



SERVEI / UNITAT: Solucions de Negoci/Xarxes i Infraestructures de Telecomunicacions **DATA:** 27/05/2025

ASSUMPTE: NEGOCIAT SENSE PUBL.- INFORME PROVEÏDOR ÚNIC O LIMITAT **TIPUS:** SERVEIS

Número de sol·licitud: 16098117

Títol de l'expedient (coincident amb els plecs):

Manteniment de gateways i servidors de vídeo embarcat del sistema Wireless de l'L9 i l'L10 del Metro de Barcelona

Breu descripció del material que es demana subministrament, o del servei o obra que es demana executar:

Servei de manteniment correctiu i preventiu dels gateways i servidors de vídeo embarcats del sistema Wireless de la L9 i L10 del Metro de Barcelona.

NOM PROVEÏDOR (indicar-ne 3 per casos de prov limitats):

COMSA S.A. (COMSA)

Durada del servei o subministrament (o indicar si és puntual)

Tres (3) anys més dos (2) de pròrroga

Marca amb una creu quina de les 10 causes de sota justifiquen procedir per la via del negociat sense publicitat (art 168 LCSP) i complimenta la informació sol·licitada pel seu cas:

	No presentació d'ofertes o ofertes inadequades en un procediment de contractació previ
☒	No competència per raons tècniques o protecció de drets exclusius
	Secrets o reservats
	Imperiosa urgència per fets imprevisibles
	Negociat previ amb ofertes irregulars o inacceptables
	Subministrament per estudis o desenvolupaments
	Entregues addicionals o ampliacions d'entregues
	Condicions especialment avantatjoses
	Serveis de projectes concursats



Obres o serveis previstos en procediments previs
--

Així mateix, en funció de la causa seleccionada del procediment negociat sense publicitat, caldrà justificar degudament l'esmentada selecció d'acord amb els següents paràmetres:

x	No competència per raons tècniques o protecció de drets exclusius En cas de marcar aquesta opció, caldrà respondre i justificar la següent informació: - Identificació de la causa de no competència (d'entre les 3 recollides en l'article): Procedeix la protecció de drets exclusius, inclosos els drets de propietat intel·lectual i industrial. - Argumentació de la raó tècnica: Els trens de les línies 9 i 10 del metro de Barcelona disposen d'uns gateways de comunicacions i servidors de vídeo embarcats que funcionen amb un sistema de software propietari de l'empresa COMSA. Aquest conjunt de sistemes permeten la transmissió de serveis de vídeo i dades crítics per l'operació dels metros amb elevats requeriments temporals, de qualitat de servei i disponibilitat, com són: • <u>Servei de videovigilància embarcada</u>: representa un servei en temps real, que permet supervisar i controlar l'interior dels trens i la via en general. Aquest servei està basat en la transmissió tren-terra de les imatges captades per les càmeres embarcades en les unitats mòbils. Degut a la naturalesa de conducció automàtica (GoA4) en aquestes línies, no hi ha personal de metro embarcat en els trens de les línies 9 i 10 i cobra una importància vital per l'explotació disposar de videovigilància embarcada i que des del centre de control de metro puguin disposar d'imatges en temps real de l'interior dels trens. • <u>Servei de telecontrol i monitoratge del material mòbil</u>: servei de transmissió de dades, que permet monitorar els diferents dispositius i subsistemes embarcats en els trens a través de l'aplicació existent de Telecomandament de Material Mòbil. • <u>Servei d'informació a l'usuari</u>: servei de transmissió de continguts multimèdia en el sentit terra-tren, per la seva posterior reproducció en les pantalles embarcades dels trens. Per aquests motius tant els gateways com els servidors de vídeo embarcats es consideren un sistema crític i qualsevol incidència que els hi afecti pot tenir un gran impacte en la seguretat i en l'operació de les línies 9 i 10 de metro, fet que suposa que l'objecte del contracte (manteniment de gateways i servidors de vídeo embarcats del sistema wireless d'L9 i L10) estigui vinculat a la seguretat i continuïtat del servei de les línies 9 i 10 del metro. En resum, la manca d'aquest software implicaria no poder disposar de videovigilància embarcada, la qual cosa implicaria aturar la circulació de trens a les línies 9 i 10. COMSA ha desenvolupat aquest software tancat a mida per cobrir necessitats específiques i prescripcions definides per TMB.
---	--



Respecte als antecedents contractuals, s'ha de tenir en compte que la contractació originària de COMSA la va realitzar Ifercat, que va ser la responsable de posar en marxa la L9.

Pel que respecta a TMB, a la següent taula es presenta el detall dels antecedents contractuals:

Expedient	Procediment	Període	Proveïdor
14872872	Negociat sense publicitat	Desembre 2020 – Desembre 2025	COMSA

Aquests sistemes requereixen manteniment i actualitzacions que només poden ser proporcionades pel proveïdor original per garantir la compatibilitat i continuïtat del servei, ja que són els únics que disposen d'aquest software, del que tenen la propietat intel·lectual.

En conseqüència, en haver-se fet un desenvolupament a mida en comptes d'un estàndard obert, no hi ha alternatives al mercat disponibles per cobrir les funcionalitats actuals sense haver de fer modificacions als sistemes que en fan ús, i que al mateix temps no poden implementar modificacions per ser sistemes obsolets que ja estan en plans de renovació per obsolescència (com és el cas del sistema de videovigilància embarcada).

Canviar el software per un de diferent implicaria haver de canviar els elements que en fan ús, com l'EKE, que és el gateway que serveix per a la integració de diversos serveis dins dels metros de les línies 9 i 10 i els servidors de vídeo embarcats. Això comportaria un increment molt important en els costos de vora 15.000 € per tren, és a dir, uns 480.000 € en total, ja que s'hauria de canviar tota l'arquitectura de connexió del vídeo embarcat de tots els trens que circulen per línies automàtiques.

Aquesta estimació no té en compte el que costaria canviar el sistema de videovigilància embarcada, que s'hauria de sumar a l'anterior estimació.

- **Argumentació de drets exclusius:**

Com s'ha indicat, el desenvolupador d'aquesta solució és COMSA i ofereix a TMB una solució desenvolupada a mida per TMB basada en un software propietari per la gestió dels gateways de comunicacions i servidors de vídeo embarcats en els trens.

COMSA té la propietat intel·lectual d'aquest software i no atorga llicències a tercers.

En conseqüència, cap altre proveïdor que no sigui el propietari del software pot oferir el servei requerit, ja que altres proveïdors desconeixen el codi font, la parametrització dels equips i integracions del sistema, i la migració cap a un altre sistema no és viable abans que finalitzi el contracte de manteniment actual.

En aquest sentit, la no existència de competència obeeix a raons estrictament de caràcter tècnic, no existint una alternativa o substitut raonable en el mercat en atenció als antecedents tècnics anteriorment indicats.

És per tots els arguments exposats amb anterioritat, que s'entén que cap prestador de serveis d'aquest tipus, a diferència de COMSA, pot oferir aquests serveis, i conseqüentment es considera plenament



Transports Metropolitans
de Barcelona

	justificat el fet que es procedeixi per la via del contracte negociat sense publicitat amb proveïdor únic, a l'empara de l'article 168.a.2 de la LCSP per a la seva contractació.

NOM I COGNOMS RESPONSABLE: Mònica Vicens Pedret
SIGNATURA I DATA: