrato, el plazo de presentación de ofertas se establece en 45 días naturales para permitir que los licitadores puedan confeccionar adecuadamente sus ofertas y aportar la muestra solicitada.

4. Clasificación y criterios de solvencia técnica o profesional y económica y financiera

No existe ninguna circunstancia que haga recomendable fijar unos criterios de solvencia económica superior a los mínimos fijados a la ley de la forma como están concretados en los pliegos de cláusulas administrativas del Departamento de Interior.

En relación a la solvencia técnica, como aspecto específico de esta licitación, y además de la relación de los principales suministros de igual o similar naturaleza realizados durante los tres últimos años, se solicita el cumplimiento de la ISO 9000 con el fin de tener la certeza de que el sistema de producción de vehículos dispone de medidas de gestión de la calidad, que asegure el tratamiento de errores, el máximo ajuste posible a los requerimientos de los clientes, y de disminución de probabilidad de aparición de problemas de calidad a largo plazo.

Así mismo, también se solicita, de acuerdo con el desarrollo de la actividad de la Generalitat de Catalunya en el ámbito de la contratación pública, dentro del cual se encuentra el fomento y contribución a los objetivos de sostenibilidad económica y medioambiental, el cumplimiento por parte de la empresa adjudicataria de la ISO 14000 o EMAS, con el fin de acreditar que dispone de un sistema de normas y procedimientos internos que tienen como objeto tener un comportamiento medioambiental lo más responsable posible.

5. Criterios de valoración

Vista la diferente tipología de vehículos y sus características, cada lote contempla unos criterios diferentes y también un porcentaje diferente de los criterios que se valoran mediante la aplicación de fórmulas matemáticas y mediante un juicio de valor, como se expone a continuación. Así, en el lote 1, el 100% de la valoración se hará mediante la aplicación de fórmulas matemáticas. En el lote 2 es el 93%, en el 3 el 78%, en el 4 el 56% y en el 5 el 75%.

En el caso del lote 4, referido a las AEA, es necesario obtener al menos un 50% de la puntuación posible en los criterios evaluables mediante un juicio de valor. El motivo es que estos vehículos, por su importancia operativa y alto coste económico, es necesario que dispongan, en conjunto, de unas prestaciones elevadas en diferentes elementos importantes.

A continuación, se enumeran los criterios que se valoran en cada lote y se motiva su inclusión.

En el lote 1, se propone como criterio de valoración la oferta económica, ya que se trata de un objeto que está suficientemente definido y concretado en el Pliego de prescripciones técnicas.

En el lote 2, referido a los BUL se valora la ergonomía y la funcionalidad de la cabina, fundamental para que los bomberos puedan hacer un mejor uso del vehículo como criterio subjetivo.

Se valora el sistema de instalación hidráulica y la carrocería, aparte del precio, como criterios evaluables mediante la aplicación de fórmulas matemáticas. Así, se valoran aspectos que mejoran las prestaciones del vehículo en relación a la instalación hidráulica, como si el sistema de cebadura se activa y desactiva automáticamente de manera que no ocupa tiempo en la operativa y mejora la ejecución del operador, y no requiere ninguna aportación de agua, aceite, etc, y si la bomba centrífuga propuesta permite su funcionamiento hasta 15º en cualquier ángulo sin disponer de un sistema mecánico de lubricación, mejorando los costes de mantenimiento y



la fiabilidad del conjunto. También, con el objetivo de obtener un mejor consumo y un menor desgaste de los componentes la bomba y minorar los gastos de mantenimiento, se valora la mejor relación de potencia consumida en condiciones nominales de funcionamiento.

También se valora la carrocería, dado que es fundamental que se adecue a las necesidades de uso operativas de los bomberos, así como los armarios y resto del sistema constructivo, son aspectos que se tienen en cuenta, pues facilitan su distribución y durabilidad.

Por último, y aparte del precio, se valora el aumento de la garantía de los diferentes elementos que conforman el vehículo (carrocería, cisterna, etc.) lo cual supone un beneficio evidente en caso de ofrecerse por parte de los licitadores, y más teniendo en cuenta la vida útil de este tipo de vehículos.

En el lote 3, referido a los BUP, se valora la cabina, el sistema de dosificación y el mástil de iluminación como criterios evaluables mediante la aplicación de un juicio de valor. En relación a la cabina, de nuevo, como en el lote anterior, se hace una valoración ergonómica y funcional de la misma, por los beneficios mencionados con anterioridad.

En cuanto al sistema de dosificación se valora las propuestas que permitan disponer de una mayor variedad de opciones de uso del espumógeno que lleva el vehículo por los beneficios operativos evidentes que supone disponer de esta variedad en las diferentes actuaciones de los Bomberos, dado que permite utilizar diferentes tipos de caudales y de opciones de salidas, aumentando las posibilidades de extinción ante fuegos de gran envergadura.

También se valora el mástil de iluminación porque disponer de diferentes opciones de direccionalidad, colores e intensidades de la luz, supone un beneficio porque permiten disponer de un entorno de iluminación suficiente para dar seguridad a toda el área de intervención.

Mediante la aplicación de fórmulas matemáticas se valora el precio y el el par motor más elevado, dado la mejor prestación que ofrece el vehículo en muchas situaciones operativas.

En el lote 4, referido en las autoescaleras automáticas se valoran toda una serie de aspectos técnicos relacionados con las prestaciones de las mismas (canasta, iluminación, motor, etc), así como aspectos relacionados con la ergonomía (asientos...) y seguridad (sistema de frenada, presencia de línea de vida y otros elementos adicionales...). Todos estos aspectos son importantes con el fin de valorar un tipo vehículo fundamental para tareas de rescate, extinción de incendios y salvamentos, y donde los bomberos tienen que actuar con la máxima comodidad, seguridad y eficiencia.

Se puntúan mejoras específicas sobre iluminación de las áreas de trabajo a los criterios 1,2 y 3 y se puntúan mejoras sobre aspectos de uso, seguridad de manipulación y ergonómicos a los criterios 4, 5, 12 y 16. Todos estos aspectos son importantes para conocer las prestaciones del AEA, su facilidad de uso y su seguridad.

Se puntúan también mejoras sobre el uso y manipulación específica de los sistemas de literas de rescate, importantes no sólo por la capacidad de llevar personas rescatadas, sino para facilitar las operaciones de traslado de personas heridas sin poner en riesgo a los bomberos, que están manipulando cargas a alturas importantes. Afecta a los criterios 6, 8 y 19.

Las AEA pueden ser utilizadas para alzar cargas pesadas, con toda la problemática que pueda implicar, por el propio vehículo y por los bomberos. Por eso se valoran aspectos relacionados en los criterios 7 y 11.

Las AEA a menudo tienen que ser emplazadas en lugares de poca visibilidad, o no totalmente horizontales. Por eso, en los criterios 10 y 11 se valora maniobras de estacionamiento y estabilización del vehículo, la facilidad de operación y capacidad de adaptación a diferentes tipos de terreno. También se valora la velocidad de operación y variedad de las diversas maniobras posibles.



El criterio 13 valora que la lanza monitor supere las prestaciones pedidas, con el fin de conseguir mejor rendimiento o posibilidades a operaciones de extinción.

Las AEA son vehículos con unas características de conducción diferentes a las de vehículos con bomba. Por eso, los criterios 14 y 15 permiten dar puntuación adicional sobre características de motor y de sistemas de frenado, para poder dar más seguridad a la conducción.

Tradicionalmente las AEA son vehículos donde el espacio disponible para dotación es limitado. Por eso, al criterio 18 se puede dar puntuación adicional donde se consiga una mayor capacidad de espacio.

En el criterio 9 se valora la variedad de equipos de extinción, iluminación, ventilación o rescate que se pueden instalar en canasta, aspectos que facilitan las actuaciones de los Bomberos en situaciones de poca visión o dificultad de respiración.

En el criterio 17 se valora la potencia disponible para el grupo electrógeno de emergencia, lo cual es importante en determinadas situaciones críticas.

En el lote 5, referido a los BNP, se valora mediante la aplicación de un juicio de valor la cabina y la instalación hidráulica, de la misma manera y por los mismos motivos expresados anteriormente por el lote 3.

Por otra parte, sin embargo, también se valora los sistemas complementarios de frenos y el monitor. Los sistemas complementarios de frenado se valoran ya que es un tipo de vehículo muy pesado, y que hace falta que disponga de elementos suficientes de frenado aptos para usuarios, que no son conductores profesionales y habituales de esta tipología de vehículos. Por su parte, el monitor fijo de extinción se valora ya que existen diferentes configuraciones posibles que pueden permitir mejorar la capacidad y versatilidad a las operaciones de extinción.

Como en lotes anteriores, y evaluables mediante la aplicación de fórmulas matemáticas, también se valora el aumento de la garantía de diferentes componentes del vehículo, la carrocería, en aspectos que mejoran su funcionalidad y prestaciones, y el precio.

6. Condiciones especiales de ejecución

Por la naturaleza del contrato no se considera adecuado incorporar ninguna otra condición especial de ejecución aparte de la que está regulada en el pliego de cláusulas administrativas particulares, relativa al cumplimiento de la normativa sobre seguridad y salud laboral en todas las fases del contrato.

7. Presupuesto de la licitación y valor estimado del contrato

El presupuesto base de licitación se ha calculado una vez efectuadas tres consultas recientes en empresas del sector, dado que no es en absoluto posible tomar como referencia los precios de licitaciones anteriores vistos los años transcurridos y el diferente contexto económico-financiero actual. Además, la modalidad de contratación (compra en vez de arrendamiento) y las características técnicas de los vehículos mejoradas con el fin de garantizar una mayor seguridad de los ocupantes y las prestaciones de los vehículos, son diferentes. El equipamiento que incorpora los vehículos también está incluido en el precio.

De las cotizaciones recibidas, se ha escogido la de importe más alto a la hora de establecer el presupuesto base de licitación, y así garantizar la concurrencia.



Así, en este presupuesto está incluida la construcción, transformación y adaptación de los vehículos, y su equipamiento incorporado. Este contrato no incluye el servicio de mantenimiento de los vehículos ni la contratación de una póliza de seguro para cada uno de ellos.

De acuerdo con el expuesto el presupuesto de licitación de este contrato está el siguiente:

	Tipología	Unidades	precio unitario sin IVA	Presupuesto, sin IVA	Presupuesto IVA incluido
Lote 1	FSV	13	368.500,00 €	4.790.500,00 €	5.796.505,00 €
Lote 2	BUL	24	337.101,00 €	8.090.424,00 €	9.789.413,04 €
Lote 3	BUP	13	379.900,00 €	4.938.700,00 €	5.975.827,00 €
Lote 4	AEA	12	891.321,00 €	10.695.852,00 €	12.941.980,92 €
Lote 5	BNP	15	345.652,00 €	5.184.780,00 €	6.273.583,80 €

Total	33.700.256,00 €	40.777.309,76 €
--------------	------------------------	------------------------

Por anualidades, teniendo en cuenta las fechas previstas de entrega de los vehículos, el gasto de este contrato es el siguiente, IVA incluido:

	2023		2024		2025	
	UNIDADES	IMPORTE	UNIDADES	IMPORTE	UNIDADES	IMPORTE
FSV	1 prototipo + 2	1.337.655,00 €	5	2.229.425,00 €	5	2.229.425,00 €
BUL	1 prototipo + 4	2.039.461,05 €	12	4.894.706,52 €	7	2.855.245,47 €
BUP	1 prototipo + 6	3.217.753,00 €	3	1.379.037,00 €	3	1.379.037,00 €
AEA	4	4.313.993,64 €	6	6.470.990,46 €	2	2.156.996,82 €
BNP	1 prototipo + 4	2.091.194,60 €	5	2.091.194,60 €	5	2.091.194,60 €
TOTALES	24	13.000.057,29 €	31	17.065.353,58 €	22	10.711.898,89 €

La previsión que se observa en este calendario estima una formalización del contrato en el último trimestre del año 2021. A partir de aquí es necesario sumar los meses en que la empresa adjudicataria recibiría de fábrica los chasis, que se estima en cinco, momento a partir del cual se aplican los plazos de entrega, de acuerdo con el pliego de prescripciones técnicas. Aproximadamente siete meses más tarde se entregarían los prototipos (principios de 2023) los cuales se tendrían que validar por parte del Servicio Técnico de la DGPEIS, y a partir de aquí se establecen el número de vehículos a suministrar periódicamente. En el caso de las autoescaleras, se contabiliza de manera diferente (a partir de la firma del contrato en vez de la recepción de las cabinas por parte de las empresas carroceras, como en los otros lotes) a partir



de la realidad actual, donde las principales empresas del sector están entregando los vehículos a unos 16 meses vista aproximadamente.

Hace falta tener en cuenta, por último, que en esta licitación no se prevén modificaciones ni la prórroga del contrato, el valor estimado del contrato coincide con el presupuesto sin IVA. Por otra parte, los precios unitarios de la oferta incorporan los costes indirectos propios del suministro, y por este motivo, no se detallan.

8. Justificación de los lotes

Con el fin de favorecer la máxima concurrencia, y visto el alto importe del presupuesto del contrato, este expediente se ha fraccionado en cinco lotes, atendiendo a las diversas tipologías de vehículos. Sin embargo, teniendo en cuenta que las empresas con capacidad para presentarse en esta licitación tienen que ser necesariamente grandes, y también el reducido número de empresas transformadoras y mantenedores de vehículos de bomberos existentes en el mercado, al mismo tiempo también se permite la presentación de oferta integradora con el fin de facilitar la selección de la mejor oferta sin que se restrinja la concurrencia, permitiendo a los actores correspondientes la determinación de la participación de cada uno de ellos en esta licitación en función de sus capacidades e intereses.

9. Oferta integradora

Se permite la posibilidad a los licitadores de presentar una oferta integradora por los lotes 2, 3 y 5, referidos a vehículos que tienen bomba hidráulica, teniendo en cuenta que en el mercado existen empresas capacitadas para ejecutarlos conjuntamente, dado que los tres lotes comprenden tipologías de vehículos técnicamente similares.

Los lotes 1 y 4, no se incluyen para ser vehículos de tipología radicalmente diferente, lo cual desaconseja incluirlos en esta opción.

El sub-director general técnico de la DGPEIS

Antonio Ramos Medina