

INFORME TÈCNIC JUSTIFICATIU RELATIU A LA TRAMITACIÓ DE LA CONTRACTACIÓ DEL SERVEI DE MANTENIMENT CORRECTIU SOBREVINGUT A LES LOCOMOTORES S/310 A FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

1. Fonament normatiu

L'article 168 de la Llei de Contractes del Sector Públic, regulador del procediment negociat sense publicitat, en el seu apartat a), supòsit segon, recull la possibilitat de recórrer a aquest procediment en els casos en els que:

Quan les obres, subministraments o els serveis només es puguin encomanar a un empresari determinat, per alguna de les següents raons:

- *No existeixi competència per raons tècniques, o que procedeixi la protecció de drets exclusius, inclosos els drets de propietat intel·lectual i industrial*

2. Necessitat de la contractació i justificació tècnica de l'elecció de l'empresa

FGC té la necessitat de contractar el servei de manteniment correctiu sobrevingut a les locomotores S/310 a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, garantint el servei comercial de transport de components (CARGOMETRO) entre Seat Zona Franca i Seat Martorell.

L'empresa GMF, és l'actual adjudicatària del contracte de manteniment preventiu i correctiu de les locomotores amb ref. CONTR/2020/183, fins al **19/01/2026**, segons contracte de modificació MOD/2025/042. Aquest contracte es va licitar de manera integral atenent a la necessitat de que la mateixa empresa realitzi el manteniment correctiu i preventiu tant per raons organitzatives com per raons tècniques i de garanties.

Les locomotores de la sèrie 310 i els vagons portacontenidors circulen per vies de la "Red Ferroviaria de Interés general" (RFIG) pel que les empreses que realitzen el seu manteniment, preventiu, correctiu, rehabilitacions i recanvis crítics, han d'acomplir:

- a) Disposar del Certificat d'Homologació vigents de "Centre de manteniment de material rodant homologat pel Ministeri de Foment", segons l'establert a l'Ordre FOM/233/2006, del 31 de març.
- b) Disposar de les habilitacions vigents corresponents per efectuar les intervencions CN, IS, IB, IM1 i IM2 de les locomotores s/310 i que figuri inscrit a la web de l'agència estatal de seguretat ferroviària, tant com centre homologat per fer el manteniment de les locomotores, com habilitats per fer les revisions descrites.

Aquesta contractació és per un pressupost de licitació màxim de 150.000,00 € abans d'IVA i un termini d'execució de 3 mesos.

GMF resta acreditada per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (AESF) al sistema de certificació d'entitats encarregades del manteniment de vagons de mercaderies.

Atenent a les condicions tècniques que es detallen a continuació, aquesta contractació només es pot encomanar a l'empresa GMF RAILWAY MAINTENANCE SERVICES, SLU (endavant GMF):

L'empresa que executa el pla de manteniment integral de les locomotores, garanteix els índex de fiabilitat i disponibilitat, coordinació, coneixement d'avaries i know-how, amb els valors

necessaris per garantir la seguretat ferroviària a la circulació, evitant riscos operatius i inconsistències als treballs a executar.

L'Entitat Encarregada del Manteniment (EEM) d'aquestes locomotores és la que preveu, gestiona i assegura qualsevol operació de manteniment correctiu i reparacions/rehabilitacions d'equips procedents d'avaries, incidències i accidents, i la que ha de donar les garanties corresponents de les actuacions realitzades envers a la continuïtat del manteniment preventiu, i la gestió de l'actiu en termes de fiabilitat, disponibilitat i mantenibilitat, en compliment del que disposa el reglament (UE) 779/2019 de la Comissió, (pel que s'estableixen disposicions detallades relatives a un sistema de certificació de les entitats encarregades del manteniment de vehicles de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell) per a les funcions de gestió, desenvolupament del manteniment, gestió del manteniment de la flota i Funció de l'execució del manteniment.

GMF té una responsabilitat contractual, com a mantenidor, en compliment dels índex de fiabilitat (TAM mínim de 20.000,00 km/incidència), disponibilitat (TAM mínim mensual del 96,00 %) i mantenibilitat, índex mesurats mensualment.

Aquestes raons tècniques fan incompatibles disposar de dos mantenidors per a la mateixa maquinària atès que el desconeixement en profunditat de les intervencions realitzades per un altre empresa posaria en risc la seguretat ferroviària i operativitat del material mòbil, específicament, al compartir la gestió de l'actiu, en termes de fiabilitat, disponibilitat i mantenibilitat, evitant els següents escenaris crítics vinculats a la seguretat ferroviària:

- A) Riscos a la coordinació deficient en el manteniment i revisió de seguretat:
 - Possibles desajustaments en els cicles de manteniment.
 - Falta d'homogeneïtat en els procediments de seguretat.
 - Possibles omissions o duplicacions de tasques.
- B) Riscos a la integritat de dades tècniques i de seguretat:
 - Pèrdua o corrupció d'informació clau.
 - Dificultat en la traçabilitat de fallades.
 - Errors en la programació de revisions.
- C) Responsabilitat en cas d'accidents o avaries crítiques:
 - Retards en la resposta davant d'incidències/accidents.
 - Confusió sobre les responsabilitats en la reparació de fallades de seguretat.
 - Inconsistències en l'aplicació de normatives.
- D) Impacte en la fiabilitat i seguretat operacional de les locomotores S/310:
 - Retards i descoordinació a la identificació de fallades crítiques.
 - Inconsistències en l'aplicació de mesures de seguretat.
 - Afebliment del control de qualitat en les reparacions.

En conclusió, un model fragmentat introdueix riscos que comprometen la qualitat i els estàndards a la seguretat ferroviària del servei sent incompatible per raons tècniques adjudicar a un altre empresari.

Responsable del contracte

Ruben Rico i Ortiz
Responsable de Material Mòbil de Mercaderies

Signat electrònicament