

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

Contracte relativo a:
Adquisición dresina-tractor vía híbrida ancho 1435 mm para
FMB (DTVH).

De:
FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A.

Expedient número: 16117156

Plec aprovat segons data d'Acta d'Aprovació de l'Òrgan de
Contractació



Sr. Lluís Lorente Cebrián
Tècnic Mant. Vies i Cat.

ÍNDICE

1.	OBJETO DEL PLIEGO	50
2.	ALCANCE	50
3.	NORMATIVA APLICABLE	50
4.	DESCRIPCION GENERAL	50
4.1.	CARACTERÍSTICAS	51
4.2.	CARACTERISTICAS GENERALES DE LAS LINEAS	51
4.3.	GALIBO	51
4.4.	VELOCIDADES.....	52
4.5.	DECELERACIONES	52
4.6.	PESO Y CARGA.....	52
4.7.	DIMENSIONES	52
4.8.	CONDICIONES DE UTILIZACION ATMOSFERICAS Y MEDIOAMBIENTALES.....	52
4.9.	CONDICIONES DE ACOPLABILIDAD	53
4.10.	MANIOBRAS DE LEVANTE EN TALLERES O EN CASO DE DESCARRILAMIENTO.....	53
4.11.	MANTENIBILIDAD	53
4.12.	CERTIFICACIONES E INSTRUCCIONES DE MANEJO	53
5.	BASTIDOR Y CAJA	53
5.1.	GENERALIDADES	53
5.2.	BASTIDOR.....	54
5.2.1.	ESTRUCTURA DEL BASTIDOR	54
5.2.2.	PLATAFORMA DE CARGA	55
5.2.3.	PUNTOS PARA ELEVACIÓN Y APLICACIÓN DE GATOS	55
5.2.4.	ACOPLAMIENTOS, ENGANCHES Y TOPES	55
5.2.4.1.	ENGANCHES	55
5.2.4.2.	TOPES.....	55
5.2.5.	ESTANQUEIDAD	55
5.2.6.	CABINA.....	55
5.2.6.1.	ELEMENTOS DE LA CABINA.....	56
5.2.6.2.	DISEÑO DE LA CABINA	56
5.2.6.3.	ACCESO A LAS CABINAS	57
5.2.6.4.	PUERTAS	57
5.2.6.5.	VENTANAS	57
5.2.6.6.	ASIENTOS DEL CONDUCTOR	58

5.2.6.7.	ASIENTOS PARA ASISTENTES	58
5.2.7.	PUPITRES DE CONDUCCION.....	58
5.2.7.1.	DISTRIBUCION DE APARATOS EN LOS PUPITRES	59
5.2.7.2.	CONTROLES E INDICADORES	59
5.2.7.3.	SISTEMAS DE CONTROL Y VISUALIZACIÓN	59
5.2.7.4.	PLC DE CONTROL Y VISUALIZACION	59
5.2.8.	AIRE ACONDICIONADO Y CALEFACCION.....	62
5.2.9.	VIERTEAGUAS	62
5.2.10.	SEÑALIZACION Y ALUMBRADO EXTERIOR	62
5.2.10.1.	ILUMINACION	62
5.2.10.2.	GESTION LUCES REMOLQUES	62
5.2.10.3.	FOCOS FIJOS Y PORTATILES	63
5.2.10.4.	ILUMINACION DEL PUPITRE.....	63
5.2.10.5.	ALUMBRADO DE LA CABINA	63
5.2.11.	PRESCRIPCIONES DE PROTECCION FRENTE AL FUEGO.....	63
5.2.11.1.	CRITERIOS GENERALES DE DISEÑO	63
5.2.11.2.	PRUEBAS DE REACCION FRENTE AL FUEGO.....	63
5.2.12.	RESISTENCIA A LA CORROSION.....	63
5.2.13.	INSCRIPCIONES INTERIORES Y EXTERIORES.....	63
5.2.14.	PINTURA Y ROTULACION	64
5.2.15.	DISPOSITIVOS VARIOS.....	64
5.2.15.1.	CERRAJERIA.....	64
5.2.15.2.	LIMPIAPARABRISAS.....	64
5.2.15.3.	ANTIVAHO.....	64
5.2.16.	LUBRICANTES Y ACEITES	64
5.2.17.	QUITAPIEDRAS	64
5.2.18.	DEFLECTORES DE OBSTÁCULOS.....	64
5.2.19.	GRUA.....	64
5.2.20.	CESTA DE TRABAJO	66
5.2.21.	REGISTRADOR DE EVENTOS.....	66
5.2.22.	CAMARAS PARA MEJORAR LA VISIBILIDAD	67
5.2.22.1.	CÁMARA ADICIONAL EN EL TESTERO	67
6.	TRACCION	67
6.1.	GENERALIDADES	67
6.2.	CARACTERISTICAS DEL MOTOR	67

6.2.1.	EMISION DE PARTICULAS Y GASES	68
6.2.2.	REFRIGERACION DEL MOTOR DIESEL	68
6.2.3.	SECADOR DE AIRE	69
6.2.4.	DEPURADOR DE GASES DE ESCAPE	69
6.2.5.	RUIDOS.....	69
6.2.6.	INSONORIZACIÓN DEL MOTOR.....	69
6.2.7.	ELEMENTOS DE REVISION.....	69
6.2.8.	PROTECCION ANTI-INCENDIOS.....	69
6.3.	TRANSMISIÓN.....	69
6.4.	DEPOSITO DE COMBUSTIBLE	70
7.	DISPOSITIVOS DE RODADURA	71
7.1.	GENERALIDADES.....	71
7.2.	PARAMETROS DE RODADURA	71
7.3.	BOGIES	72
7.4.	EJES	72
7.4.1.	CUERPO DE EJE	72
7.4.2.	RUEDAS.....	72
7.4.3.	CAJA DE ENGRANAJES DEL EJE	72
7.4.4.	CAJAS DE GRASA	73
7.4.5.	SUSPENSION	73
7.4.6.	ARENEROS.....	73
7.5.	DISPOSITIVOS DE PUESTA A TIERRA	74
8.	EQUIPO ELECTRICO.....	74
8.1.	ASPECTOS GENERALES.....	74
8.2.	CONFIGURACION GENERAL DEL CIRCUITO ELECTRICO	74
8.3.	SISTEMA DE CONTROL DEL VEHICULO	74
8.4.	FAROS Y PILOTOS.....	74
8.5.	NUMERACION Y CABLEADO.....	74
8.6.	ALUMBRADO DE TRABAJO, ENCHUFES PARA HERRAMIENTAS Y ALUMBRADO PORTATIL.....	75
8.7.	AVISADORES ACUSTICOS	75
8.8.	DISPOSITIVO HOMBRE MUERTO	75
8.9.	EQUIPO DE COMUNICACIONES	75
8.10.	EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO Y CALEFACCION.....	75
8.11.	TOMAS DE CORRIENTE	75
8.12.	BATERIA	75

8.12.1.	BATERIA PARA ARRANQUE DEL MOTOR	76
8.12.2.	BATERIA PARA TRABAJOS CON PÓRTICO DE CARRILES.....	76
8.13.	ESPECIFICACIONES DE LOS ELEMENTOS INFORMATICOS	76
9.	EQUIPO NEUMATICO DE FRENO.....	77
9.1.	GENERALIDADES.....	77
9.2.	PRODUCCION Y ALMACENAMIENTO DE AIRE COMPRIMIDO	77
9.2.1.	COMPRESOR, ACOPLAMIENTO Y BANCADA.....	78
9.2.2.	REGULACION Y PROTECCION.....	78
9.2.3.	ALMACENAMIENTO	78
9.2.4.	TRATAMIENTO DEL AIRE COMPRIMIDO.....	78
9.2.5.	TRANSDUCTORES Y PRESOSTATOS.....	78
9.3.	SERVICIOS CONSUMIDORES DE AIRE COMPRIMIDO.....	78
9.3.1.	DESCRIPCION GENERAL DEL SISTEMA DE FRENOS.....	78
9.3.2.	FRENO DE SERVICIO O INDIRECTO (CONTINUO Y AUTOMÁTICO).....	79
9.3.3.	FRENO DIRECTO.....	79
9.3.4.	FRENO DE ESTACIONAMIENTO.....	79
9.3.5.	FRENO DE EMERGENCIA.....	80
9.3.6.	SISTEMA ANTIPATINAJE Y ANTIDESLIZAMIENTO.....	80
9.3.7.	CILINDROS DE FRENO	81
9.3.8.	VARIOS.....	81
9.3.9.	TOMAS NEUMATICAS	81
9.3.10.	TOMAS PARA FRENO DE REMOLQUE	81
9.4.	EQUIPO DE FRENO	81
9.4.1.	CILINDROS DE FRENO	81
9.4.2.	TIMONERIA	81
9.4.3.	ZAPATAS DE FRENO	81
10.	EQUIPO HIDRAULICO	82
10.1.	ASPECTOS GENERALES.....	82
11.	SISTEMA DE TELEMONITORIZACION	82
11.1.	OBJETIVO DE LA TELEMONITORIZACION.....	82
12.	DOCUMENTACIÓN.....	83
12.1.	GENERALIDADES	83
13.	PROCESO DE FABRICACION	83
13.1.	GENERALIDADES	83
14.	HOMOLOGACIONES.....	83

14.1.	GENERALIDADES	83
15.	SEGURIDAD	83
16.	SEGURIDAD FERROVIARIA	84
17.	PROTECCIÓN FRENTE AL FUEGO	84
18.	COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNÉTICA	84
19.	SOSTENIBILIDAD	85
20.	FORMACIÓN	86
21.	DOCUMENTACIÓN	87
22.	FIABILIDAD, DISPONIBILIDAD Y MANTENIBILIDAD	89
22.1.	DEFINICION DE FALLO Y AVERIA	89
22.2.	FIABILIDAD	89
22.3.	DISPONIBILIDAD.....	89
22.4.	MANTENIBILIDAD	89
22.4.1.	CONSIDERACIONES GENERALES	89
22.4.2.	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	90
22.4.3.	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	91
22.4.4.	SISTEMA DE AYUDA AL MANTENIMIENTO	91
22.4.4.1.	INFORMACIÓN DEL ESTADO DEL VEHÍCULO	91
22.4.4.2.	AYUDA AL MANTENIMIENTO PREVENTIVO	91
22.4.4.3.	AYUDA AL MANTENIMIENTO CORRECTIVO.....	91
22.4.5.	HERRAMIENTAS, ÚTILES, REPUESTOS Y CONSUMIBLES.....	92
22.4.6.	OBSOLESCENCIA	92
22.5.	FASES DEL PROYECTO	92
22.5.1.	FIRMA DEL CONTRATO	93
22.5.1.1.	HITO DE FIRMA DEL CONTRATO	93
22.5.2.	PROYECTO CONSTRUCTIVO, FABRICACION Y PRUEBAS FUNCIONALES EN FACTORIA	93
22.5.2.1.	PROYECTO CONSTRUCTIVO	93
22.5.2.2.	HITO DE APROBACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO	94
22.5.2.3.	FABRICACIÓN	94
22.5.2.4.	HITO DE FABRICACIÓN DEL BASTIDOR Y CAJA EN BLANCO DEL VEHÍCULO	94
22.5.2.5.	PRUEBAS FUNCIONALES EN FACTORÍA.....	94
22.5.2.6.	HITO DE SALIDA DE FACTORÍA.....	95
22.5.3.	TRASLADO, PRUEBAS FUNCIONALES EN VIA Y ENTREGA	95
22.5.3.1.	HITO DE ENTREGA DE LA DTVH	95
22.5.4.	RECEPCIÓN PROVISIONAL.....	96



22.5.4.1.	HITO DE RECEPCIÓN PROVISIONAL	96
22.5.5.	GARANTÍA Y RECEPCION DEFINITIVA.....	97
22.5.5.1.	HITO DE RECEPCIÓN DEFINITIVA	97
22.5.6.	ASISTENCIA TÉCNICA Y SERVICIO POST-VENTA.....	97
	ANEXO 1: CARACTERÍSTICAS DE LAS LÍNEAS	99
	ANEXO 2: PLANOS DE GÁLIBO (L2, L3, L4, L5, L9, L11: 1.435 mm).....	100
	ANEXO 3: PERFIL DE RUEDAS.....	101
	ANEXO 4: ENGANCHE ROCKINGER RO*290	102
	ANEXO 5: CONTRACARRIL KRUPP U-69 PARA CARRIL UIC DE 54 Kg/m.....	104
	ANEXO 6: CARACTERISTICAS EQUIPO DE COMUNICACIONES.....	105
	ANEXO 7: LA ARENA UTILIZADA. SILICATO VÍTREO CON NOMBRE COMERCIAL PROMINET GRIT.....	107
	ANEXO 8: CIRCUITOS DE FRENO	115
	ANEXO 8.1 - STANDARD DRESINA	115



	. 115
ANEXO 8.2 - STANDARD REMOLQUE.....	116



	116
ANEXO 8.3 – INTERCONEXIÓN MAQUINARIA FMB	117



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfª SA:16117156
Fecha: 13-may.-26





Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26

... 123



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



Transports Metropolitans
de Barcelona

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



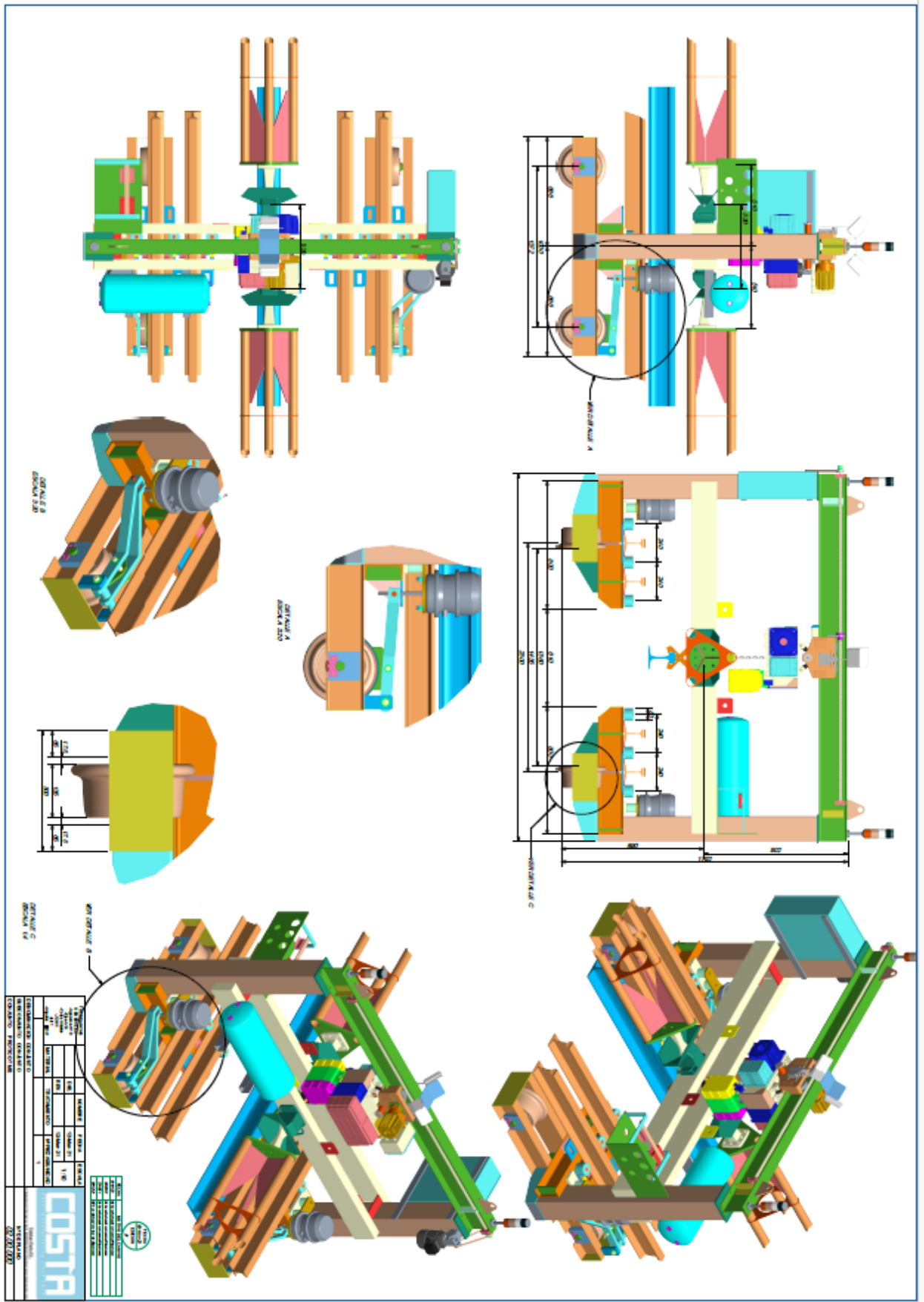
Transports Metropolitans
de Barcelona

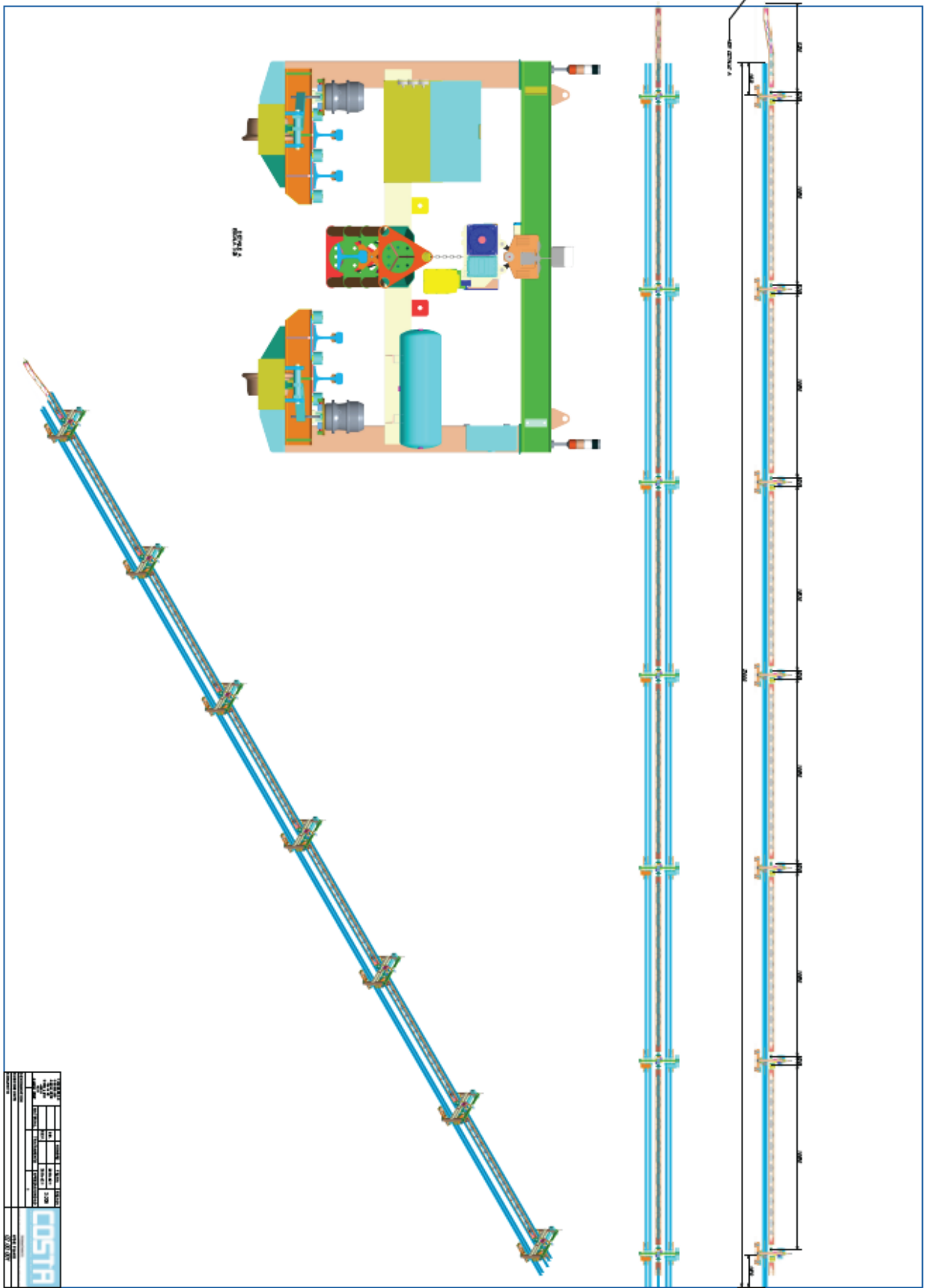
PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN
DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA
PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL
DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.

Rfº SA:16117156
Fecha: 13-may.-26



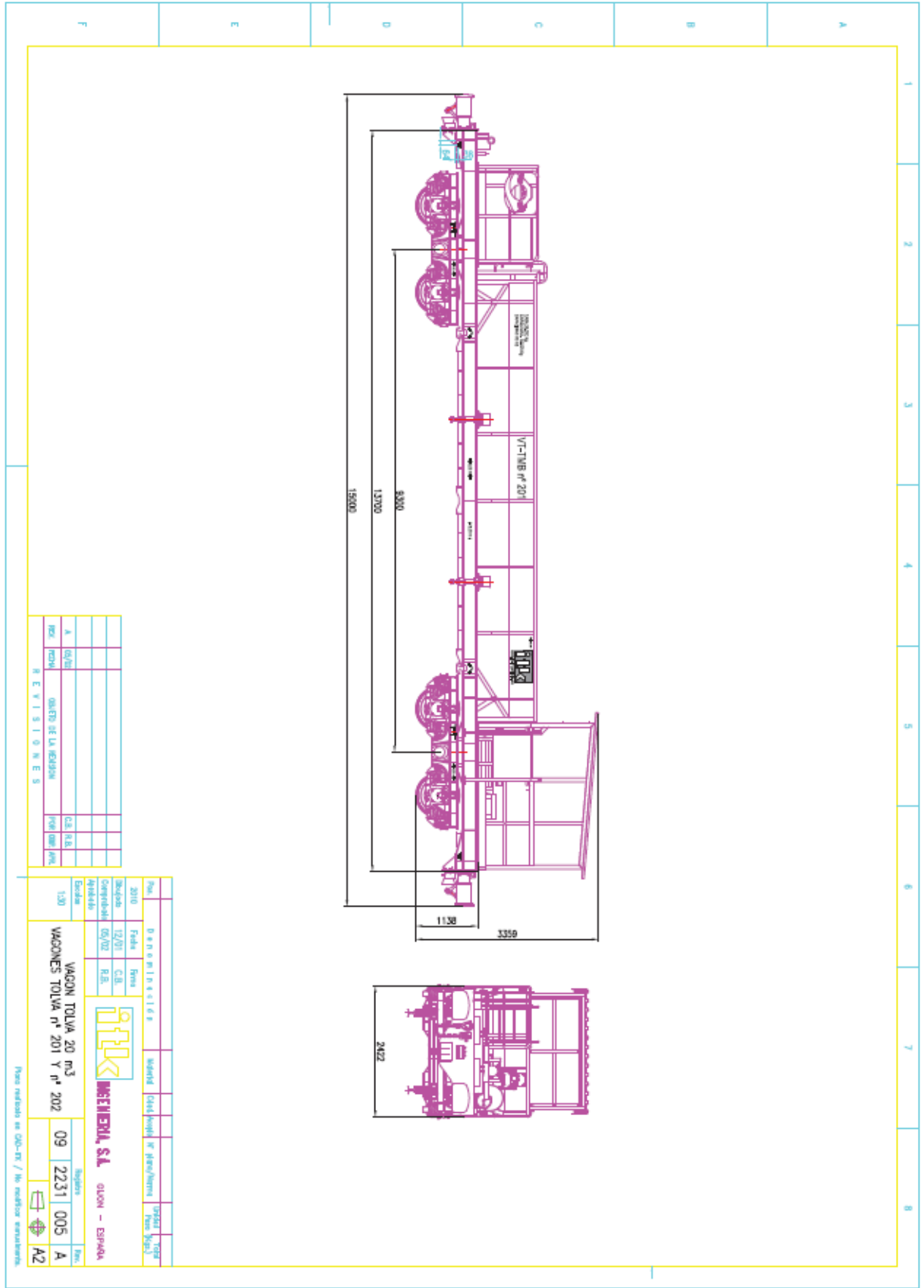
.....	130
ANEXO 9: PLANO PORTICO ANCHO 1.435 MM	131





..... 132

ANEXO 10: PLANO TOLVA DE BALASTO ANCHO 1.435 MM 133

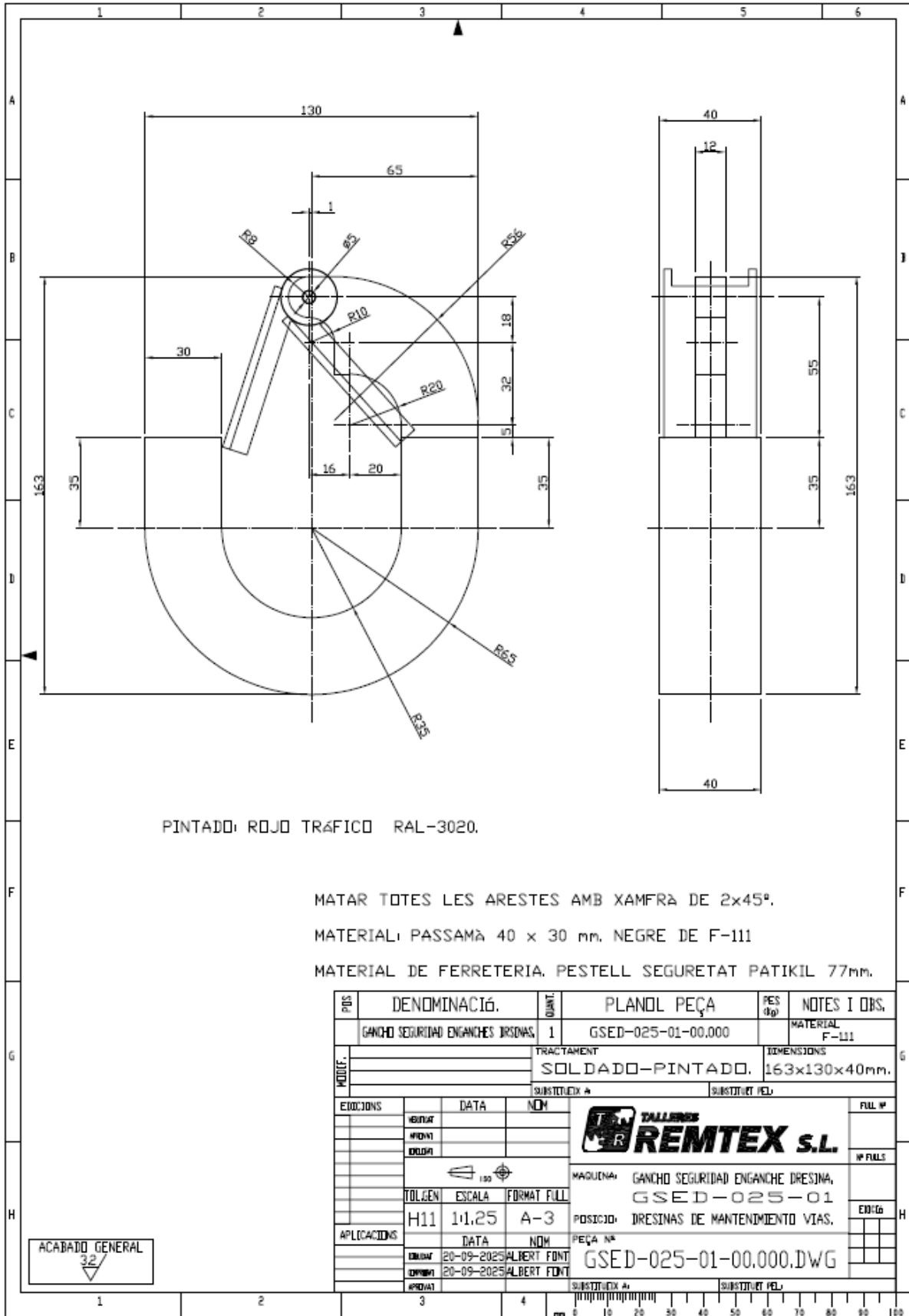


M E T R O S		M E T R O S	
A	12000	12000	12000
B	12000	12000	12000
C	12000	12000	12000
D	12000	12000	12000
E	12000	12000	12000
F	12000	12000	12000

D O C U M E N T O S		M O D E L O		C O D I G O		T I P O	
2010	Ficha	Forma					
12/03	12/03	C.B.					
02/02	02/02	R.B.					
1:30		WAGON TOLVA n° 201 m3		09		2231 005	
WAGONES TOLVA n° 201 Y n° 202		MINIEMPUJ, S.L.		010M - ESPAÑA		A	
AZ							

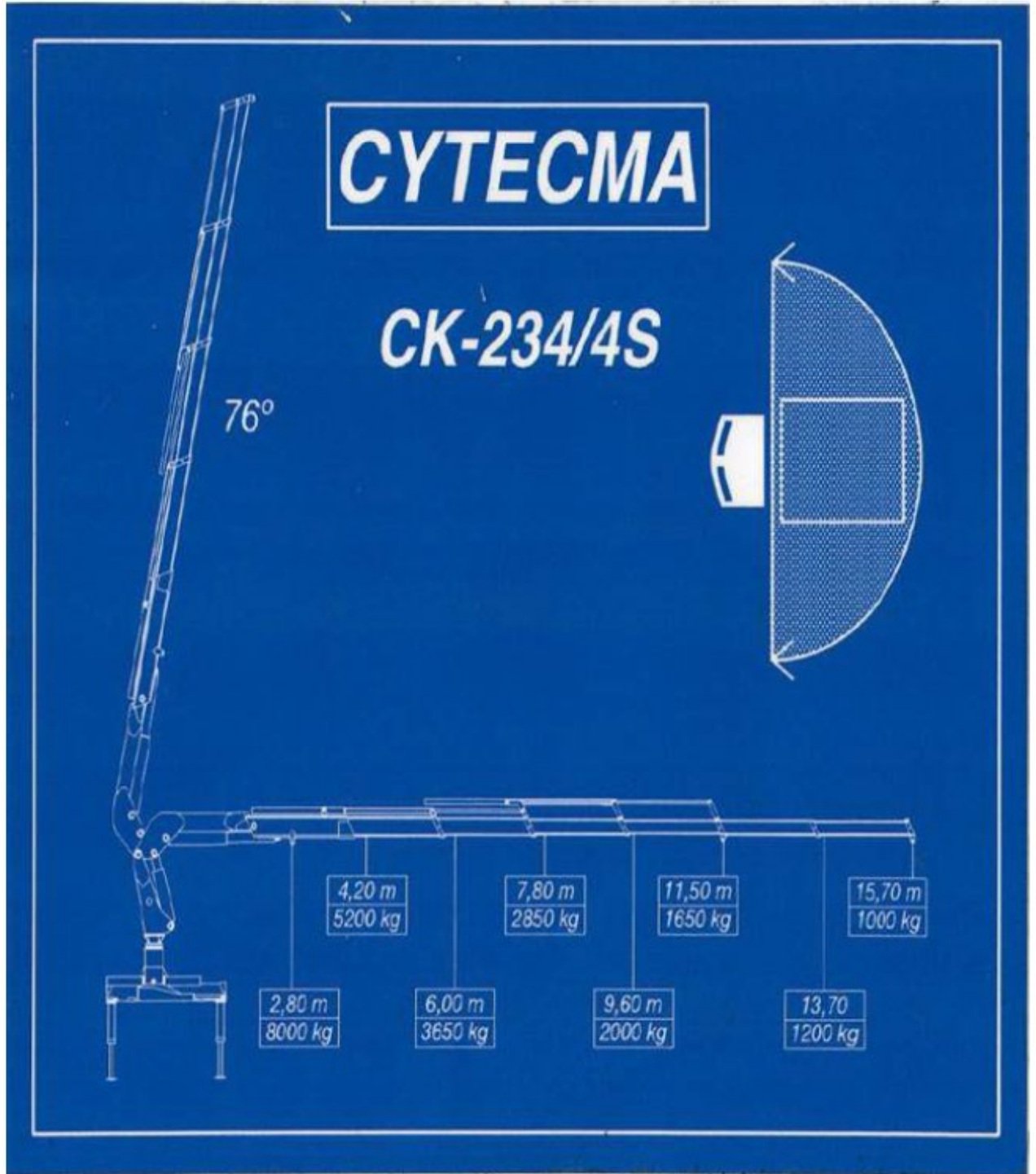
Planos reducidos en DSC-TR / No reducir en su tamaño.

.....	133
ANEXO11: PLANO GANCHO SUJECCION CADENAS	134



..... 134

ANEXO12: DIAGRAMA GRUA CYTECMA CK-234/4S 135

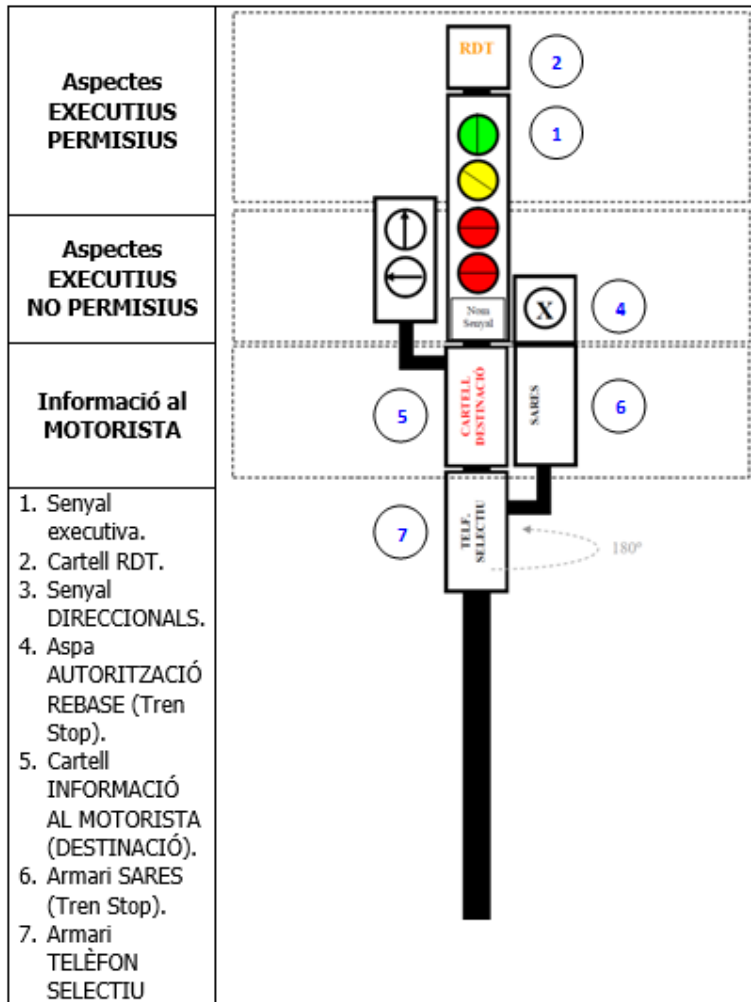


..... 135

ANEXO13: REQUISITOS MINIMOS DE VISIBILIDAD..... 136

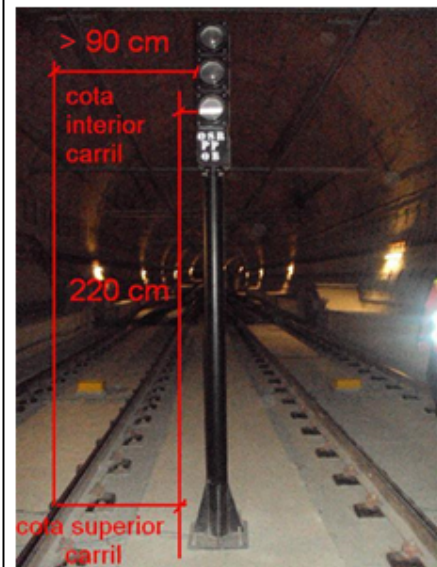
1.1 Senyal tipus en estacions finals

Degut a la gran quantitat d'elements de senyalització a instal·lar en el capçalera d'andana de les estacions finals, en aquest cas s'instal·la un model de màtil que integra els diversos elements. La figura següent mostra la distribució d'elements al senyal tipus emprat.



Els senyals estan instal·lats normalment a la dreta de la via en el sentit de la marxa, o al damunt, i només donen indicacions a les circulacions que van per aquella via.

En un senyal es mesurarà l'alçada i el gàlib, es disposarà fora del gàlib de seguretat i fora de la zona destinada a evacuació. Per l'alçada es pren com a referència el centre del primer disc en actiu ja sigui vermell o indicador (començant per baix) fins a la cota superior del carril (pla de rodament), aquesta ha d'estar a 2,20 m aproximadament per a que coincideixi amb la visió del maquinista. Pel que fa al gàlib, la seva longitud serà de 90 cm com a mínim en recta, com a referència es prendrà la cota interior de carril fins a l'inici de senyal.



.....	136
ANEXO14: ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD FERROVIARIA	137
Introducción.....	137
En materia de Seguridad Ferroviaria (ligado a los peligros de la circulación ferroviaria), se hace necesario por parte de FMB establecer las condiciones mínimas a satisfacer por el sistema objeto del presente pliego. Con la finalidad de cumplir con los requisitos establecidos en el SGSF de FMB y garantizar así la Seguridad Ferroviaria y la no regresión en Seguridad Operacional, el ADJUDICATARIO será responsable de cumplir con las exigencias especificadas en el siguiente documento.....	137
El proceso de Gestión del Riesgo seguido por el sistema, para adquisición de nuevos sistemas técnicos, deberá cumplir con:.....	137
Las exigencias de la norma UNE-EN 50126-1:2018. Aplicaciones Ferroviarias, Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS).....	137



Las exigencias de la norma UNE EN 50126-2:2018. Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS). Parte 2: Aproximación sistemática para la seguridad..... 137

En función del sistema, serán de aplicación o referencia las siguientes normas:..... 137

- UNE EN 50128. Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Software para sistemas de control y protección de ferrocarril. 137
- UNE EN 50129 Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Sistemas electrónicos relacionados con la seguridad para la señalización..... 137

Todas las Normas serán considerados en la versión vigente, en su última publicación a la fecha de adjudicación del contrato. 137

El proceso a realizar aplica a todo el sistema en su conjunto (todos los subsistemas que integran el sistema, los interfaces entre los distintos subsistemas, etc.) y los interfaces que resulten aplicables entre el sistema licitado y el Sistema Ferroviario de FMB. 137

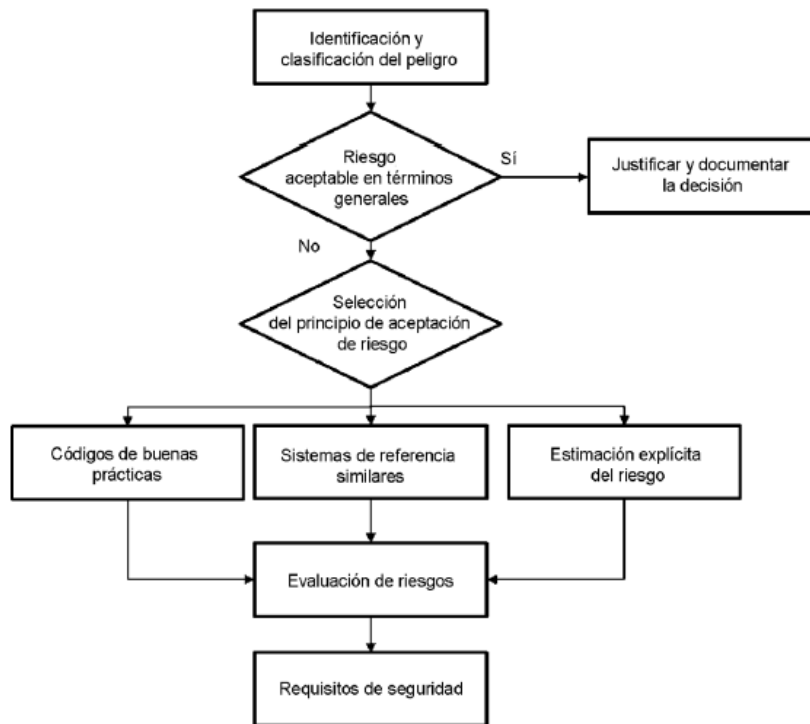
Se deberá además considerar su ciclo de vida completo, como se define en la norma UNE-EN 50126 (diseño, fabricación, validación, operación, mantenimiento, etc.)..... 137

Asimismo, en el caso de que el sistema técnico implemente funciones de seguridad superiores al SIL0, se deberá aportar el correspondiente ISA. En el caso que el sistema técnico licitado integre distintas funciones avaladas por los distintos subsistemas, deberá entregarse, a parte de cada uno de los ISA's de Subsistema, un ISA global que avale la integración del sistema. 137

FMB deberá aceptar al Organismo de Evaluación Independiente de Seguridad (ISA y/o ASBO según aplique) propuesto por el ADJUDICATARIO. Asimismo, el Organismo de Evaluación Independiente de Seguridad deberá ser un Organismo Acreditado a tal efecto. 137

Objetivos de Seguridad Ferroviaria y aceptación de los riesgos 137

El proceso para la evaluación de riesgos será el identificado en la norma UNE EN 50126-1:2018. 137



..... 138

Figura 1: Proceso para la evaluación de riesgos..... 138

Este proceso se realizará en conformidad con las prescripciones definidas en los siguientes Apartados.
..... 138

Clasificación de los Riesgos..... 138

La clasificación de los riesgos se realizará según lo establece norma UNE EN 50126-1:2018, por la combinación de dos criterios: 138

La probabilidad de ocurrencia de un suceso o una combinación de sucesos que conduzcan a un peligro, o la frecuencia de tal ocurrencia. 138

La consecuencia del peligro, es decir su gravedad..... 138

Una vez identificado un riesgo debe evaluarse su frecuencia de ocurrencia. A modo de ejemplo, las técnicas a utilizar para conseguir una buena aproximación son:..... 138

Datos procedentes de los incidentes acaecidos históricamente en el sector ferroviario, en explotaciones metropolitanas. A partir de los registros disponibles, se establecen, cuantitativamente, tasas de frecuencia para un determinado peligro..... 138

Análisis por árbol de fallos o eventos. Este tipo de aproximación permite establecer una aproximación cuantitativa de peligros para los que no se dispone de datos históricos..... 138

Juicio experto. No siempre será posible establecer criterios cuantitativos a la hora de clasificar la frecuencia de un peligro. Cuando se aplican valoraciones basadas en la opinión experta, se tendrá en cuenta bien de manera informal o mediante sesiones de brainstorming la opinión de varios expertos.
..... 138

A continuación, se definen los criterios cualitativos y cuantitativos para la estimación de frecuencia.
..... 138



Análisis cualitativos. Se establecen seis categorías de frecuencia que son las siguientes:.....	138
Nivel de frecuencia	139
Descripción	139
Frecuente.....	139
Es probable que ocurra con frecuencia.....	139
La incidencia se experimentará frecuentemente.....	139
Probable.....	139
Ocurrirá varias veces.	139
Se puede esperar que la incidencia ocurra con frecuencia.....	139
Ocasionalmente.....	139
Es probable que ocurra varias veces.	139
Se puede esperar que la incidencia ocurra varias veces.	139
Infrecuente	139
Es probable que ocurra en algún momento del ciclo de vida del sistema.....	139
Puede esperarse razonablemente que ocurra la incidencia.	139
Improbable	139
Es poco probable que ocurra, pero es posible.	139
Se puede suponer que la incidencia puede ocurrir de forma excepcional.	139
Extremadamente improbable	139
Muy improbable que ocurra.....	139
Se puede asumir que la incidencia no ocurrirá.	139
Tabla 1: Niveles de frecuencia.....	139
Análisis cuantitativos. En aquellos casos que se disponga de datos históricos del ADJUDICATARIO o provenientes de otras fuentes que permitan una clasificación cuantitativa se toman en consideración los siguientes rangos (las fuentes deberán ser justificadas y evidenciadas para la aceptación por parte de FMB):	
Nivel de frecuencia	139
Gama de frecuencias para funcionamiento 24 h/día.....	139
Gama de frecuencias para una vida útil de 30 años y funcionamiento 5.000 h/año.....	139
Frecuente.....	139
más de una vez en un período de aproximadamente 6 semanas.....	139
más de 150 veces.....	139
Probable.....	139
aproximadamente de una vez cada 6 semanas a una vez al año.....	139
aproximadamente de 15 a 150 veces.....	139



Ocasionalmente.....	139
aproximadamente de una vez al año a una vez cada 10 años	139
aproximadamente de 2 a 15 veces.....	139
Infrecuente	139
aproximadamente una vez cada 10 años o una vez cada 1 000 años.....	139
puede que una vez como máximo.....	139
Improbable	139
aproximadamente de una vez cada 1.000 años a una vez cada 100 000 años.....	139
no se espera que suceda en el curso de la vida útil	139
Extremadamente improbable	139
una vez en un período de aproximadamente 100 000 años o más	139
es extremadamente improbable que ocurra en el curso de la vida útil	139
Tabla 2: Rangos cuantitativos de frecuencia	139
Gravedad de las consecuencias.....	139
El segundo parámetro para evaluar un riesgo es la estimación de las consecuencias derivadas del mismo. Las cuatro categorías serán las siguientes:.....	139
Categoría de gravedad.....	140
Consecuencias para las personas	140
o el entorno	140
Consecuencias para el servicio	140
/ bienes materiales	140
Catastrófico.....	140
Afecta a un gran número de personas y tiene como resultado múltiples víctimas mortales, y/o	140
Daña al entorno de forma extrema.....	140
Cualquiera de las consecuencias que se describen a continuación para las personas o el entorno	140
Crítico.....	140
Afecta a un número muy pequeño de personas y resulta en al menos una víctima mortal, y/o	140
Se produce un gran daño al entorno.....	140
Pérdida de un sistema importante	140
Marginal.....	140
No hay posibilidad de que se produzcan víctimas mortales, solo lesiones graves o leves, y/o.....	140
Daños menores al entorno	140
Daños graves en el sistema o sistemas.....	140
Insignificante.....	140
Posible lesión leve	140



Daños menores al sistema..... 140

Tabla 3: Categorías de gravedad de incidentes..... 140

Se tomarán en consideración las consecuencias para el servicio para poder establecer requisitos de fiabilidad/disponibilidad para subsistemas que, si bien no afectan a la seguridad Ferroviaria, si alteran las condiciones del servicio de forma significativa..... 140

Matriz para la clasificación de riesgos..... 140

Para cada peligro identificado y en función de su probabilidad de ocurrencia y las consecuencias derivadas del mismo, se establece la siguiente matriz de riesgos:..... 140

Frecuencia de ocurrencia de un accidente (causado un peligro)..... 140

Categorías de aceptación del riesgo..... 140

Frecuente..... 140

No deseable..... 140

Intolerable..... 140

Intolerable..... 140

Intolerable..... 140

Probable..... 140

Tolerable..... 140

No deseable..... 140

Intolerable..... 140

Intolerable..... 140

Ocasional..... 140

Tolerable..... 140

No deseable..... 140

No deseable..... 140

Intolerable..... 140

Infrecuente..... 140

Despreciable..... 140

Tolerable..... 140

No deseable..... 140

No deseable..... 140

Improbable..... 140

Despreciable..... 140

Despreciable..... 140

Tolerable..... 140

No deseable..... 140



Extremadamente improbable	140
Despreciable	140
Despreciable	140
Despreciable	140
Tolerable	140
Insignificante.....	140
Marginal.....	140
Crítico.....	140
Catastrófico.....	140
Gravedad de un accidente (causado por un peligro)	140
Tabla 4: Matriz de clasificación de riesgos	140
Determinación del nivel de riesgo.....	140
Una vez que se hayan categorizado los riesgos según la matriz anterior, se ha de proceder según la tabla siguiente:	140
Categoría de aceptación de riesgos.....	141
Acciones a aplicar	141
Intolerable	141
El riesgo debe eliminarse.....	141
No deseable	141
El riesgo solo debe aceptarse si su reducción es impracticable y previo acuerdo con los responsables del servicio ferroviario o con la autoridad en materia de seguridad responsable.....	141
Tolerable.....	141
El riesgo puede tolerarse y aceptarse con un control adecuado (por ejemplo, procedimientos o normas de mantenimiento) y previo acuerdo con los responsables del servicio ferroviario.	141
Despreciable	141
El riesgo es aceptable sin acuerdo previo con los responsables del servicio ferroviario.....	141
Tabla 5: Categorías de aceptación de riesgos.....	141
FMB no aceptará ningún riesgo con clasificación FINAL superior a tolerable	141
Aceptación de la Seguridad Ferroviaria.....	141
Los principios de aceptación aplicables a la evaluación de riesgos para justificar la reducción de riesgos a niveles tolerables serán los siguientes:	141
Códigos prácticos.....	141
La normativa o buenas prácticas utilizadas para justificar que los peligros están debidamente mitigados, deben cumplir con los siguientes requisitos:.....	141
Ser aplicable explícita (normativa CENELEC para aplicaciones ferroviarias o fichas UIC, por ejemplo) o implícitamente al ámbito ferroviario.	141



Ser pertinente para el control de los peligros considerados en el sistema objeto de evaluación..... 141

Estar disponible públicamente para todos los interesados en su empleo..... 141

Cuando se utilice este principio, se considerará que los peligros asociados tienen un nivel de riesgo residual “Tolerable”, sin necesidad de realizar estudios adicionales relativos al peligro, y se dejará constancia en el Registro de Peligros que el código práctico utilizado es un requisito de Seguridad Ferroviaria..... 141

Para estos peligros, se deberá evidenciar suficientemente el cumplimiento del código práctico utilizado y dejar constancia de ello en el Registro de Peligros..... 141

Comparación con sistemas similares..... 141

Este criterio supone utilizar otro sistema en explotación como referencia para justificar el nivel de riesgo final. 141

El sistema de referencia deberá cumplir los siguientes requisitos: 141

Haber acreditado un nivel aceptable de seguridad..... 141

Tener funciones e interfaces equivalentes al sistema evaluado..... 141

Utilizarse en condiciones de explotación y ambientales equiparables..... 141

Al igual que en el caso anterior, cuando se utilice este criterio se considerará que los peligros asociados tienen un nivel de riesgo “Tolerable” sin necesidad de realizar estudios adicionales. Los requisitos de Seguridad Ferroviaria podrán quedar fijados a partir de los requisitos de seguridad del sistema de referencia y quedarán registrados en el Registro de Peligros. 141

En caso de existir diferencias entre el sistema objeto de la evaluación y el sistema de referencia, se deberá justificar que el sistema evaluado ofrece, al menos, el mismo nivel de seguridad, para lo cual se usará alguno de los otros dos principios de aceptación del riesgo..... 141

Estimación explícita del riesgo..... 142

En los casos en que no sea aplicable ninguno de los dos criterios anteriores, se llevará a cabo una valoración explícita (cualitativa o cuantitativa) del riesgo, para lo cual se cumplirán los siguientes requisitos: 142

Los métodos utilizados deberán reflejar correctamente el sistema evaluado y sus parámetros, considerando todos los modos de explotación..... 142

Los resultados deberán ser suficientemente precisos para justificar la decisión, esto es, no es admisible que, pequeños cambios en las hipótesis, alteren significativamente los resultados..... 142

Estos criterios serán sometidos a revisión por parte de FMB cuando se considere oportuno..... 142

Listado de accidentes potenciales 142

El ADJUDICATARIO deberá contemplar, como mínimo, en su análisis de riesgos, los peligros siguientes referidos a la circulación ferroviaria:..... 142

Colisión entre vehículos ferroviarios o de éstos con la infraestructura..... 142

Descarrilo de vehículos ferroviarios. 142

Atropello a personas..... 142

Incendio/Explosión originados en elementos de la infraestructura o en vehículos ferroviarios..... 142

Atrapamientos y arrastres	142
Electrocución, radiación y otras situaciones ligadas a subsistemas eléctricos.	142
Inundaciones.	142
Otros daños a las personas.....	142
En caso de identificarse/considerarse otros accidentes potenciales aplicables al sistema objeto del presente pliego, el ADJUDICATARIO será responsable de completar la presente lista. Del mismo modo, en caso de considerar que alguno de estos peligros no aplica al sistema en objeto del presente pliego, el ADJUDICATARIO deberá comunicarlo a al interlocutor designado por FMB para su aceptación.	142
Organización del equipo Safety	142
La organización del ADJUDICATARIO deberá incluir un Responsable de Seguridad ferroviaria del proyecto, que deberá poder justificar una experiencia previa suficiente en materia de gestión de la seguridad ferroviaria en el sector ferroviario. El Responsable de Seguridad Ferroviaria del ADJUDICATARIO será el interlocutor con el interlocutor designado por FMB para los aspectos relacionados con la seguridad ferroviaria. Idealmente este interlocutor será único para facilitar los flujos de información. Dicho interlocutor deberá ser aceptado por FMB.	142
En caso de que por necesidades del proyecto se requiriese cambiar de interlocutor o incrementar el número de interlocutores, el ADJUDICATARIO deberá informar a FMB para su aceptación.	142
El Responsable de Seguridad Ferroviaria deberá ser independiente de los equipos a cargo del Diseño, de la Fabricación y de las Pruebas. Asimismo, la organización del ADJUDICATARIO deberá conformarse a los requisitos de independencia de la norma UNE EN 50126:2018.	142
Para realizar sus tareas, el Responsable de Seguridad Ferroviaria deberá contar con la autoridad y los medios suficientes. Cuando sea necesario, deberá estar apoyado por ingenieros especialistas de seguridad Ferroviaria, quienes estarán directamente bajo su cargo. En caso de realizarse reuniones de trabajo entre el equipo de seguridad Ferroviaria del ADJUDICATARIO y FMB, el Responsable de Seguridad Ferroviaria del proyecto (interlocutor válido para FMB) deberá estar presente para dar fe de los compromisos que pudiesen adquirirse por ambas partes. En caso de delegarse la interlocución, deberá comunicarse formalmente a FMB y deberá ser aceptado.....	142
La organización del ADJUDICATARIO para el desarrollo del proceso de seguridad Ferroviaria deberá ser descrita en su plan de gestión de la seguridad Ferroviaria (véase Apartado 4.1), y asimismo deberá ser aprobada por parte de FMB.	143
Estudios y documentación de Seguridad Ferroviaria	143
La documentación de Safety que deberá entregar el ADJUDICATARIO será, como mínimo, la identificada en este Apartado. En caso de considerar que alguno de los siguientes documentos no aplica al proyecto, deberá ser argumentado y aceptado por FMB que dicho documento no es de aplicación.....	143
Asimismo, todos los documentos deberán realizarse y consolidarse siguiendo el orden marcado por el ciclo de vida del proyecto, según indica la norma UNE EN 50126:2018. Los documentos consolidados deberán ser aceptados por FMB. La aceptación por parte de FMB no implica en ningún caso una validación formal o responsabilidad del contenido de dichos documentos. Por otro lado, la no aceptación de un documento implicará la reedición del documento por tal de satisfacer las necesidades de FMB. Para facilitar dicho proceso, el ADJUDICATARIO podrá solicitar reuniones de	



seguimiento mediante borradores que permitan la correcta evolución y asegurar que los documentos consolidados entregados sean alineados con las necesidades de FMB.....	143
Del mismo modo, se deberá cumplir con un proceso (definido por el ADJUDICATARIO) de verificación. Dicho proceso deberá garantizar haber alcanzado los objetivos mínimos en materia de Seguridad Ferroviaria, marcados por la UNE EN 50126:2018, para cada cambio de fase en el ciclo de vida, disponiendo de los documentos consolidados y aceptados para dar cumplimiento al proceso de verificación. El cambio de fase del ciclo de vida deberá ser informado a FMB. En caso de decisión por parte de proyecto de cambiar de fase con algún pendiente en materia de Seguridad Ferroviaria, deberá argumentarse la decisión y establecer el plan de acción. FMB deberá ser conocedor de dicha situación y aceptarla.....	143
Todos los documentos serán entregados en catalán o castellano, en formato pdf firmado y, en los casos que se requiera (como el Hazard Log) en formato editable. Asimismo, en todos los documentos de Seguridad Ferroviaria que se entreguen varias versiones del mismo documento, se deberá entregar una versión consolidada y otra con control de cambios, a fin de facilitar el análisis de los cambios entre versiones.....	143
Plan de Seguridad Ferroviaria.....	143
El ADJUDICATARIO deberá elaborar el plan de Seguridad Ferroviaria de acuerdo a la norma UNE EN 50126:2018.....	143
Dicho plan, como mínimo deberá contener y realizar especial énfasis en:.....	143
Descripción preliminar del proyecto, estableciendo alcance y perfil de misión.....	143
Organización del proyecto, estableciendo los roles, responsabilidades de cada rol en relación a la Safety. También se incluirá un organigrama y justificación de que la organización cumple con los requisitos de independencia.	143
Criterios para la evaluación y aceptación de riesgos.....	144
Identificación y Gestión de requisitos de Seguridad Ferroviaria.....	144
Actividades y entregables de Safety a realizar durante el proyecto. Descripción de cada uno de ellos, junto con la relación y objetivo de los mismos.	144
Proceso de Verificación.	144
Proceso de Validación.....	144
El OFERTANTE deberá entregar una primera versión en fase de oferta, comprometiéndose a su cumplimiento en caso de resultar ADJUDICATARIO del contrato.....	144
Una vez iniciado el proyecto, el Plan de Seguridad Ferroviaria entregado en fase de oferta, deberá ser actualizado para establecerse como plan específico del proyecto.	144
El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 1 semana. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.....	144
Una vez aceptado el Plan de Seguridad Ferroviaria, no se modificará más salvo modificación sustancial de la estrategia de Seguridad Ferroviaria, que justifique dicha actualización. Asimismo, previo a la actualización, deberá comunicarse el motivo del cambio a FMB para su aceptación.	144
Análisis Preliminar de Riesgos	144



Al inicio de la fase de diseño del sistema, el ADJUDICATARIO deberá realizar un Análisis Preliminar de Riesgos (APR). 144

El APR deberá identificar los riesgos del sistema objeto del presente pliego siguiendo una estrategia “top-down” con el objetivo de identificar las situaciones peligrosas que puedan ocasionar un accidente. Para ello el ADJUDICATARIO deberá utilizar las metodologías a su alcance (Lista preliminar de Riesgos, proyectos de referencia, Brain Storming, etc). Los riesgos deberán identificar la metodología utilizada y, en caso de utilizarse una base de datos, identificar dicha fuente. 144

La identificación de riesgos deberá consignar toda la información posible para el riesgo sea claro. Se deberá identificar las situaciones que pueden conducir al accidente, así como las causas potenciales y el modo de operación..... 144

La evaluación de riesgos deberá realizarse siguiendo la clasificación de riesgos consignada en el presente pliego. El APR deberá contener la clasificación inicial sin contemplar ninguna mitigación... 144

Finalmente, para cada riesgo deberán identificarse los requisitos de Seguridad Ferroviaria que mitigan el riesgo. Dichos requisitos deberán definirse en función de la clasificación inicial del riesgo y con el objeto de que la clasificación final del riesgo (tras aplicar mitigaciones) quede en un nivel de aceptabilidad suficiente. Del mismo modo, los requisitos deberán orientarse inicialmente a requisitos de diseño, evitando, siempre que sea posible, las exportaciones a Operación y Mantenimiento..... 144

La plantilla del APR, así como las metodologías de análisis deberán ser presentados a y aceptados por FMB previo al inicio del análisis..... 145

El OFERTANTE deberá entregar un APR en fase de oferta. Dicho APR será de alto nivel y se aceptará en oferta sin requisitos de Seguridad Ferroviaria. Dicho APR deberá contener la evaluación inicial de Amenazas..... 145

En caso de ser ADJUDICATARIO del contrato, se deberá entregar una actualización del APR profundizando en amenazas de bajo nivel y estableciendo los requisitos de Seguridad Ferroviaria iniciales. 145

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 2 semanas. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto. 145

Registro de Peligros (Hazard Log)..... 145

El ADJUDICATARIO deberá elaborar y mantener un registro de peligros durante la vigencia del contrato. 145

El HL deberá ser una evolución del APR dónde se consignen las evidencias de mitigación establecidas en el APR..... 145

Una vez consolidada la primera versión del HL, el APR quedará congelado y ya no se actualizará más, siendo el HL el único documento con el registro de peligros actualizado. 145

De esta forma, el HL contendrá:..... 145

Todos los riesgos identificados para el proyecto. 145

Todos los requisitos establecidos como mitigación trazados con las casusas que mitigan..... 145

La clasificación final de los riesgos. 145

El principio de aceptación utilizado en cada riesgo..... 145

Las evidencias de cumplimiento de cada requisito junto con una trazabilidad clara, indicando documento y Apartado en el que se encuentra la evidencia.	145
El estatus (abierto, pendiente, cerrado para pruebas, cerrado para PeS) de cada riesgo junto.	145
Abierto: Riesgo identificado, pendiente establecer requisitos para alcanzar una clasificación de riesgos aceptable.	145
Pendiente: Se dispone de los requisitos, pero faltan sus evidencias.	145
Cerrado para pruebas: Se dispone de evidencias suficientes para entrar a pruebas dinámicas.	145
Cerrado para PeS: Se dispone de todas las evidencias, dando el riesgo por controlado totalmente... ..	145
Un cuadro resumen con el total de riesgos y su estado.....	145
La plantilla del HL deberá ser aceptada por FMB previo al desarrollo del HL.....	145
Todos los documentos referenciados como evidencia de cierre de un riesgo, deberán ser entregados a FMB por tal de poder mantener el HL vivo tras la finalización del contrato. Será responsabilidad del ADJUDICATARIO poner a disposición de FMB dicha documentación, considerándose esta documentación incluida en la actividad del registro de peligros.	145
El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 3 semanas. Para la optimización del tiempo de revisión se podrá establecer una estrategia conjunta con FMB que permita revisiones parciales. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.	146
Registro de Peligros (Hazard Log): Exportaciones	146
Cuando sea requerido, el ADJUDICATARIO podrá establecer exportaciones al Operador y Mantenedor.	146
Las exportaciones deberán ser recogidas en un documento a parte o como Apartado específico del HL con la finalidad de poder trabajarlas de forma ágil con FMB.....	146
Todas las exportaciones deberán identificar claramente el riesgo residual que debe ser cubierto por la SRAC. Se entenderá como riesgo residual aquella parte del riesgo que no haya podido ser mitigada por las mitigaciones bajo el control del ADJUDICATARIO y que, por lo tanto, para que el riesgo quede totalmente mitigado se verá afectado por una SRAC.	146
Las exportaciones deberán cumplir con las siguientes condiciones:	146
Que NO vaya en contra de las condiciones técnicas y/o particulares descritas en el pliego que deberían ser cubiertas por el sistema.....	146
Que exista una clara trazabilidad y relación entre accidente / situación de peligro / escenario / evento desencadenante / causa / riesgo inicial / SRAC.....	146
Si el riesgo inicial asociado a una SRAC presenta un nivel de “Intolerable o No deseable”, deberá tener asociada en sus mitigaciones una función de seguridad del sistema técnico acorde al mismo.	146
El riesgo asociado a una SRAC debe presentar un nivel de riesgo “Tolerable”, con una medida de reducción técnica que complete la exportación (no se aceptarán riesgos mitigados exclusivamente con exportaciones).	146
Que la definición de la SRAC sea clara y completa. Describiendo qué hay que cumplir y evitar definir qué hay que hacer. La exportación ha de ser en forma de requisito diciendo qué, pero no como.	146

Asimismo, las SRAC's deberán cumplir con lo prescrito en la norma UNE EN50129, Apartado 5.3.13.146

Las exportaciones deberán ser trabajadas conjuntamente con FMB para garantizar que se cumplen las condiciones anteriormente descritas. Finalmente, deberán ser aceptadas por FMB. 146

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de 1 semana, siempre que se establezca una estrategia conjunta que permita la consolidación de cada una de las exportaciones. 146

El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto. 146

Notas Técnicas de Seguridad..... 146

Para todos aquellos riesgos en los que se utilice el principio de aceptación de riesgo de estimación explícita y por lo tanto se deba argumentar la robustez del diseño, se realizará una nota técnica de seguridad. 146

Esta Nota técnica de seguridad deberá incluir, como mínimo:..... 147

Descripción funcional del subsistema afectado. 147

Descripción de la implementación de la función. 147

Argumentación cualitativa de la robustez del diseño. 147

Argumentación cuantitativa de la robustez del diseño (deberá acompañarse de un FTA que evidencie el cálculo cuantitativo). 147

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 2 semanas por Nota Técnica. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto..... 147

Informe de Verificación y Validación..... 147

A la finalización de la fase 10 el ADJUDICATARIO deberá entregar el Informe de Verificación y Validación. 147

Dicho informe deberá evidenciar el cumplimiento de todos los requisitos de diseño con especial énfasis en los requisitos de Seguridad Ferroviaria. La trazabilidad entre requisitos de Seguridad Ferroviaria y casos de prueba deberá ser clara, incluyendo el resultado de dicha prueba. 147

En el supuesto que haya habido alguna prueba relacionada con algún requisito de Seguridad Ferroviaria pendiente, No OK o con comentarios, el informe deberá contener el plan de acción y la argumentación que permita justificar identificar de forma clara si el resultado de la prueba compromete o no la seguridad Ferroviaria del sistema y si condiciona la PeS..... 147

Del mismo modo, en el caso de identificarse algún No OK en los casos de prueba relacionados con requisitos de diseño que no sean de Seguridad, deberá recogerse en el informe identificando de forma clara el impacto de incumplimiento de dicho requisito, el plan de acción y si condicionan la PeS del sistema..... 147

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 2 semanas. Para la optimización del tiempo de revisión se podrá establecer una estrategia conjunta con FMB que permita revisiones parciales. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto. 147

Safety Case..... 147

A la finalización de la Fase 10 del ciclo de vida identificado en la norma UNE EN 50126:2018, el ADJUDICATARIO deberá elaborar el Safety Case. 147

Este documento deberá respetar el índice marcado por la norma UNE EN 50129:2020..... 147

Deberá reflejar las actividades de Seguridad Ferroviaria realizadas hasta la fecha de publicación del documento, identificando claramente si hay desviaciones en la estrategia de Seguridad Ferroviaria, respecto lo definido en el plan de Seguridad Ferroviaria y el estado de madurez del sistema para la puesta en servicio cumpliendo con los requisitos de Seguridad Ferroviaria. 147

Asimismo, deberá identificar cualquier punto destacable en materia de Seguridad Ferroviaria (incluyendo Verificación y Validación) que afecte al proyecto. 148

Finalmente, las conclusiones deberán incluir una mención explícita sobre si el proyecto tiene un grado de madurez suficiente como para autorizar la Puesta en Servicio..... 148

Asimismo, el Safety Case deberá establecer las condiciones necesarias para mantener el sistema en estado seguro tras la puesta en servicio y desde la finalización del contrato hasta la fase 13 del ciclo de vida. 148

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 1 semana. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto..... 148

Informe de Evaluación y Certificado ISA..... 148

Con la entrega de cada Safety Case, el ADJUDICATARIO deberá entregar un informe ISA. 148

Este informe ISA deberá avalar el proceso de Seguridad Ferroviaria seguido y así certificar las funciones de seguridad del sistema completo. El ISA de diseño deberá contener una conclusión clara sobre la Seguridad Ferroviaria del sistema para la realización de pruebas dinámicas. El ISA de PeS deberá contener una conclusión clara sobre la seguridad del sistema y sus funciones de seguridad para la PeS del sistema. 148

FMB tendrá potestad para contactar con ISA del ADJUDICATARIO siempre que lo estime oportuno. Asimismo, en caso de requerirse, tendrá acceso al registro de observaciones realizado durante el proceso de evaluación del ISA. 148

En el caso de que el sistema integre distintos subsistemas que dispongan de certificado propio, se considerará fuera del alcance la certificación de dichas funciones, tomando los certificados de subsistema como válidos. El ADJUDICATARIO deberá entregar el informe del sistema dónde se avalará la integración de todos los subsistemas, garantizando su integración segura y que, en su conjunto, el sistema mantiene las funciones de seguridad certificadas por los subsistemas. Por lo tanto, el informe deberá incluir TODAS las funciones de seguridad y certificarlas (sea por certificar su desarrollo con el sistema, sea por referencia a certificados de subsistema)..... 148

Asimismo, el ADJUDICATARIO deberá entregar un certificado que certifique TODAS las funciones de seguridad implementadas por el sistema. Dicho certificado deberá contener, como mínimo, las funciones de seguridad y el SIL certificado..... 148

Puesto que una de las funciones del evaluador es acreditar el correcto proceso de Seguridad Ferroviaria seguido por el ADJUDICATARIO, el ISA deberá trabajar en paralelo al desarrollo de proyecto, debiendo entregarse el informe ISA en un plazo no superior a 3 días desde la entrega del Safety Case consolidado. 148



Durante la duración del contrato, el Informe ISA de PeS deberá acreditar en todo momento el sistema puesto en servicio. En caso de realizarse modificaciones del sistema durante la vigencia del contrato, el Informe deberá actualizarse para incluir dichas modificaciones.	148
Igual que el Safety Case, el Informe ISA deberá avalar la Seguridad Ferroviaria del sistema, tomando en consideración el cumplimiento de las exportaciones, para su uso hasta la fase 13 del ciclo de vida. .	149
El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 3 días laborables. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.	149
ANEXO 15: NORMATIVA	150
ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.....	150
APR ANALISIS PRELIMINAR DE RIESGOS.	150
BMS SISTEMA DE GESTIÓN DE BATERÍAS.	150
BTMS SISTEMA DE GESTIÓN TÉRMICA DE BATERÍAS.....	150
CBM CONDITION BASED MAINTENANCE.	150
CNAF CUADRO NACIONAL DE ASIGNACIÓN DE FRECUENCIAS EN VIGOR.	150
DMR DIGITAL MOBILE RADIO.	150
ENAC ENTIDAD NACIONAL DE ACREDITACIÓN.....	150
ESS SISTEMA DE ALMACENAMIENTO DE ENERGÍA (ENERGY STORAGE SYSTEM).....	150
FMB FERROCARRIL METROPOLITANO DE BARCELONA.	150
LCC ANÁLISIS DE COSTES DE CICLO DE VIDA (LIFE CYCLE COSTING)	150
HL HAZARD LOG.	150
HM HOMBRE MUERTO.	150
HMI INTERFAZ HUMANO-MÁQUINA.....	150
IM INSPECCIÓN DE MANTENIMIENTO.....	150
IP PROTECCIÓN INTEMPERIE.	150
IS INSPECCIÓN DE SEGURIDAD.	150
MTBF TIEMPO MEDIO ENTRE AVERÍAS (MEAN TIME BETWEEN FAILURES).....	150
NF NORMA FRANCESA.	150
SGSF SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA.	150
UIC UNIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES.	150
DTVH DRESINA ELÉCTRIC DE INSPECCIÓN DE CATENARIA.	150
Directivas Europeas	150
Directiva 1992/58 / CEE. del Consejo, de 24 de junio de 1992, relativa a las disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y de salud en el trabajo (novena directiva particular con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE).....	150
Directiva 2004/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 relativa a la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes	



carcinógenos o mutágenos durante el trabajo (sexta Directiva específica con arreglo al Apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE del Consejo).....	150
Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (refundición).	150
Directiva 2013/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre las disposiciones mínimas de salud y seguridad relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de agentes físicos (campos electromagnéticos) (vigésima Directiva específica con arreglo al artículo 16, Apartado 1, de la Directiva 89/391/CEE), y por la que se deroga la Directiva 2004/40/CE.	151
Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (refundición).	151
Directiva europea 2019/130, por la que se modifica la Directiva 2004/37/CE relativa a la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes carcinógenos o mutágenos durante el trabajo.	151
Otras Norma Europas	151
Recomendación del Consejo 1999/519/CE, de 12 de julio de 1999, relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz).	151
Reglamento (UE) No 1304/2014 de la Comisión de 26 de noviembre de 2014 sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE	151
Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de septiembre de 2016 sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE.	151
Reglamento (CE) nº 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento (CEE) nº 793/93 del Consejo y el Reglamento (CE) nº 1488/94 de la Comisión así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión.	151
Normativa española.....	151
Real Decreto 1406/1989, de 10 de noviembre, por el que se imponen limitaciones a la comercialización y al uso de ciertas sustancias y preparados peligrosos.	151
Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.	151
Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.	152
Real Decreto 665/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos o mutágenos durante el trabajo.	152



Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.....	152
Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico.	152
Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas.	152
Real Decreto 2177/2004, de 12 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, en materia de trabajos temporales en altura.....	152
Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.	152
Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas (transposición al derecho español de la Directiva 2006/42/CE, relativa a las máquinas).	152
Real Decreto 330/2009 de 13 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas.	152
Orden PRE/1624/2002, de 25 de junio, por la que se modifica el ANEXO I del del Real Decreto 1406/1989, de 10 de noviembre, por el que se imponen limitaciones a la comercialización y al uso de ciertas sustancias y preparados peligrosos.	152
Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar". BOE miércoles 19 de agosto de 2009.....	152
Normas UNE	152
UNE-EN 280:2014+A1:2016. Plataformas elevadoras móviles de personal. Cálculos de diseño. Criterios de estabilidad. Construcción. Seguridad. Exámenes y ensayos.	152
UNE-EN 286-3:1995. Recipientes a presión simples, no sometidos a la llama, diseñados para contener aire o nitrógeno. Parte 3: Recipientes a presión, de acero, para los equipos de frenado por aire y para equipos neumáticos auxiliares del material rodante ferroviario.	153
UNE-EN 286-4:1995. Recipientes a presión simples, no sometidos a llama, diseñados para contener aire o nitrógeno. Parte 4: Recipientes a presión de aleaciones de aluminio para los equipos de frenado por aire y los equipos neumáticos auxiliares del material rodante ferroviario.	153
UNE-EN 10025-3:2020. Productos laminados en caliente de aceros para estructuras. Parte 3: Condiciones técnicas de suministro de los aceros estructurales soldables de grano fino en la condición de normalizado/laminado de normalización.....	153
UNE-EN 12663-1:2011+A1:2015. Aplicaciones ferroviarias. Requisitos estructurales de las cajas de los vehículos ferroviarios. Parte 1: Locomotoras y material rodante de viajeros (y método alternativo para vagones de mercancías).	153
UNE-EN 12663-1:2018. Equipamiento para trabajos temporales de obra. Redes de seguridad. Parte 1: Requisitos de seguridad y métodos de ensayo.	153



UNE-EN 12999:2011+A2:2018. Grúas. Grúas cargadoras.	153
UNE-EN 13001-1:2015. Grúas. Requisitos generales de diseño. Parte 1: Principios generales y requisitos.	153
UNE-EN 13231-2. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Recepción de trabajos. Parte 2: Recepción de carriles reperfilados en vía plena, aparatos de vía y dispositivos de expansión.....	153
UNE EN 13272. Aplicaciones ferroviarias. Alumbrado eléctrico para el material rodante de sistemas de transporte público.	153
UNE-EN 13715:2021. Aplicaciones ferroviarias. Ejes montados y bogíes. Ruedas. Perfil de rodadura. Perfil ORE S-1002.	153
UNE-EN 14033-1: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Máquinas para la construcción y el mantenimiento que se desplazan exclusivamente sobre carriles. Parte 1: Requisitos técnicos para la circulación.....	153
UNE-EN 14033-2: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Máquinas para la construcción y el mantenimiento que se desplazan exclusivamente sobre carriles. Parte 2: Requisitos técnicos para el desplazamiento y el trabajo.	153
UNE-EN 14033-3: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Máquinas para la construcción y el mantenimiento que se desplazan exclusivamente sobre carriles. Parte 3: Requisitos generales de seguridad.	153
UNE-EN 14033-4: 2019. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Máquinas para la construcción y el mantenimiento que se desplazan exclusivamente sobre carriles. Parte 4: Requisitos técnicos para la circulación, el desplazamiento y el trabajo en el ferrocarril urbano.....	153
UNE-EN 14363: 2017+A1:2019. Aplicaciones ferroviarias. Ensayos y simulaciones para la aceptación de las características dinámicas de los vehículos ferroviarios. Comportamiento dinámico y ensayos estáticos.....	154
UNE-EN 14531-2:2016. Aplicaciones ferroviarias. Métodos para el cálculo de las distancias de frenado de parada y desaceleración e inmovilización. Parte 2: Cálculos paso a paso para composiciones de tren o vehículos aislados.	154
UNE-EN 15016. Dibujos técnicos. Aplicaciones ferroviarias.....	154
UNE-EN 15085. Aplicaciones ferroviarias. Soldeo de vehículos y de componentes ferroviarios.....	154
UNE-EN 15152:2020. Aplicaciones ferroviarias. Parabrisas frontales de cabinas de tren.....	154
UNE-EN 15227:2021. Aplicaciones ferroviarias. Requisitos de resistencia a la colisión para cajas de vehículos ferroviarios.	154
UNE-EN 15355:2019+A1:2023. Aplicaciones ferroviarias. Frenado. Válvulas de distribuidor y dispositivos de aislamiento del distribuidor.....	154
UNE-EN 15611:2020. Aplicaciones ferroviarias. Frenado. Válvulas relé.	154
UNE-EN 16729-2:2020. Aplicaciones ferroviarias. Infraestructura. Ensayos no destructivos en carriles de vía. Parte 2: Inspección por corriente de Foucault de los carriles de vía.	154
UNE 25006:1971. Llantas ranuradas para ballestas de ferrocarril. laminadas.	154



UNE-EN 45502-2-1: 2005. Productos sanitarios implantables activos. Parte 2-1: Requisitos particulares para los dispositivos médicos implantables activos previstos para el tratamiento de la bradiarritmia (marcapasos cardíaco).....	154
UNE-EN 45545-1 a 6: Aplicaciones ferroviarias. Protección contra el fuego de vehículos ferroviarios.	154
UNE-EN 50121-3-1: 2017/a1:2019. Aplicaciones ferroviarias. Compatibilidad electromagnética. Parte 3-1: Material rodante. Tren y vehículo completo.	154
UNE-EN 50121-3-2: 2017/a1:2019. Aplicaciones ferroviarias. Compatibilidad electromagnética. Parte 3-2: Material rodante. Aparatos.....	154
UNE-EN 50126-1:2018. Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS). Parte 1: Procesos RAMS genéricos.	154
UNE-EN 50126-2: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS). Parte 2: Aproximación sistemática para la seguridad.	154
UNE-EN 50128:2012/A2:2021. Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Software para sistemas de control y protección del ferrocarril.....	155
UNE-EN 50129:2020. Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Sistemas electrónicos relacionados con la seguridad para la señalización.....	155
UNE-EN 50155:2018. Aplicaciones ferroviarias. Equipos electrónicos utilizados sobre material rodante.	155
UNE-EN 50355:2013. Aplicaciones ferroviarias. Cables con comportamiento especial frente al fuego para material rodante ferroviario. Aislamiento delgado y de espesor normalizado. Guía de uso.	155
UNE-EN 50500:2009/A1:2015. Procedimientos de medida de los niveles de campos magnéticos generados por aparatos eléctricos y electrónicos en el entorno ferroviario en relación a la exposición humana.....	155
UNE-EN 60300-3-3:2017. Gestión de la confiabilidad. Parte 3-3: Guía de aplicación. Cálculo del coste del ciclo de vida.	155
UNE-EN 61373:2011 CORR 1:2011. Aplicaciones ferroviarias. Material rodante. Ensayos de choque y vibración.	155
UNE-EN 62402:2019. Gestión de la obsolescencia.....	155
UNE-EN IEC 62485. De 1 a 6: Requisitos de seguridad para las baterías e instalaciones de baterías...	155
UNE-EN 62625. Material electrónico ferroviario. Sistema a bordo de registro de datos de conducción.	155
UNE-EN IEC 62928: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Equipo de material rodante. Baterías de propulsión de iones de litio de a bordo.	155
UNE EN ISO 2719. 2017. Determinación del punto de inflamación. Método Pensky-Martens en vaso cerrado. (ISO 2719:2016).....	155
UNE-EN ISO 8501-1:2008. Preparación de sustratos de acero previa a la aplicación de pinturas y productos relacionados. Evaluación visual de la limpieza de las superficies. Parte 1: Grados de óxido y	



de preparación de substratos de acero no pintados después de eliminar totalmente los recubrimientos anteriores. (ISO 8501-1:2007).	155
UNE-EN ISO 9001:2015. Sistemas de gestión de la calidad. Requisitos (ISO 9001:2015).	155
UNE-EN ISO 11114-1:2012/A1:2017. Botellas para el transporte de gas. Compatibilidad de los materiales de las botellas y de las válvulas con el gas contenido. Parte 1: Materiales metálicos. Modificación 1. (ISO 11114-1:2012/Amd 1:2017).	155
UNE-EN ISO 11688-1:2010. Acústica. Práctica recomendada para el diseño de máquinas y equipos de bajo nivel de ruido. Parte 1: Planificación. (ISO/TR 11688-1:1995).	156
UNE-ISO 30301: 2019. Información y documentación. Sistemas de gestión para los documentos. Requisitos.	156
UNE-EN ISO 80000. Magnitudes y unidades.	156
UNE-CEN/TR 15545:2009 IN. Guía para la utilización de la Norma EN 545.	156
UNE-CLC/TS 50238-2. Aplicaciones ferroviarias. Compatibilidad entre el material rodante y los sistemas de detección de trenes. Parte 2: Compatibilidad con los circuitos de vía (Ratificada por la Asociación Española de Normalización en agosto de 2020.)	156
Normas UIC.....	156
UIC 515-1 OR - Disposiciones generales para componentes de bogie de remolque	156
UIC 54. Perfil del carril 54E1.	156
UIC 60. Carril 60E1	156
UIC 510. Equipos remolcados: Ruedas y ejes - Condiciones relativas al uso de ruedas de diferentes diámetros.....	156
UIC 512. Material rodante - Condiciones que deben respetarse en relación con el funcionamiento de los circuitos de vía.	156
UIC 540. Frenos - Frenos de aire comprimido.	156
UIC 541. Frenos - Cilindros/unidades de freno de aire - Condiciones generales de certificación y uso.	156
UIC 542. Frenos - Especificación técnica para el suministro de zapatas de freno de fundición fosforada para equipos motorizados y remolcados.	156
UIC 543. Freno: requisitos relacionados con el equipamiento del equipo remolcado.	156
UIC 544. Frenos - Rendimiento de Frenado.	156
UIC 545. Freno - Inscripciones, marcas y señales.	156
UIC 546. Freno. Requisitos relativos a la construcción de los distintos componentes del freno.....	157
UIC 547. Freno - Frenos de aire comprimido - Programa de prueba estándar.	157
UIC 566. Loading of coach bodies and their components.....	157
UIC 615-1. Unidades tractoras - Bogíes y tren de rodaje - Condiciones generales aplicables a los Componentes.	157
UIC 623. CONDICIONES DE ENSAYO Y ACEPTACIÓN EN SERIE PARA MOTORES DIÉSEL DE GRUPOS MOTRICES	157



UIC 625-6. NORMATIVA RELATIVA A LAS CONDICIONES DE VISIBILIDAD DE LOS COMPARTIMENTOS DE CONDUCCIÓN DE MATERIAL ALIMENTADO CON MOTOR DE COMBUSTIÓN	157
UIC 811-1-OR. ESPECIFICACIÓN TÉCNICA PARA EL SUMINISTRO DE EJES PARA MATERIAL TRACTOR Y DE ARRASTRE	157
UIC 812-3. Ruedas monobloque para material rodante de motor y remolcado – Tolerancias.	157
UIC 813-O. Especificación técnica para el suministro de juegos de ruedas para material tractor y remolcado - Tolerancias y montaje	157
UIC 832. Especificación técnica para el suministro de zapatas de freno de fundición fosforada para equipos motorizados y remolcados.....	157
UIC 854. ESPECIFICACIÓN TÉCNICA PARA EL SUMINISTRO DE BATERÍAS DE ARRANQUE ALCALINAS Y DE PLOMO-ÁCIDO	157
UIC 860/6. Normas contables para el tráfico internacional de pasajeros.....	157
Otras Normativas.....	157
ISO 8573-1: 2010. Aire comprimido. Parte 1: Contaminantes y clases de pureza.	157
Norma francesa. NF F03-402. Profil théorique de roulement.....	157
Norma francesa. NF F 11-100:2005. Matériel Ferroviaire Roulant - Qualité de l'Air Comprimé pour l'Utilisation d'Appareils et de Circuits Pneumatiques.	157
383-1974 - IEEE Standard for Type Test of Class 1e Electric Cables, Field Splices, and Connections for Nuclear Power Generating Stations.	157

1. OBJETO DEL PLIEGO

El presente Pliego de Condiciones Técnicas tiene por objeto definir las características fundamentales necesarias para el suministro de una Dresina Tractor de Vía Híbrida (en adelante DTVH) para los trabajos de mantenimiento de vía en las líneas de ancho internacional, mantenidos por la Unidad de Mantenimiento de Vía y Catenaria (UMVC) y explotadas por el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona (en adelante FMB).

2. ALCANCE

Mediante la presente licitación, se pretende dar respuesta a la adquisición de una DTVH para los trabajos de mantenimiento de vía en las líneas explotadas por el FMB (una dresina híbrida con ancho 1.435 mm).

Este vehículo auxiliar ferroviario (VAF) estará proyectado para arrastrar la maquinaria siguiente:

- Tova para balasto; de ancho 1.435 mm, con una tara de 26 Tn y una carga de 20 m³ de balasto equivalente a 32 Tn (ver ANEXO 10). Total, peso aproximado que debe arrastrar, 58 Tn.
- Pórtico de carriles: compuesto por 7 unidades con una tara de 1 Tn por cada pórtico y una carga de 16 carriles. Total, peso aproximado que debe arrastrar, 23 Tn (ver ANEXO 9).

3. NORMATIVA APLICABLE

Serán de aplicación todas las normas europeas, españolas y de la Comunidad Autónoma de Cataluña que rigen los distintos ámbitos técnicos, de seguridad, medioambientales, etc., especificados en este Pliego.

El diseño general del VAF, y en particular de cada subconjunto, deberá adaptarse a las normas generales vigentes y a las prescripciones definidas en el presente documento.

En el ANEXO 15 de este Pliego se recogen las principales normas que debe cumplir el vehículo.

4. DESCRIPCION GENERAL

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) pretende describir a nivel funcional el vehículo que se solicita, de tal forma que se le da opción al OFERTANTE de proponer la mejor solución. En aquellos puntos que se considera necesario, se describe qué se espera a nivel técnico. El cumplimiento del Pliego en todos sus puntos es obligatorio, siendo excluidas las propuestas que no cumplan estrictamente con el Pliego.

Se debe entender este proyecto como llaves en mano.

Tendrá que aportar una memoria descriptiva de la propuesta presentada adjuntando material gráfico, planos y en general toda la información que se considere necesaria para describir técnicamente el alcance de la propuesta.

El OFERTANTE deberá tener experiencia demostrada en la fabricación de dresinas similares al especificado en este Pliego.

La fabricación del vehículo deberá llevarse a cabo cumpliendo las normativas de calidad, medio ambiente y seguridad más exigentes.

El diseño deberá estar dimensionado para garantizar que el vehículo pueda prestar servicio durante un periodo mínimo de 30 años.

De forma general el DTVH deberá ajustarse al estado del arte y a las normativas actuales con el objetivo de alcanzar un rendimiento del trabajo, una fiabilidad y una disponibilidad óptimos. Será asimilable a otros existentes en el mercado con resultados probados en otras administraciones, alejándose de prototipos o soluciones ex profeso.

La seguridad, tanto para el personal de mantenimiento y operación como para el entorno deberá ser una prioridad. Para ello, el diseño estará enfocado hacia conseguir los máximos niveles de seguridad, cumpliendo los estándares y normas más exigentes.

La fiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad deberán ser elevadas. El diseño deberá ser tal que se evite, en la medida de lo posible, cualquier tipo de avería que inmovilice el vehículo. En caso de que estas averías ocurriesen el vehículo deberá poder recuperarse de una forma fácil.



El coste de mantenimiento deberá ser lo más bajo posible. Para ello deberá prestarse especial atención a la mantenibilidad del DTVH.

El peso y consumo energético deberán ser lo más bajos posibles a fin de disminuir el consumo de combustible.

La sostenibilidad ambiental es valor fundamental para FMB por lo que deben aplicarse los estándares más avanzados en este ámbito.

Los plazos de entrega son de máxima importancia para FMB por lo que deben ser lo más reducidos posible.

El fabricante trabajará estrechamente con el cliente y entregará todas las informaciones y documentos necesarios que se le soliciten. Se prevé su participación en las reuniones de seguimiento acordadas en fase de proyecto y ejecución.

Las principales premisas y características de esta dresina serán las siguientes:

4.1. CARACTERÍSTICAS

Las principales características del DTVH serán las siguientes:

- Circulación exclusiva ferroviaria.
- Será autopropulsado en modo desplazamiento y en modo trabajo.
- El valor límite de ruido para los diferentes casos de aplicación no podrá sobrepasar el nivel definido en el Reglamento (UE) núm. 1304/2014.
- La dresina será capaz de circular por las líneas L-2, L-3, L-4, L-5, L-9 y L-11 (ancho 1.435 mm) de FMB, de las que se recogen las características en este Pliego de Prescripciones Técnicas (ver ANEXO 1).
- Deberá circular en curvas donde esté instalado contracarril (ver ANEXOS 2 y 5), sin desmontar éste, sin que se precise ninguna manipulación previa en el DTVH y con prestaciones iguales a los que resulten para circular en vía sin contracarril. Igualmente, no se precisará desmontar ningún elemento auxiliar de la vía de instalación fija (juntas, elementos de señalización, engrasadores de vía...).
- Deberá activar los circuitos de vía (shuntar) según la norma UNE-EN 14033 y según Apartado de características generales de los dispositivos de rodadura del presente Pliego.
- La posición y montaje de los enganches se describe en el ANEXO 4.
- Estará provista de los elementos necesarios que garanticen las condiciones en el trabajo más adecuadas en cuanto a no emisión de humos, nivel de ruidos, iluminación, seguridad, etc., de acuerdo con la normativa y reglamentación vigente en la Comunidad Europea.
- Todos los elementos (tomas de corriente, aire, etc.) se encontrarán en ambos lados del vehículo y duplicadas en cada extremo de éste.

El sistema de tracción del vehículo será hidrostático, mediante bomba de caudal variable embrizada a un motor diésel y cuatro motores de caudal variable que accionen los ejes.

Dispondrá de una cabina con dos puestos de conducción iguales y con todas las funciones en cada uno de ellos, para el gobierno de la dresina en los dos sentidos de marcha.

4.2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS LINEAS

El vehículo será apto para circular por todas las líneas de la Red de FMB con galga de vía 1.435mm, teniendo en cuenta todas y cada una de las características generales de las líneas detalladas en el ANEXO 1 del presente Pliego de Condiciones Técnicas.

4.3. GALIBO

El vehículo se inscribirá perfectamente en el gálibo de todas las líneas de la Red de FMB, con galga 1.435mm (ver ANEXO 2).

Las dimensiones del DTVH serán las máximas compatibles con dicho contorno. El fabricante deberá justificar en su oferta que no existe posibilidad de que, en ningún momento, por efecto de la flexibilidad de la suspensión u otras causas, el vehículo rebase los límites del gálibo, imponiendo si es preciso dimensiones más restringidas al vehículo.



Todas las partes móviles del vehículo (estabilizadores, etc.) deberán poseer una posición de transporte dentro del gálibo citado en la cual existirá un bloqueo o seguro que impedirá durante la marcha cualquier movimiento de las citadas piezas móviles, quedando esta posición supervisada. La pérdida de la posición de transporte durante la marcha provocará un paro de emergencia de la DTVH.

Los vehículos estarán diseñados para un comportamiento dinámico acuerdo con la norma UNE-EN 14363: 2017 +A1:2019 de aplicaciones ferroviarias sobre ensayos y simulaciones para la aceptación de las características dinámicas de los vehículos ferroviarios; comportamiento dinámico y ensayos estáticos. Esta será adaptada a las características de la red de ancho 1.435 mm. Este estándar incluirá también la seguridad contra descarrilo.

Hay que garantizar la acoplabilidad y gálibo con todo el material remolcado de FMB (ver ANEXOS 9 y 10). Habrá que hacer un estudio de inscripción en curva teniendo en cuenta el voladizo de la máquina, el ángulo del enganche y la longitud de la nueva dresina entre los enganches.

4.4.VELOCIDADES

La velocidad de traslado del DTVH debe alcanzar como máximo los 35 km/h, en ambos sentidos.

En una rampa de 45 ‰ deberá poder alcanzar una velocidad de 35 km/h en recta y de 15 km/h en curva de radio 130 m.

La velocidad de trabajo será de 5 km/h en velocidad de trabajo. Para el accionamiento de esta velocidad existirá en el pupitre un “joystick” de cómodo manejo.

El radio mínimo de circulación en vía general y en cocheras se describen en el ANEXO 1.

Estas velocidades se lograrán en marcha autopropulsada.

4.5.DECELERACIONES

La deceleración de frenado de emergencia alcanzará un valor máximo de $1.00 \pm 0.05 \text{ m/s}^2$.

El tiempo de respuesta del freno de emergencia será menor de 1,5 segundos, desde que se aplique hasta que se alcance el 90 % del valor máximo de frenado.

4.6.PESO Y CARGA

El peso del vehículo no sobrepasará las 44T y estará equilibrado lo máximo posible entre ejes no superando una diferencia de 1,5 toneladas entre éstos.

El peso por eje máximo admisible, en condiciones de servicio y totalmente equipado, será de 22,6T.

La carga máxima admisible es de 7T.

Excepcionalmente, se admitirá un valor de carga superior siempre y cuando se respete lo dispuesto a este efecto en la norma UNE EN 14033-4:2019. Todos los valores de peso indicados se refieren al vehículo dotado de todos sus equipamientos y en condiciones de orden de marcha.

Se indicará en el **SOBRE 3** de la Oferta el peso de cada eje del vehículo, valorándose positivamente la reducción de peso total del vehículo con respecto a los valores máximos aquí indicados.

4.7.DIMENSIONES

La longitud máxima del vehículo será de 10.500 mm de bastidor más la medida de los topes instalados, de 5.500 mm entre ejes y 2.600 mm de anchura.

La altura estará limitada por los gálibos citados en el ANEXO 2.

4.8.CONDICIONES DE UTILIZACION ATMOSFERICAS Y MEDIOAMBIENTALES

Los DTVH estarán fabricado para la circulación, trabajo y estacionamiento a la intemperie, pudiendo soportar:

- temperaturas externas comprendidas, como mínimo, entre -15°C y +50°C.
- la humedad en el ambiente de un 100% (no existiendo condensaciones).



Debe tenerse en cuenta que las variaciones entre estas dos temperaturas pueden ser bruscas, en el caso de salida de un túnel o depósito a la intemperie, por lo que los equipos y material estarán diseñados para no verse afectados en su funcionamiento por esta contingencia.

Además, dado que el vehículo podrá funcionar en la intemperie (depósitos o tramos de línea en intemperie), estará diseñados para poder soportar sin ver alterado su normal funcionamiento todas las contingencias que de esta condición se deriven (lluvia, viento, nieve, sol, etc.).

También estará concebido para trabajar en ambiente con polvo, partículas metálicas, así como depósitos grasientos sobre la vía, todo lo cual debe ser tenido en cuenta a fin de que su presencia no perturbe el normal funcionamiento del vehículo.

El vehículo podrá ser lavado en su totalidad en los túneles de lavado que dispone FMB.

4.9.CONDICIONES DE ACOPLABILIDAD

El vehículo estará dotado en sus extremos de enganches Rockinger tipo RO-290 (ver ANEXO 4).

Dispondrá de un segundo sistema de enganche, manual, por si falla el primero. Este sistema funcionará en paralelo al primero.

El sistema será del tipo cadena y gancho de seguridad.

4.10. MANIOBRAS DE LEVANTE EN TALLERES O EN CASO DE DESCARRILAMIENTO

El vehículo dispondrá de placas de levante en los puntos adecuados del bastidor, tanto para levante en talleres como para cualquier intervención en línea.

4.11. MANTENIBILIDAD

Los diferentes dispositivos y componentes del vehículo estarán colocados de manera accesible y fácil mantenimiento.

Todos los elementos, tomas de corriente, aire, etc. se encontrarán duplicados en ambos lados del vehículo.

4.12. CERTIFICACIONES E INSTRUCCIONES DE MANEJO

Junto con el vehículo se entregarán los certificados y manuales correspondientes de los diferentes elementos antes de la recepción provisional del vehículo, tal y como se indica en el Capítulo 14 del presente PPT.

5. BASTIDOR Y CAJA

5.1.GENERALIDADES

La construcción básica de este vehículo se compondrá de un chasis robusto apoyado en sus extremos en dos bogíes motrices; el vehículo dispondrá, en un extremo, de una cabina con dos puestos de conducción y asientos para el personal; el acceso a la cabina será por los dos laterales del vehículo; en el otro extremo habrá una plataforma de carga con una grúa.

Dimensiones principales:

- Ancho de vía entre bordes interiores de carriles 1.435 mm.
- Longitud total bastidor 10.500 mm.
- Distancia entre ejes (en caso de que el vehículo no disponga de bogies sino de ejes individuales) 5.500 mm.
- Altura de la superficie del bastidor al carril 1.000 mm.
- Altura del gancho de tracción al carril (En caso de no poder garantizar esta altura, se debe confirmar que la barra de enganche es adaptada a esta altura) 595 mm.



- | | |
|--|-----------------|
| • Altura máxima de la grúa plegada | 3.780 mm. |
| • Carga máxima por eje | 13.000 Kg. |
| • Carga máxima admisible | 7.000 Kg. |
| • Distancia entre caras internas de las ruedas | 1.360 +2/-0 mm. |
| • Anchura máxima | 2.600 mm. |

Nota: La altura máxima estará limitada por los gálibos citados en el ANEXO 2 no superando los 3.800 mm.

5.2. BASTIDOR

5.2.1. ESTRUCTURA DEL BASTIDOR

El diseño del bastidor cumplirá con las disposiciones del Apartado 6.2 de la norma UNE EN 14033-1:2018.

Será de construcción robusta, soldada con perfiles laminados y chapas de acero, según los procedimientos técnicos de soldadura y fabricación más modernos (proceso de soldadura y personal homologado por una entidad acreditada para tal fin). Las vigas longitudinales y transversales principales serán en forma de H.

Sobre el bastidor se fijan los sistemas, conjuntos o mecanismos de propulsión, suspensión, frenado, trabajo y demás elementos de la máquina.

Las uniones soldadas deberán ser de alta calidad ejecutadas por soldadores homologados mediante norma UNE-EN 15085 de Aplicaciones Ferroviarias.

Una vez terminado el bastidor con todos los soportes de los diferentes elementos se someterán a un proceso de granallado según norma UNE-EN ISO 8501-1:2008, o sistemas de limpieza equivalentes que no precisen granallado.

En todas las zonas de piso para el personal que trabaje con el vehículo, se deberá prever la instalación de pavimento antideslizante, para evitar caídas, debiendo ser resistente al desgaste y a la grasa.

Se tienen que prever registros en aquellos puntos de la plataforma que sean necesarios para la extracción o el mantenimiento de equipos o sistemas funcionales. Las tapas de estos registros se tienen que construir de manera robusta, pero tienen que ser manipulables por un solo operario de mantenimiento. El sistema de fijación o cierre de estos registros tienen que prever criterios de mantenibilidad.

La plataforma de carga tiene que prever la presencia del personal operativo de la máquina para tareas como atar cargas o revisar material siempre con la máquina parada, habrá que prever los sistemas de prevención adecuados para estos trabajos indicados.

La plataforma de carga estará protegida a su perímetro por laterales abatibles en tramos de longitud razonable para su fácil manipulación. Estos laterales estarán formados por marcos estructurales revestidos por chapa colaborando que ofrecerá rigidez a todo el conjunto del lateral. Estas estructuras se apoyarán sobre tantos teleros como sea necesario, distribuidos de forma uniforme y quedarán articuladas a la parte inferior pudiendo abatirse 180° hacia el exterior para permitir la carga o descarga de material de forma accesible. Estas articulaciones serán robustas para mantener la función batiente a lo largo de la vida de la máquina. Los laterales serán biestables, es decir, solo admitirán dos posiciones estables: a 0° o 180°. No se admitirán estados intermedios en circulación, por lo cual se preverán sistemas de fijación que permitan bloquear estos elementos en los dos estados admisibles. Estas fijaciones tienen que ser muy sólidas y precisas para que no se produzcan vibraciones y ruidos durante la marcha del vehículo, en cualquier condición de velocidad y estado de la vía.

Así mismo, los teleros de apoyo de estos laterales se tienen que poder desmontar para facilitar la carga de materiales voluminoso sin necesidad de tener que elevar la carga por encima de los teleros. A efectos de gálibo habrá que prever que la máquina pueda circular con los laterales abatidos hacia fuera 180°. Los laterales tendrán que poderse desmontar por dos operarios cumpliendo los requerimientos normativos de manipulación de cargas.

Deberán aportarse durante el proyecto los cálculos a fatiga de todos los elementos, indicando los valores de tensiones admisibles y número de ciclos a los que ha sido sometido.

En el bastidor se colocarán bridas de enganche para levantar el vehículo con grúas, y soportes antideslizantes para levantar el vehículo con gatos.



5.2.2. PLATAFORMA DE CARGA

La DTVH dispondrá de una plataforma de carga en la parte trasera.

5.2.3. PUNTOS PARA ELEVACIÓN Y APLICACIÓN DE GATOS

En el bastidor se colocarán bridas de enganche para levantar el vehículo con grúas. Asimismo, dispondrá en el bastidor de los puntos de apoyo o elevación adecuados, que permitan efectuar en el taller la elevación o levante seguros, mediante el empleo de gatos. En la elevación y aplicación de gatos en operaciones de servicio y taller se aplicarán los casos de carga especificados en la norma UNE-EN 12663-1:2011+A1:2015.

Para el caso de descarrilo, se dispondrá, en las zonas de los testeros de cada uno de los vehículos que compongan el vehículo, de cuatro apoyos laterales, uno en cada esquina del bastidor, que permitan el asentamiento de gatos.

No será necesario el desmontaje de elementos para apoyar los gatos a estos puntos de apoyo. En este caso, se permite reducir el factor de carga indicado en la norma UNE-EN 12663-1:2018 hasta 1,0.

Cada vehículo estará diseñado para poder ser levantado por uno de sus testeros, manteniendo uno o varios ejes colgando, sin deterioro de ninguna clase.

Tanto los puntos de arrastre, como los de apoyo o elevación estarán debidamente señalizados.

El vehículo dispondrá de un sistema manual de encarrilado que permitirá su encarrilado de manera segura y rápida. Se incluirá en la oferta una descripción del sistema de encarrilado.

5.2.4. ACOPLAMIENTOS, ENGANCHES Y TOPES

El vehículo debe cumplir los requisitos definidos en la Norma UNE-EN 14033.

5.2.4.1. ENGANCHES

El vehículo estará dotado en sus extremos de enganches unificados en FMB, tipo Rockinger RO*290 en cada extremo, a 580 mm sobre el plano de rodadura (ver ANEXO 4). Si esta altura no es posible, los enganches serán adaptados para garantizar el acople a esta altura.

Dispondrá así mismo de un sistema de enganche manual o convencional UIC (gancho de tracción Cumplimiento con la UNE EN-14033-1:2018) por si falla el primero, que funcionará en paralelo a este. El sistema será del tipo cadena y gancho de seguridad, o similar, y deberá ser propuesto por la empresa ADJUDICATARIA y aprobado por los técnicos de la UMVC durante el proceso de fabricación.

Dispondrá de un dispositivo de seguridad para fijar las cadenas según se indica en el ANEXO 11.

Las DTVH deberá llevar como dotación una barra de enganche adaptada que se pueda acoplar al propio vehículo y a otro vehículo de FMB para que lo remolque en caso de avería. El fabricante suministrará la barra de remolcado para el ancho de vía (1.435 mm).

5.2.4.2. TOPES

El vehículo estará dotado en sus cuatro extremos de topes o toperas que cumplan con la normativa vigente.

5.2.5. ESTANQUEIDAD

El vehículo estará diseñado para trabajar y circular a la intemperie; a los elementos que estén montados en el exterior no les afectaran las inclemencias del tiempo.

Igualmente, estarán diseñados para resistir las limpiezas periódicas con los equipos habituales de lavado.

5.2.6. CABINA

El vehículo dispondrá de una sola cabina con dos puestos de conducción idénticos, uno en cada sentido de la marcha, para facilitar la visibilidad. En este caso, la capacidad total será de 6 operarios como mínimo (2 conductores y 4 acompañantes).



La cabina será de estructura metálica y el interior de las paredes está revestido con material aislante ignífugo: térmica y acústicamente.

Los niveles de ruido en las cabinas deberán mantenerse lo más bajos posible, limitando el ruido en origen y adoptando las medidas adicionales apropiadas (aislamiento acústico o absorción de sonido). En este sentido, se tendrá en cuenta las medidas a adoptar frente a fuentes de ruido, especificadas en la norma UNE-EN ISO 11688-1:2010.

Será de aplicación el Reglamento UE 1304/2014 de la Comisión Europea en lo referente a los capítulos 4.2.1. / 4.2.2. / 4.2.3. en los que se indican valores límites en casuísticas de máquina estacionaria, puesta en marcha y al ruido de paso.

También se aplicará lo dispuesto en el Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.

El ADJUDICATARIO deberá presentar durante la fase de proyecto un estudio ergonómico de las cabinas que optimice las condiciones de trabajo del operador de la DTVH.

Se incluirá en la Oferta una descripción y planos preliminares de las cabinas.

5.2.6.1. ELEMENTOS DE LA CABINA

La cabina irá dotada también con un botiquín y una caja de herramientas.

Se dispondrá de un armario, cajones o caja, de las dimensiones adecuadas para transporte de útiles y herramientas de trabajo.

5.2.6.2. DISEÑO DE LA CABINA

La estructura de la cabina será enteramente metálica con bastidor autoportante acoplada al bastidor del vehículo mediante amortiguadores para evitar vibraciones.

Sus medidas máximas se ajustarán a lo máximo que permita el bastidor, con tal de conseguir un interior lo más amplio y confortable posible.

La altura libre en cabina será como mínimo de 2m. y su disposición interior es tal que permite una rápida evacuación de todos los ocupantes en caso de emergencia.

Estarán revestidas con material aislante térmica y acústicamente y recubierta con rejilla de aluminio.

El pavimento de las cabinas será antideslizante con aislante térmico e ignífugo, disponiendo de los registros necesarios para el reconocimiento de los equipos que queden instalados debajo de él.

Aparte de los puestos de conducción, la cabina dispondrá de un número determinado de asientos abatibles para el personal. Dicho número de asientos dependerá del espacio sobrante en la cabina, una vez colocados todos los elementos requeridos.

El vehículo dispondrá de un sistema de calefacción y aire acondicionado, así como de un ventilador/extractor para la renovación de aire. La temperatura será regulable mediante un mando situado en cabina. El fabricante indicará en su oferta los sistemas previstos.

La cabina estará equipada de sistemas de presurización que permitirán mantener los habitáculos aislados de entradas de partículas y contaminantes del exterior.

En el interior de la cabina, los puestos de conducción se situarán paralelos al sentido de marcha. La ubicación de los puestos de conducción permitirá una buena visibilidad según ficha UIC 625-6 hacia ambos sentidos de marcha, no debiendo interferir en la misma, la grúa, ni las barandillas de seguridad del mismo, ni otro elemento instalado en la plataforma de la dresina.

Los asientos del conductor serán ergonómicos, podrán regularse tanto en altura como en distancia al pupitre de mandos y serán giratorios.

Los pupitres de mando y control se dispondrán de una manera funcional y lógica y con riesgo mínimo de accionamientos accidentales (apartado 14.8 de la UNE-EN 14033-1:2018).

Aquellos accionados más frecuentemente se ubicarán en lugares óptimamente accesibles. Aquellos que deban accionarse rápidamente, se diseñaran de manera que puedan ser maniobrados sin error, incluso en la oscuridad. Todos ellos están debidamente identificados mediante pictogramas o por un texto corto y preciso en catalán (siguiendo las fichas UIC relativas a ellos). Si hay varias señales acústicas, se distinguirán claramente entre ellas y con relación al ruido ambiente.

En los pupitres de puestos de conducción se instalarán lámparas de advertencia, que deberán encenderse en caso de producirse alguna incidencia.



En cada cabina se preverán tres tomas auxiliares a 230 V 50 Hz para la conexión de cargadores, portalinternas y cargadores de teléfonos móviles, así como para la alimentación de equipos complementarios de medida o diagnóstico y conexión de útiles de limpieza o pequeñas herramientas.

El vehículo debe llevar instalado en cada cabina uno o varios sistemas de comunicaciones homologados para circular por las líneas de la Red de FMB que suministrará el fabricante. Dicho dispositivo será un equipo DMR y un equipo TETRA cuyas características se describen en el ANEXO 6 del presente Pliego de Condiciones.

5.2.6.3. ACCESO A LAS CABINAS

La DTVH dispondrá de dos accesos, uno en cada lateral de la misma situados a continuación de la cabina (debe ser posible acceder a las cabinas desde ambos lados de la vía). Los pasillos tendrán como mínimo 500 mm de ancho.

El acceso a las cabinas se realizará mediante escalerillas con peldaños de material antideslizante (rejilla, etc.) e irán provistos de pasamanos de sección cilíndrica de 30 mm. de diámetro y sin aristas punzantes o cortantes, situados a una altura que permita acceder al vehículo de forma cómoda, según norma EN 14033-4:2019.

Se dispondrá el número de peldaños suficiente, que reunirán las siguientes condiciones mínimas:

- El peldaño inferior estará situado a una altura comprendida entre 30 y 40 cm sobre el nivel del carril.
- Los restantes peldaños tendrán entre sí una separación máxima de 30 cm.
- La separación entre peldaños será la misma para todos ellos.
- Los peldaños y pasamanos no deberán rebasar el gálibo especificado.

A ambos lados de los peldaños de acceso se dispondrán sendos pasamanos, de tal forma que el ascenso o descenso del vehículo resulte cómodo y seguro.

Deberán respetarse los requerimientos del RD 1215/1997 de seguridad en las máquinas en cuanto a accesos.

El diseño y la posición de las empuñaduras deben hacer posible la salida de emergencia de la cabina, pero deben hacer imposible la apertura accidental.

Cada cabina debe disponer de una salida de emergencia, en una dirección diferente a la de la salida normal, según norma EN 14033-1:2018.

5.2.6.4. PUERTAS

La cabina dispone de una única puerta de entrada / salida a un pasillo que comunica ambos lados del vehículo.

Esta puerta de acceso será de tipo corredera, para no interferir en el gálibo del vehículo, cuya parte superior estará concebida como ventana, tendrá cerradura de resbalón y cerrojo accionado con llave unificada y quedará enclavada cuando esté abierta. La maniobra de apertura y cierre se podrá efectuar indistintamente desde el interior o desde el exterior.

Las dimensiones mínimas de su hueco serán de 1,83 m de alto por 0,67 m de ancho. Las puertas tendrán sendos enclavamientos en las posiciones de “abierto” y “cerrado” a fin de impedir que, por efecto de la marcha, pueda abrirse o cerrarse violentamente.

Las puertas deben garantizar la máxima estanqueidad frente a la entrada de polvo o humos.

5.2.6.5. VENTANAS

Las cabinas de la DTVH dispondrán de ventanas en todo su perímetro adecuadas a su tamaño, procurando garantizar la mayor visibilidad posible, y como mínimo una de cada lado será del tipo corredera. La visibilidad del conductor se ajustará a la norma UNE-EN 14033-1.

Las ventanas estarán dotadas de:

- limpiaparabrisas con instalación de lavado (según UNE EN 15152),
- estores (para evitar deslumbramiento),
- dispositivos antivaho y congelación de los parabrisas,
- sistema de limpieza de los mismos que será accionado desde los puestos de conducción.



Estos dispositivos estarán diseñados para que funcionen en condiciones normales sin calentamientos. La capacidad de agua de los depósitos de lavaparabrisas será suficiente para un gran número de días de servicio.

Todos los cristales serán de seguridad, las lunas frontales de 12 mm de espesor como mínimo y el resto de 6 mm como mínimo, no descartándose otros de mayor grosor si el fabricante lo considera oportuno para elevar la seguridad de la DTVH.

Los cristales serán calefactables.

Si algunas de las ventanas se conciben como salida de emergencia, éstas se deberán diseñar con dimensiones y características adecuadas a tal fin, deberán estar convenientemente señalizadas y disponer de un sistema de rotura que facilite la evacuación.

La cabina tendrá una única ventana frontal que ocupará todo el ancho de la misma, de forma que se asegure la estanqueidad y resistencia a impactos.

La visibilidad del conductor se ajustará a la ficha UIC 625-6.

Las ventanas deben garantizar la máxima estanqueidad frente a la entrada de polvo o humos.

5.2.6.6. ASIENTOS DEL CONDUCTOR

En el interior de la cabina principal habrá 2 puestos de conducción en ambos sentidos.

Los asientos del conductor serán:

- ergonómicos
- giratorios
- con reposabrazos
- con reposacabezas
- con mecanismo giratorio
- serán abatibles
- podrán regularse tanto en altura como en distancia al pupitre de mandos
- estarán montados sobre una base robusta que se podrá desmontar con facilidad.

Los pupitres de mando tendrán todos los elementos de mando y manejo para el régimen de trabajo y traslado, dispuestos de forma clara y ergonómica para fácil acceso del maquinista.

En cada cabina se debe colocar un aviso del número máximo de personas que pueden viajar en dicha cabina. En total debe haber un mínimo de 6 asientos, contando los de conducción y los asientos adicionales, que pueden ser abatibles.

5.2.6.7. ASIENTOS PARA ASISTENTES

Aparte de los dos puestos de conducción, la máquina dispondrá de dos asientos de asistente con unas condiciones de visibilidad adecuada en los dos sentidos de marcha.

Los asientos de asistente disponen de un cuadro de mando que le permitirá controlar los parámetros de seguridad exigidos según norma UNE-EN 14033-1:2018: seta de emergencia, manómetros, cuentakilómetros y bocina.

5.2.7. PUPITRES DE CONDUCCION

Las cabinas del vehículo tendrán en su interior dos pupitres de conducción y trabajo, orientados hacia las lunas frontales, con todos los elementos de mando y control para la conducción y trabajo del vehículo en ambos sentidos de la marcha.

Una vez el operador decida el pupitre que va a utilizar, el otro debe quedar anulado, evitando de esta forma que pueda ser actuado por otra persona. Los pupitres estarán diseñados para una cómoda utilización de todos sus elementos, desde los asientos, sin que el operador fuerce la postura y estarán iluminados interiormente.

El pupitre estará iluminado exteriormente y además la instrumentación y los aparatos estarán dotados de iluminación propia suficiente y no deslumbrante (diodos luminiscentes - LED).



Se preverá la instalación de un sistema circuito cerrado de televisión (CCTV) con una pantalla de 12" para maniobras de acoplamiento entre VAF.

Se incluirá en la Oferta un diseño preliminar del pupitre, en el que se especifique claramente de qué forma queda anulado el pupitre que no está en funcionamiento.

5.2.7.1. DISTRIBUCION DE APARATOS EN LOS PUPITRES

Para regular la velocidad de trabajo se han de prever dos sistemas paralelos, por ejemplo, un "joystick" en el pupitre y un pedal, de manera se puedan utilizar indistintamente.

Todos los indicadores que haya en los pupitres de conducción, tendrán iluminación interna.

Todos los indicadores y aparatos están rotulados convenientemente, de forma permanente y si contienen texto estará escrito en catalán.

El vehículo debe llevar instalado un sistema de comunicaciones homologado para circular por las líneas de FMB (ver ANEXO 6).

5.2.7.2. CONTROLES E INDICADORES

No podrán disponerse en el pupitre elementos hidráulicos próximos al sistema eléctrico.

De ser necesarios dispositivos tales como indicadores de presión, habrán de disponerse transductores que permitan la lectura de estos valores de forma digital segregando el circuito hidráulico del circuito eléctrico de pupitre.

5.2.7.3. SISTEMAS DE CONTROL Y VISUALIZACIÓN

El vehículo dispondrá de un sistema interfaz humano-máquina (HMI) ergonómico, encargado de controlar y comprobar todas las funciones y seguridades del vehículo.

Cualquier anomalía o incorrecta operación será automáticamente visualizada por el operador y generará la parada del vehículo si es necesario.

Se valorará positivamente que el máximo número de funciones estén controladas por el sistema HMI para reducir la presencia de botoneras en lo pupitres de conducción e impedir que el operador efectúe maniobras incorrectas que puedan motivar situaciones peligrosas o averías al propio vehículo.

Entre las posibles funciones a controlar por el sistema, se encuentran:

- Parámetros del motor.
- Revoluciones motor en r.p.m.
- Cuenta horas funcionamiento motor.
- Velocidad del vehículo en km/h.
- Horas hasta próxima revisión.
- Cuenta kilómetros.
- Niveles.
- Presiones.
- Temperaturas.
- Estado de los filtros.
- Estado y control de las luces.

Por seguridad, los valores totales de kilómetros recorridos y horas de funcionamiento del motor tendrán un segundo elemento de lectura en paralelo, preferentemente analógico, por si se perdieran los datos registrados.

El sistema contará con una herramienta informática de diagnosis que permita identificar las averías más complejas por parte del personal de mantenimiento.

Todas las pantallas de parámetros de configuración quedarán bloqueadas al operador mediante contraseña, quedando solamente a su disposición las necesarias para el manejo y control de los principales valores de la DTVH. Las otras quedarán sólo al acceso del personal de mantenimiento de FMB.

5.2.7.4. PLC DE CONTROL Y VISUALIZACION

El vehículo dispondrá de un sistema de registro de datos de conducción que cumplirá la norma UNE-EN 62625.

Será un sistema basado en un autómata programable (PLC) dotado de un terminal de pantalla con membrana táctil.



Este conjunto programable será el encargado de controlar y comprobar todas las funciones y seguridades del vehículo:

- sistema de avance,
- frenos de emergencia,
- cerrojos de dispositivos auxiliares (grúa),
- elementos de control del motor,
- cajas de cambio,
- grupo de avance
- así como el máximo número de funciones posibles, para reducir al máximo la presencia de botoneras en los pupitres de conducción.

La información de todos los sistemas estará representada en varias pantallas seleccionables mediante la membrana táctil en la misma pantalla. Un símbolo gráfico, acompañado de su descripción en texto, permite una fácil visualización.

El conjunto PLC – Terminal táctil, deberá ser de la marca OMRON, PLC de la serie CJ1 y Terminal táctil de la serie NS, o bien de la marca SIEMENS, PLC de la serie S7- 300 y Terminal táctil de la serie TP-270.

En ambos casos, el PLC dispondrá de las entradas / salidas suficientes para realizar la gestión encomendada, además de un 10% de las mismas libres, para futuras ampliaciones.

El Terminal táctil será como mínimo de 10" y en formato TFT, para facilitar al máximo la visualización por parte del operador de las funciones.

La situación de las cuatro cámaras será consensuada en la fase de fabricación, pero sus lugares de colocación preferente serán:

- Sentido de marcha A (cerca zona gancho tracción).
- Sentido de marcha B (cerca zona gancho tracción).

Las cámaras deberán de estar protegidas contra la suciedad y la grasa.

El equipo a instalar deberá ser probado y testado por personal técnico de la UMVC durante del proceso de fabricación de la dresina y antes de su instalación definitiva en el vehículo.

Cualquier anomalía o incorrecta operación será automáticamente visualizada en la pantalla y generará la parada del vehículo si es necesario.

La información de todos los sistemas estará representada en varias pantallas seleccionables mediante la membrana táctil en la misma pantalla. Un símbolo gráfico, acompañado de su descripción en texto, permite una fácil visualización.

Todas las pantallas de parámetros de configuración quedarán bloqueadas al operador mediante contraseña, quedando solamente a su disposición las necesarias para el manejo y control de los principales valores de la máquina. Las otras quedarán solo al acceso del personal de mantenimiento de FMB. En dichas pantallas, se deberá tener conocimiento del estado de todas las entradas / salidas de la máquina y demás parámetros, de cara a una rápida localización de las averías.

El PLC controlará todas funciones de la dresina impidiendo que el operador efectúe maniobras incorrectas que puedan motivar situaciones peligrosas o averías a la propia máquina.

Las pantallas de alarmas, seguros o informativas se volverán activas automáticamente cuando se registre una situación anómala, indicándole al operador, en la línea de mensajes, el tipo de anomalía. Dichas anomalías quedarán registradas, y se deberá prever un botón de reconocimiento de avería, para ser pulsado por el operador, de forma que quede registrado que el mismo tenía conocimiento de la avería, junto con la hora y la fecha del mismo.

Las funciones controladas por el PLC, serán:

- Correcto acoplamiento de los engranajes de los ejes.
- Sentido de marcha e idéntica relación en ambos ejes.
- Presión mínima en el circuito neumático principal.
- Presión en el circuito de freno de estacionamiento.
- Presión mínima en el circuito de la TFA (en caso de instalarse).
- Nivel del líquido refrigerante.
- Nivel del depósito de aceite hidráulico.
- Nivel del depósito de gasoil.
- Suciedad del filtro de aire del motor diésel.
- Desgaste excesivo de las zapatas de freno.

- Presión mínima en el circuito hidráulico.
- Suciedad del filtro de aspiración hidráulico.
- Suciedad en el filtro de retorno hidráulico.
- Encendido y control de luces de sentido de marcha y trabajo, cambio largas y cortas, faro giratorio.
- Control de metros recorridos en un tramo de trabajo.
- Revoluciones motor diésel.
- Velocidad del vehículo en Km/h.
- Dirección de la salida de humos.
- Cuenta horas funcionamiento motor.
- Cuenta kilómetros recorridos.
- Horas hasta la próxima revisión.
- Autorización funcionamiento grúa.

Con cualquiera de los parámetros anteriores fuera de rango no se permitirá la tracción, y en los que se permita, se quedará registrado en el mismo.

El PLC gestionará el funcionamiento del HOMBRE MUERTO.

En el terminal de pantalla táctil se visualizarán las alarmas correspondientes de los parámetros de motor, niveles, etc. y además:

- Correcto acoplamiento de los engranajes de los ejes.
- Desgaste excesivo de las zapatas de freno.
- Temperatura excesiva del aceite hidráulico.
- Nivel del aceite hidráulico.
- Nivel del líquido refrigerante del motor diésel.
- Nivel de gasoil.
- Aplicación de frenos en todas las modalidades.
- Presiones mínimas en los diferentes circuitos de aire.
- Relación actual de los ejes.
- Dirección de marcha.
- Indicador de suciedad del filtro de aire del motor diésel.
- Indicador de presión mínima en el circuito hidráulico.
- Indicador de suciedad del filtro de aspiración hidráulico.
- Indicador de suciedad en el filtro de retorno hidráulico.
- Indicador de alarmas en el sistema de optimización de combustible.
- Indicador de alarmas en el sistema de gestión de la instrumentación.
- Revoluciones motor diésel.
- Velocidad del vehículo en Km/h.
- Cuenta horas funcionamiento motor.
- Cuenta kilómetros recorridos.
- Horas hasta la próxima revisión.
- Estado grúa y seguros.

Se incorporará al Terminal táctil una pantalla para el conteo de metros recorridos durante un tramo determinado, pantalla que permitirá marcar el inicio de un tramo, final de un tramo, guardar el valor contado, resetear el tramo para volver a empezar. En pantalla se visualizarán los últimos tramos hechos, con fecha y hora de inicio y final y el resto se almacenará en la tarjeta de memoria.

El sistema usará el metro como unidad, ajustará el valor al tercer decimal, o sea, dar valores por ejemplo de 1,254 m.

Se deberán en los terminales táctiles visualizar los valores instantáneos de velocidad en Km/h y de revoluciones de motor en r.p.m.

En cuanto a la velocidad, se registrará la misma en espacios de tiempo que podrán ser modificados mediante parámetros, y cuando sobrepase un valor determinado, también programable por parámetros.

En el Terminal táctil se visualizarán las horas de funcionamiento totales y parciales del motor diésel. Los kilómetros recorridos totales y parciales. Los parciales se podrán poner a "0" por parte del personal de mantenimiento por pantalla, mediante contraseña. Los totales sólo se podrán poner a "0" en conexión con el PLC, mediante un PC portátil del mantenimiento.



Se visualizarán en pantalla las horas restantes para la próxima revisión de mantenimiento, de los cinco tipos que se efectúan, 125, 250, 500, 1000 y 2000 horas de funcionamiento de motor, pudiéndose resetear por pantalla mediante contraseña cada una de ellas.

Para la visualización de los datos se creará una pantalla única que los contenga todos.

La proximidad en menos de un 10% de las horas restantes al evento, se avisará al operador para que lo comuniqué al Taller de Maquinaria de Vía y Catenaria.

Por seguridad, los valores totales de kilómetros recorridos y horas de funcionamiento del motor, tendrán un segundo elemento de lectura en paralelo, preferentemente analógico, por si se perdieran los valores registrados en el PLC.

Todas las señales registradas deberán estar identificadas en el tiempo y en el espacio, es decir, lugar y hora en que se ha producido el evento.

Los datos deberán guardarse un mínimo de 2 semanas y deberán ser accesibles mediante una aplicación que permita la representación y análisis de los mismos de manera fácil y amigable.

5.2.8. AIRE ACONDICIONADO Y CALEFACCION

La dresina dispondrá de un equipo de aire acondicionado y calefacción integral, con compresor acoplado directamente al motor diésel mediante poleas trapezoidales y calefacción.

La unidad evaporadora se situará en el interior de la cabina y la unidad condensadora en el exterior. El mismo equipo dispondrá de calefacción autónoma diésel de Webasto, consiguiendo de esta forma que no hay que tener el motor diésel de la máquina encendido para que funcione la calefacción.

La calefacción estará formada por un conjunto Webasto con unidad de calor (quemador), el conducto de combustible para alimentar el quemador y la caja de mandos con programador.

5.2.9. VIERTEAGUAS

La cabina del vehículo estará construida con vierteaguas por encima de todas las ventanas y puertas.

5.2.10. SEÑALIZACION Y ALUMBRADO EXTERIOR

Todos los elementos de iluminación de la dresina serán de tipo LED.

5.2.10.1. ILUMINACION

El vehículo estará dotado de faros y pilotos en ambos testeros y en ambos lados, situados a la altura del bastidor. Los conjuntos de faros-pilotos serán totalmente estancos, e irán protegidos mediante rejillas contra los golpes.

Cada grupo de faros-pilotos tendrá una óptica blanca, una óptica roja y una óptica ámbar. La roja estará situada en la parte inferior, el ámbar en el centro y la blanca en la parte superior.

Los faros alumbrarán con luz corta y ópticas blancas en el sentido de la marcha que se encuentra seleccionado y los pilotos rojos se encienden en el testero contrario. El cambio de luz corta a larga se realiza mediante un dispositivo en el pupitre, para la 3ª. Si hay acoplado un vagón u otro vehículo, no alumbrarán las ópticas blancas por el lado que se acopla el vehículo, alumbrándose los faros del vehículo acoplado.

Cuando el vehículo esté parado y no tenga seleccionado sentido de marcha, se encenderán las cuatro ópticas rojas.

El cambio de luz corta a larga se realiza mediante un dispositivo en el pupitre.

Cuando el vehículo esté en modo "trabajo", se apagarán las luces blancas y rojas, y se encenderán de forma permanente las cuatro ópticas ámbar.

El tipo de lámpara utilizado cumplirá con la normativa vigente y su sustitución se hará de manera fácil y rápida.

El vehículo estará dotado también de iluminación de trabajo suficiente para realizar la tarea para el que está destinado.

El vehículo deberá estar dotado de una luz naranja destellante situada en la zona superior de la cabina.

5.2.10.2. GESTION LUCES REMOLQUES

La DTVH incorporará un sistema que permita el gobierno del sistema eléctrico de los remolques de FMB, tanto de luces, como de aportación de energía eléctrica a los mismos.

Dos tomas situadas una en cada testero, intercomunicarán la dresina y los remolques de FMB.

La descripción de las tomas, así como el funcionamiento del sistema se describe en el ANEXO 8 y sus principales características serán:



Encendido luces rojas y blancas en remolque según sentido de marcha.

- Aportación energía eléctrica para equipos auxiliares.
- Confirmación conexión de remolque para apagado de luces dresina en el testero que se haya conectado dicho remolque.

Asignación de PINS en conectores.

- + 24 VC señal luces rojas (marcha atrás).
- + 24 VC equipos auxiliares remolques (Max. 360W).
- + 24 VC señal luces blancas (marcha adelante).
- 0 VC señal negativa.
- + 24 VC equipos auxiliares remolques (Max. 360W).
- 0 VC señal negativa. Retorno vagón conectado.
- LIBRE.

5.2.10.3. FOCOS FIJOS Y PORTATILES

Será necesaria la instalación de focos orientables tipo LED, convenientemente dispuestos y en cantidad suficiente para iluminar la zona de trabajo. Dicha disposición deberá ser aprobada por FMB.

Cada foco estará provisto de un dispositivo que, enclavado, le haga permanecer fijo en cualquier posición elegida y, desenclavado, le permita moverse horizontal y verticalmente.

En dos puntos del exterior del vehículo, uno por cada lado, se dispondrá de sendas tomas para lámparas portátiles.

Las tomas estarán adecuadamente protegidas contra la entrada de agua.

5.2.10.4. ILUMINACION DEL PUPITRE

Las cabinas del vehículo estarán perfectamente iluminadas con luces LED situadas en el techo de las mismas, se tendrá en cuenta la norma UNE EN 13272.

El alumbrado dispondrá de interruptor propio. Se debe asegurar un grado de iluminación de 150 lux a medio metro del piso de cabina.

Respecto al alumbrado de la zona de trabajo, el interruptor estará situado al alcance del conductor.

5.2.10.5. ALUMBRADO DE LA CABINA

La cabina del vehículo estará perfectamente iluminada con luces LED de bajo consumo situadas en el techo de la misma.

5.2.11. PRESCRIPCIONES DE PROTECCION FRENTE AL FUEGO

5.2.11.1. CRITERIOS GENERALES DE DISEÑO

El diseño del vehículo estará realizado teniendo en cuenta criterios para evitar el peligro de incendio en el mismo.

La cabina va dotada también dos extintores de incendio de polvo del tipo polivalente ABC, de 6 Kg de capacidad y habrá un extintor en el exterior ubicado en la caja de DTVH.

5.2.11.2. PRUEBAS DE REACCION FRENTE AL FUEGO

Los materiales empleados en la construcción del vehículo cumplirán con la normativa vigente al respecto (M-0, M-1, F-0 y F-1).

5.2.12. RESISTENCIA A LA CORROSION

El vehículo tendrá una alta resistencia a la corrosión, estará diseñado de forma que no tenga zonas donde se podrán acumular agua.

El vehículo podrá estacionarse a la intemperie de manera permanente sin que sufra problemas de corrosión.

5.2.13. INSCRIPCIONES INTERIORES Y EXTERIORES

Por el exterior del vehículo todos los rótulos serán adhesivos excepto la placa de identificación.



5.2.14. PINTURA Y ROTULACION

Se respetarán todas las normativas vigentes en materia medioambiental (las pinturas no pueden contener plomo).

Para el acabado exterior del vehículo se utilizará el color amarillo RAL-1023 y acabado antigraffiti.

Para el acabado de bastidor, estructura, etc. se utilizará el color negro RAL-9005 y acabado antigraffiti.

Será preferible la utilización de pintura de poliuretano con secado en horno de los recubrimientos.

Si existieran pictogramas, estos estarán escritos en idioma catalán.

La rotulación se efectuará según las especificaciones de FMB.

Habrán de preverse todas las inscripciones y pictogramas reglamentarios (según RD 1215/1997) frente a posibles riesgos (eléctricos, atrapamiento, proyecciones, superficie caliente...) así como de los EPIs necesarios.

5.2.15. DISPOSITIVOS VARIOS

5.2.15.1. CERRAJERIA

La cerrajería del vehículo estará diseñada de forma que genere las mínimas incidencias y su duración sea la de la vida útil del vehículo.

En el diseño de estos elementos se utilizarán las directrices de la ficha UIC 566.

5.2.15.2. LIMPIAPARABRISAS

En las lunas frontales del vehículo habrá instalados limpiaparabrisas que se controlen con los interruptores correspondientes desde el pupitre; estarán ayudados por los lavaparabrisas correspondientes.

Estos dispositivos estarán diseñados para que funcionen en condiciones normales sin calentamiento.

La capacidad de agua de los depósitos de lavaparabrisas será suficiente para un gran número de días de servicio.

5.2.15.3. ANTIVAHO

Las lunas frontales estarán dotadas de sistemas antivaho.

5.2.16. LUBRICANTES Y ACEITES

Todos los aceites y grasas utilizados en el vehículo se deben encontrar en el mercado nacional y se deberán aportar sus fichas de características y de seguridad.

5.2.17. QUITAPIEDRAS

En ambos testeros la máquina dispone de dispositivos manuales de quitapiedras delante de las ruedas y por encima del carril (cumplimiento con la UNE EN-14033-1:2018).

5.2.18. DEFLECTORES DE OBSTÁCULOS

En ambos extremos de la máquina se dispondrá de un deflector de obstáculos para proteger el vehículo contra los obstáculos de la vía que puedan echar a perder la equipación montada bajo bastidor. En el diseño del deflector serán de aplicación las prescripciones de la norma UNE EN 15227. Será ajustable en altura para compensar el desgaste del rodaje.

5.2.19. GRUA

La grúa debe cumplir con la norma UNE EN 12999 y dispondrá de un dispositivo de limitación de altura y limitación de vía adyacente (entre otros).

La dresina estará dotada de una grúa, para trabajos específicos en Vía y Catenaria, de la marca CYTECMA, modelo CK-234 4S, cuyas principales características serán las siguientes:

- Grupo de rotación con dos cremalleras de giro que cubra un mínimo de 380º.
- Cilindros de doble efecto protegidos con válvulas de bloqueo hidropilotantes.
- 4 cilindros de extensión con válvulas de secuencia.
- Alcance horizontal hidráulico mínimo de 11,40 m.



- Carga máxima en punta mínima de 1.800 Kg.
- Momento total de elevación mínimo de 24.000 Kgm.
- Peso propio no debe superar los 3.000 Kg.
- Altura de gatos 800 mm. + 500 mm. con carrera hidráulica limitada.
- La altura máxima de la grúa plegada 2.280 mm.
- Limitación máxima altura de trabajo de la grúa y automática de 4 m. Esta limitación será anulable mediante el correspondiente selector.
- Columna desviada lo máximo posible del centro para evitar la falta de visibilidad del conductor hacia atrás.
- Grupo manual de emergencia, para que pueda funcionar la grúa en caso de avería de la bomba hidráulica principal o del motor impulsor.
- Gancho para cargas de más de 5.900 Kg.
- Stop de emergencia al lado de los mandos.
- Limitadores de carga.
- Controlador de la capacidad de carga (EN 12999:2011).
- Limitador en los recorridos de giro.
- Limitador de extensión de pluma.
- Limitador de altura de trabajo.
- Bloqueo que impida el funcionamiento de la grúa sino están los apoyos estabilizadores en su posición de trabajo.
- Regulador electrónico que garantice las constantes hidráulicas máximas de la grúa.
- El punto "0" de la grúa, estará sobre la caja del vehículo, permitiendo la extracción y recogida de la misma por ambos lados.
- Certificado "CE".
- Gráficos de cargas y alcances en ambos lados de la grúa.
- Estará pintada en color amarillo RAL 1023.
- Puesta a tierra, para cumplir con la Directiva de Máquinas 2006/42/CE, es necesario que la grúa incorpore una puesta a tierra que consiste en que todas las prolongaciones están unidas entre sí mediante unas trencillas y éstas, a su vez, al chasis de la máquina de tal forma que, si accidentalmente se toca con la grúa la catenaria, se evita que se gripen entre sí las prolongas UNE EN-14033-1:2018.

La grúa incorporará un sistema de radio control para facilitar su manejo, que cumplirá las siguientes características:

- Accionamiento hidropilotado con electroválvulas proporcionales.
- Mínimo de cinco elementos independientes.
- Dispondrá de válvulas de seguridad integradas y el cuerpo de entrada deberá incorporar una válvula limitadora de presión.
- El radio control, emisor y receptor de radiofrecuencias, será con mando inalámbrico de un mínimo de seis funciones.
- Debe incorporar un stop de emergencia, una llave de acceso, un dispositivo de marcha lenta, normal y rápida y deberá estar preparado para funciones extras.
- Deberá cambiar de forma instantánea y automática de radiofrecuencia al detectar una radiofrecuencia cercana o similar a la que aplique en ese momento.
- Dispondrá de un sistema de no interferencia activo y pasivo en radiofrecuencias similares.
- Dispondrá de un sistema de comunicación emisor-receptor vía cable, por si fuera imposible la comunicación vía radio.
- Se incorporará un selector que permita el manejo manual de la grúa, para evitar posibles fallos en el sistema emisor – receptor.
- El equipo debe suministrarse con cargador de las baterías propias.
- La Botonera portátil que incorporará los mandos de accionamiento inalámbricos no deberá pesar más de 500 gramos e incorporará sistemas para poderse sujetar en la cintura y en el cuello del operario.
- Debe entregarse el certificado conforme el equipo cumple con normativa CE.

En modo de circulación, la grúa interferirá lo menos posible la visibilidad el conductor.



La grúa se certificará a cargo del adjudicatario con las normas EN 12999:2011+A2:2018 relativa a grúas hidráulicas cargadoras de materiales y que regula su montaje en vehículos. También la grúa tiene que estar conforme a la UNE EN 13001:2015, más focalizada con la seguridad del sistema mecánico de la grúa. En caso de que la norma quede derogada, se certificará contra la norma vigente.

5.2.20. CESTA DE TRABAJO

Las cestas de trabajo serán para dos personas, serán desarrolladas como aparatos adicionales para las grúas hidráulicas de carga. Para utilizar la cesta de trabajo es necesario adaptar la grúa para dotarla de conectividad entre ambos y cumplir en todo momento el conjunto grúa más cesta con la normativa EN 280:2016.

5.2.21. REGISTRADOR DE EVENTOS

El vehículo dispondrá de un registrador de eventos (caja negra).

Dicho registrador cumplirá con las siguientes características:

- La centralita de registro obtendrá la medida de la velocidad de la DTVH, captándola des de los ejes que a criterio del adjudicatario proporcionen la medida más fiable para evitar los efector de error en patinaje y deslizamiento. Dichas señales se filtrarán adecuadamente para eliminar la posible llegada de falsa información debida a ruidos eléctricos.
- Los captadores de velocidad deberán reconocer el sentido de giro de los ejes, debiendo medir velocidades des de 0 km/h hasta una velocidad superior a 60 km/h.
- El sistema de captación de velocidad debe ser redundante en cada uno de los equipos de la caja negra, siendo capaz de detectar cualquier error del captador.
- El valor numérico del diámetro de ruedas se podrá introducir des del mismo equipo de la caja negra y des del puesto de conducción. Este valor estará acotado entre máximos y mínimos admisibles por rueda, para no permitir introducir valores fuera de estas cotas.
- La central de registro adquirirá el estado de sus entradas (discretas o analógicas) periódicamente, con una frecuencia mínima de una vez cada 20 milisegundos.
- Cuando se produzca un cambio en el estado de cualquier de las señales digitales y analógicas se efectuará el registro de dicho estado y del nivel de todas las señales y parámetros en ese instante.
- La memoria tendrá capacidad suficiente para registrar las señales correspondientes en un intervalo de 60 días.
- El dispositivo de grabación tendrá como mínimo capacidad para registrar 64 entradas digitales cableadas, y dispondrá de una reserva de 16 entradas digitales cableadas para futuras incorporaciones.
- Todas las señales registradas deberán estar identificadas en el tiempo y el espacio, es decir, denominación de la dresina, sitio y hora dónde se produce el evento.
- El equipo de registro efectuará un auto-test en su puesta en marcha y cuando se le indique mediante las ordenes adecuadas. En caso de anomalía, deberá mostrar una indicación de error y se enviará la señal de error al equipo informático.
- Se deberá contemplar la existencia de horario de verano e invierno.
- La recuperación de los datos registrados y su tratamiento se efectuará mediante un ordenador portátil. Para tal efecto se subministrará el software necesario, que debe trabajar en un entorno Windows.
- El equipo de caja negra dispondrá de un conector USB o ETHERNET para la extracción de los datos.
- El programa de extracción de datos permitirá establecer el intervalo de tiempo de datos registrados que se desee ver para su análisis.
- El Adjudicatario deberá someter a la aprobación de FMB el programa de extracción y análisis de los datos recuperados del equipo de registro, pudiendo ser objeto de rechazo en caso que se considere que las prestaciones ofertadas sean insuficientes.
- El borrado de los datos únicamente se podrá efectuar mediante la llave apropiada.
- El equipo de registro dónde se guardan los datos no precisará mantenimiento.
- La estructura de los datos registrados será abierta en un formato que permita su tratamiento mediante hojas de cálculo, o bases de datos, para elaborar informes y estadísticas. Además, para futuras ampliaciones de la red, el software del registrador debe permitir la incorporación de nuevas estaciones, así como la reconfiguración del número de señales digitales y analógicas, etc. El software del tratamiento de datos se debe adecuar fácilmente a estos cambios.



- El Adjudicatario deberá justificar la seguridad del soporte de registro de datos grabados en frente de condiciones que puedan afectar la integridad de los mismos (choques, vibraciones, temperatura, agua, campos electromagnéticos, etc.)
- El registrador dispondrá de memoria protegida de acuerdo a los requisitos de la IEE 1482-1.
- La extracción de los datos de la caja negra se podrá realizar también desde la cabina de conducción.
- Es necesario planificar con FMB diversas jornadas de formación de utilización y mantenimiento del equipo.

5.2.22. CAMARAS PARA MEJORAR LA VISIBILIDAD

5.2.22.1. CÁMARA ADICIONAL EN EL TESTERO

En la zona de la grúa la máquina dispondrá de una cámara con el monitor en cabina, para mejorar la visibilidad en trabajo, de las maniobras de conexión de otros VAF y la conducción a contravía (UNE 14033-4). En su diseño y ubicación se deberá tener en cuenta el ANEXO 13.

6. TRACCION

El sistema de tracción principal del vehículo será híbrido. Para el desplazamiento se utilizará un motor diésel, y para realizar los trabajos, un motor eléctrico. En caso de no ser posible incorporar un motor eléctrico para los trabajos, se justificará en la oferta una opción alternativa.

6.1.GENERALIDADES

El sistema estará diseñado para garantizar la potencia y capacidad necesarias para las prestaciones que se solicitan en este PPT.

Se incluirá en la oferta un estudio preliminar donde se demuestre el cumplimiento de dichas prestaciones.

Se adaptará a las condiciones de trabajo en túneles, por lo que debe estar especialmente preparado para trabajar en altas temperaturas y en ambientes de suciedad en el aire.

Se valorará que el sistema esté redundado o distribuido de manera que un fallo en el sistema permita la retirada del vehículo en condiciones de prestaciones reducidas.

El sistema de tracción del vehículo incorporará todas las protecciones y medidas de seguridad necesarias para garantizar la seguridad de las personas y del vehículo y su entorno.

La DTVH incorporará un sistema de monitorización de su funcionamiento, diagnóstico de averías y registro de eventos que permitan conocer en cada momento el estado del sistema de tracción y prever o diagnosticar rápidamente las averías.

Todos los ejes serán motrices y de tracción independiente para asegurar la tracción en condiciones de baja adherencia o deslizamiento de uno de los ejes.

El constructor tendrá que presentar un estudio con la relación del esfuerzo de tracción continuo en lata, en función de la velocidad, la rampa y la carga. Estas gráficas de tracción-pendiente se tendrán que calcular para todas las condiciones incluyendo también la condición de superar las 60 Tn remolcadas en condiciones de menor pendiente.

6.2.CARACTERISTICAS DEL MOTOR

El vehículo estará dotado de un motor diésel preferentemente de marca DEUTZ, que se adaptará a las condiciones de trabajo en túneles, por lo que debe estar especialmente preparado para trabajar en altas temperaturas y en ambientes de suciedad en el aire.

El sistema de refrigeración será por líquido refrigerante.

El arranque del motor se efectuará mediante motor eléctrico alimentado por las baterías.

El circuito de alimentación de combustible estará dotado de 2 filtros de cartucho metálico suministrados por la casa DEUTZ junto con el motor. Podrán adquirirse en España.

Características del motor:

- Combustible: Diésel
- Refrigeración: Por agua, con filtro de separación agua/aceite
- Marca: Deutz
- Potencia: Aprox. 500 kW 1.800 R.P.M.

- Nivel de emisiones: UE Stage V o superior (vigente en la fecha de entrega).
- Funcionamiento: Evitar incorporar urea/AdBlue para su funcionamiento (si es posible).

El vehículo incorporará un motor térmico de combustión interna de ciclo diésel, refrigerado por agua que librerá su energía a un sistema de transmisión hidrostática.

El motor lo definirá el fabricante, el cual indicará a su oferta las características fundamentales. Será un motor de gama ferroviaria de un fabricante reconocido en el sector, con un servicio técnico capaz de prestar servicio presencial en menos de 24 horas.

Se dimensionará con la potencia necesaria para desarrollar las prestaciones de tracción requeridas.

El motor propuesto cumplirá con las prescripciones recogidas a las fichas UIC 623-1, 623-2 y 623-3.

La suspensión del motor se realizará sobre espaldarazos de tipo elástico, convenientemente dimensionados para permitir una sujeción sólida y segura, evitando en la hora la transmisión de las vibraciones propias al resto de la máquina. Se tendrán que prever medidas de insonorización para reducir el nivel de ruido a los límites establecidos seguros.

Dispondrá de sistema de filtrado propio de aire por medio de filtros de celulosa de fácil reposición. La eficiencia de los mismos se controlará mediante un presostato, monitorizable intermediando un indicativo luminoso de mantenimiento al pupitre de conducción.

El motor estará homologado según la fase V de la categoría NRE (motores destinados a vehículos ferroviarios auxiliares) del Reglamento UE 2016/1628 sobre límites de emisiones de gases y partículas contaminantes. Se prevé, a tal efecto, que los gases de escape, sean sometidos a tratamiento puesto combustión, evitando si es posible el uso de AdBlue. El sistema de escapes de humos se tiene que prever por la parte inferior de la máquina. Para evitar la salida directa de humos hacia usuarios trabajando en el entorno de la máquina, se preverá la instalación de deflectores en la salida del tubo de escape que eviten la salida directa contra la infraestructura adyacente a la máquina (p.e. canales de cable). La salida del tubo de escape estará señalizada y protegida como fuente de emisión de calor.

El sistema de lubricación del motor será por presión de aceite. El aceite a presión se hará pasar primero por un enfriador, después por el filtro principal, y finalmente pasará a los canales de distribución internos, que harán llegar el aceite a los pistones, cigüeñal, turbocompresores y resto de partes móviles.

El Ofertante tendrá que indicar el consumo en l/km y la autonomía de la máquina en horas en función de los diferentes rangos de potencia, del volumen definido para el depósito de combustible y AdBlue (caso de utilizarse).

El motor incorporará protecciones contra alta temperatura y / o baja presión tanto por el refrigerando como por el aceite. Todas ellas reproducirán, en caso de actuar, un aviso sonoro y visual en los pupitres de conducción.

Será un motor sobrealimentado mediante turbocompresor con refrigeración por intercooler. La inyección será electrónica con sistema de Raíl Común a alta presión con cañerías de doble pared para reducir el riesgo de escapes.

6.2.1. EMISION DE PARTICULAS Y GASES

Las emisiones del motor se situarán por debajo de los niveles máximos de emisión de gases que establece la directiva europea. Se deberán adjuntar certificados de prueba del fabricante.

Los tubos de escape estarán diseñados y ubicados de forma que los gases de escape no coincidan con la zona normal de trabajo, tanto al aire libre, como en el interior de túneles. La salida de los gases será por la parte inferior, y direccionable automáticamente mediante el PLC según el sentido de marcha escogido.

Dicha salida de gases estará perfectamente catalizada.

6.2.2. REFRIGERACION DEL MOTOR DIESEL

El circuito de refrigeración del motor estará debidamente diseñado para garantizar una perfecta refrigeración en condiciones extremas de funcionamiento y con independencia del sentido de la marcha en el que circule el vehículo.

Con un insuficiente nivel de líquido refrigerante no podrá efectuarse el arranque, encendiéndose la correspondiente alarma.

El líquido refrigerante no será tóxico y excluye el riesgo de dermatitis y enfermedades análogas.

La situación de los equipos de refrigeración se hará de manera que no se vean afectados por la suciedad propia de la vía y del interior del túnel.

SISTEMA DE MONITORIZACIÓN DE LA TEMPERATURA EN EL COMPARTIMENTO DE MOTOR



La dresina dispondrá de un sistema de aviso de temperatura elevada en el compartimento del motor, con aviso acústico y luminoso en cabina, para detectar posibles incendios en el motor (cumplirá con la UNE EN-14033-1:2018).

6.2.3. SECADOR DE AIRE

La máquina dispone de un secador de aire que mejora el comportamiento del sistema neumático en condiciones de altos niveles de humedad.

1. Retiene por decantación el agua producida en la compresión del aire, así como sus impurezas (carbonilla, aceite, etc.)
2. Filtra el aire, reteniendo las pequeñas partículas que no se hayan decantado anteriormente.
3. Absorbe por medio de granulado la humedad que contiene el aire comprimido. Por tanto, al sistema llega el aire comprimido limpio y seco, y en consecuencia no se producirá agua condensada en los elementos que lo integran. De esta forma, se evita la eliminación de la película lubricante de las válvulas, su corrosión y congelación cuando funcionen a bajas temperaturas.

6.2.4. DEPURADOR DE GASES DE ESCAPE

La dresina llevará instalado los depuradores catalíticos necesarios y debidamente dimensionados para la potencia del motor, de manera que el grado de emisión de gases y partículas contaminantes del mismo estará comprendido entre los valores que marca la directiva UE.

6.2.5. RUIDOS

En la salida de gases de escape se instalará un silenciador, que amortigüe al máximo el ruido producido por los mismos, de manera que estos queden comprendidos en los valores que marca la directiva UE.

6.2.6. INSONORIZACIÓN DEL MOTOR

El conjunto de motor estará debidamente insonorizado, para procurar emitir el mínimo de ruidos posibles, tanto para los operadores, como para las posibles molestias que se le puedan producir en las zonas de trabajo.

La máquina dispondrá de aislamiento superior en el compartimento de motor para mejorar la reducción de las emisiones sonoras generadas por el motor (cumplirá con la UNE EN-14033-1:2018).

6.2.7. ELEMENTOS DE REVISIÓN

Los principales elementos de revisión del motor, tales como niveles de aceite, agua, etc. deben ser de fácil acceso y estar debidamente iluminados y señalados.

6.2.8. PROTECCION ANTI-INCENDIOS

El motor deberá llevar instalado un sistema de control de posibles incendios en el mismo y lo notificará inmediatamente al operador para la toma de decisiones rápidas.

6.3. TRANSMISIÓN

La dresina posee un sistema de transmisión hidrostático compuesto por una bomba de caudal variable y dos motores hidráulicos.

La bomba está acoplada a un acoplamiento elástico y los motores a los engranajes rectos de los ejes.

- Motor diésel.
- Acoplamiento elástico.
- Bomba hidráulica.
- Motor hidráulico.
- Caja de engranajes del eje.
- Bloque distribuidor hidráulico.

Para optimizar toda la potencia del motor y conseguir la total adherencia del vehículo, la tracción será a los dos ejes de los bogies.



La transmisión de fuerza del motor en los ejes será hidrostática mediante una bomba de caudal variable, directamente montada en el motor y sendos motores de caudal variable, directamente embridados en los grupos de los ejes motrices que dispondrán de una caja de engranaje, de piñones rectos. La bomba estará equipada con compresores de presión bilaterales y con servoválvulas de características lineales.

Características de la transmisión hidráulica:

- TRACCIÓN HIDROSTÁTICA EN LOS DOS EJES
 - Velocidad máxima autopropulsada (depende de la infraestructura ferroviaria):
 - 80 km/h
 - Velocidad máxima remolcada (depende de la infraestructura ferroviaria):
 - 80 km/h
 - Velocidad de trabajo (depende de la infraestructura ferroviaria):
 - 35 km/h
 - 5 km/h desde plataforma de inspección
 - Motor:
 - Aprox. 250 kW – 300 kW
 - Bomba hidráulica:
 - 1 x 250 cm³ (marca tipo Rexroth o similar).
 - Motores hidráulicos:
 - 2 x 160 cm³ (marca tipo Rexroth o similar)

La transmisión será de tecnología hidrostática, el aceite de estos tiene que ser biodegradable.

El constructor tiene que indicar en la oferta, la potencia y las características fundamentales de sistema hidráulico de tracción.

- Para la situación de equipos y válvulas se tendrá especialmente en cuenta que las mangas no tienen que ser apoyo de ningún aparato o válvula. También se atenderá a su correcta actuación y su fácil accesibilidad.
- Se tienen que montar equipos como bombas, motores y / o válvulas hidráulicas probadas de eficacia demostrada.
- Se montará un motor hidráulico por eje y se preverán los mecanismos necesarios para detectar avería en cualquier de ellos siendo posible su aislamiento desde cabina para proseguir con la marcha. Se preverá un sistema antipatinaje porque en caso de deslizamiento de uno de los ejes no se pierda la presión hidráulica en el resto de esos.
- Todos los elementos y válvulas tienen que estar identificados mediante una placa imperdible en que figure la denominación según esquema hidráulico y / o eléctrico.
- El depósito de aceite hidráulico tiene que incorporar filtros de succión y retorno, dotados de indicadores del grado de impurezas y de visor de nivel de aceite. El depósito podrá desmontarse por su limpieza en profundidad.
- El sistema hidráulico tendrá que disponer de los sistemas de refrigeración oportunos para mantener el aceite en su temperatura óptima de trabajo.
- Todas las mangas y rácores se tienen que dimensionar según las presiones que se desarrollen en el circuito. En aquellos rácores en que la presión supere los 100 bares tendrán que prever sistemas de retención y protección para proteger los trabajadores de posibles lesiones durante las tareas de mantenimiento bien por desconexión intempestiva del rácor o bien por escapes de aceite hidráulico a presión.
- El sistema de transmisión tiene que permitir poder ejecutar operaciones de torneado de ruedas montadas, ya sea a través de un desacoplamiento del reductor o bien con un circuito de retorno al depósito destinado a este tipo de operaciones.

6.4. DEPOSITO DE COMBUSTIBLE



El depósito de combustible será un tanque de alta resistencia y tendrá una capacidad de al menos 1.000 l. Estará proveído de tabiques y deflectores internos (mamparas rompeolas) para evitar los desplazamientos internos de combustible y con dispositivos de drenaje que permitan limpiar los fangos del fondo, así como de un filtro en cada boca de carga.

Se construirá, colocará y protegerá de forma que ni el depósito ni las cañerías puedan resultar agujereados o fracturados por objetos en la vía o piedras.

Los depósitos no se instalarán en zonas de absorción de energía de colisión o bajo cabinas.

Las paredes de los depósitos tendrán un grosor mínimo de 3 mm si se construyen en chapa de acero soldada tratada con granalla de acero y de 4 mm si son de aluminio.

Estará pintado con una mano de pintura antióxido y dos de acabado en negro mate y estará sometido a una prueba de presión hidráulica de 0,75 Kg/cm².

El tanque de combustible estará dispuesto de manera tal que no se produzca derrame cuando el vehículo esté situado en una vía en rampa de 30 milésimas o con peralte de hasta 0,16 m.

En el diseño de los depósitos y de su ubicación se tendrá en cuenta que durante la maniobra de llenado o incluso en caso de fuga, el combustible no:

- Entre en contacto con máquinas rotativas que puedan rociar otros elementos.
- Ser aspirado por ventiladores, radiadores, etc.
- Entrar en contacto con componentes calientes o dispositivos eléctricos.
- Penetrar en capas de aislamientos térmicos o acústicos.

El depósito dispondrá de bocas de llenado a ambos lados de la máquina y accesibles desde el nivel de vía, siendo compatibles con las pistolas de abastecimiento de FMB. Las bocas de llenado se ubicarán en zonas accesibles al mismo nivel de la máquina. Dispondrá de indicadores visuales del nivel de combustible desde el exterior, así como de indicación de nivel a la pantalla de conducción.

Se indicará claramente el tipo de combustible utilizado de forma indeleble en las aperturas de llenado. Estas indicaciones tienen que ser textuales, de acuerdo con las hojas de datos de seguridad establecidas en la norma ISO 11.014-1. Alrededor de las bocas de llenado se colocarán señales de peligro de acuerdo con la Directiva 92/58 / CEE.

El depósito se podrá bajar de la máquina para su limpieza en profundidad. Dispondrá de un tapón de drenaje, a fin de facilitar los trabajos de limpieza, con una válvula de ventilación con protección contra escapes.

La transferencia de combustible del depósito a la bomba de combustible requerirá de un filtro en la aspiración.

El diseño del tanque de combustible ha de ser tal que llegado el nivel máximo de combustible haga saltar automáticamente el boquerel de rellenado de combustible.

La temperatura del combustible dentro del depósito permanecerá por debajo del punto de inflamación de acuerdo con la norma UNE EN ISO 2719 en todas las condiciones normales de servicio.

7. DISPOSITIVOS DE RODADURA

7.1. GENERALIDADES

El vehículo estará montado sobre dos bogies.

Todos los ejes o bogies deben shuntar correctamente. FMB establece que para conseguir un shuntado eficaz se ha de cumplir lo siguiente:

- Carga mínima por eje \geq 5.000 Kg.
- Un valor promedio de resistencia eléctrica entre las dos ruedas de un eje no superior a 0,05 Ω medida con un voltaje entre 1,8 y 2,0V.
- El vehículo deberá cumplir lo especificado por la norma UIC 512 respecto al shuntado de circuitos de vía.

7.2. PARAMETROS DE RODADURA

Los parámetros para las líneas de ancho internacional de FMB (L2, L3, L4, L, 5 y L9), son:

- Ancho de vía 1.435 mm
- Perfil de rodadura NF F03-402
- Ancho de superficie de rodadura 135 mm
- Altura de pestaña 29 mm



- Distancia entre caras internas 1360 +2/-0 mm
- Diámetro de ruedas 730 mm
- Distancia entre ejes 5.500 mm
- Distancia máxima entre pivotes de los bogies 10.000 mm
- Diámetro mínimo torneado (marcado en rueda) 660 mm

Se adjunta plano norma NF F03-402 en el ANEXO 3.

Durante la fase de diseño del proyecto, el OFERTANTE deberá especificar el sistema de rodadura incluyendo el tipo de ejes, ruedas, dispositivo de retorno de corriente, apoyos, suspensión, amortiguadores y cajas de grasa indicando el fabricante y sus principales características, y deberá ser aprobado por FMB.

7.3. BOGIES

El vehículo estará apoyado sobre dos bogies de ancho 1.435 mm con suspensiones adecuadas.

Los cuatro ejes serán motrices para cumplir con las prestaciones solicitadas en condiciones de baja adherencia.

La distancia máxima entre ejes y bogies será la adecuada para inscribirse en los radios mínimos de FMB, si bien la distancia mínima entre esos de diferentes bogies será de 4 m.

El diseño del bogie tiene que permitir una alta adherencia, estabilidad óptima de marcha a máxima velocidad y confort excelente, incluso en trazados donde la infraestructura no esté en perfectas condiciones.

Las hipótesis de carga, los criterios de cálculo y los análisis a realizar sobre el bastidor del bogie se establecerán según la norma UNE EN 13749. El fabricante tendrá que entregar a FMB el plan de cálculo y los ensayos que aplicará incluyendo las hipótesis de carga, los criterios de cálculo, los análisis y los resultados definitivos que contemplarán una comparativa entre los resultados de los cálculos y los de los ensayos.

El bastidor del bogie estará construido con acero estructural normalizado de calidad S355 (según norma UNE EN 10025-3) o de calidad superior. El fabricante tendrá que entregar a FMB los certificados de calidad de los materiales y de las soldaduras efectuadas en su construcción (soldadura según norma UNE EN 15085).

Los conectores hidráulicos, neumáticos y eléctricos se preverán con conexión rápida.

7.4. EJES

Cada bogie dispondrá de dos ejes motrices transversales.

7.4.1. CUERPO DE EJE

Los ejes estarán fabricados según las normas UIC 811-1-OR y 812-2-OR.

El conjunto de ejes montados estará fabricado bajo la norma UIC 813-O.

El conjunto de ejes montados no tendrá un desequilibrio superior a 25 gr/m y la resistencia óhmica de los mismos será menor de 0.01 W.

Deberá preverse la inspección por ultrasonidos del eje montado, o certificarlos por el fabricante de los mismos, para lo cual deberá ser accesible al transductor correspondiente por testa.

7.4.2. RUEDAS

Las ruedas del vehículo deberán ser iguales en dimensión y perfil y ajustarse a los parámetros de rodadura.

Las ruedas serán mono disco estampadas caladas en frío, construidas en acero laminado de calidad R-7, según norma UNE EN-13262 y norma UIC 812-3, con una resistencia de 820 a 940 N/mm² y un tratamiento térmico templado. Estarán preparadas para el calaje hidráulico.

Todos los parámetros de calado se entregarán como parte de la documentación de la DTVH con el objeto de poder reproducir en nuestras instalaciones y con la maquinaria de FMB esta operación.

7.4.3. CAJA DE ENGRANAJES DEL EJE

La caja de engranajes se montará directamente sobre los ejes.

La caja de engranajes estará dimensionada para transmitir los máximos esfuerzos de tracción y freno, así como los esfuerzos que se deriven de vibraciones inducidas por ejes en su rodamiento.

El soporte sobre el cuerpo del eje se efectuará mediante rodamientos apropiados, ampliamente dimensionados.



La carcasa de la caja estará fabricada en fundición o acero amoldado y convenientemente mecanizada para permitir el montaje en su interior de los engranajes y rodamientos de los mismos.

El engrase será mediante aceite, por barboteo en tren de engranajes, y por gravedad en el piñón de ataque y rodamientos, para el que dispondrá de un sistema de rascador de aceite que concentre una parte en un pequeño recipiente situado en la parte superior del a caja, y mediante canales a la carcasa se conducirá hasta los rodamientos.

La caja de engranajes dispondrá de una tapa de inspección para la comprobación del estado interior de los engranajes, así como de los tapones de vaciado y llenado con indicadores de nivel. Uno de los tapones tendrá un sistema magnético de separación de partículas metálicas.

La estanqueidad contra fugas de aceite o entrada de suciedad se efectuará mediante un sistema de laberintos sin elementos sometidos a desgaste.

El aceite será biodegradable.

Las cajas y engranajes se diseñarán para una vida superior a 15 años de funcionamiento.

El reductor estará equipado de una biela antipar encargada de absorber la reacción del par motor.

Está dotada en sus articulaciones de elementos elásticos de caucho, libres de mantenimiento, que eviten la transmisión de vibraciones entre la caja y el bogie.

7.4.4. CAJAS DE GRASA

Las cajas de grasa serán de cojinetes de rodillos rectos de alto rendimiento, constituyendo un conjunto premontado, preajustado, prelubricado y totalmente hermético.

Sobre la mangueta de los ejes irán montadas las cajas de grasa que serán de rodamiento, herméticas y prelubricadas.

Las cajas de grasa cumplirán con la ficha UIC 515.

7.4.5. SUSPENSION

El vehículo estará equipado con una suspensión de muelles helicoidales metal-goma y amortiguadores hidráulicos que cumplan con la norma UNE 25.006, 1ª revisión.

La máquina incorpora también amortiguadores inclinados que aseguran un comportamiento más estable y un elevado confort. Este tipo de suspensión es utilizado en grandes máquinas de mantenimiento y para vehículos con velocidades de circulación elevadas.

Debido a la existencia de ataguías es posible levantar todo el vehículo sin peligro de que se descuelgue ningún elemento de la rodadura.

Tanto las placas de guarda como el cuerpo de la caja de grasa van provistos de resbaladeras de acero al manganeso de alta resistencia al desgaste.

7.4.6. ARENEROS

El vehículo estará provisto de cajas de areneros en todas las ruedas de tracción del vehículo y dispuestos para los dos sentidos de circulación.

Se manejarán desde los puestos de conducción.

Se podrán accionar independientemente los areneros correspondientes a uno u otro sentido de marcha, supeditados al sentido de avance.

El diseño estará concebido de forma tal que la arena ni se comprima en el interior, ni se almacene en el fondo.

Las tapas de cierre serán totalmente herméticas.

Dispondrá además de un tamiz con objeto de impedir la entrada al interior de los eyectores arena de una granulometría que pueda dañar los dispositivos.

La eyección de la arena se efectuará por aire comprimido.

El chorro de arena al llegar a la línea de contacto rueda-carril no superará el ancho de éste. En cada caja de arena habrá una tobera que, al accionarse el aire comprimido, formará un torbellino eyectando la cantidad de arena deseada delante de la rueda. La capacidad de cada caja de arena será de aprox. 20 l o superior.

El consumo de arena en cada arenero será de aproximadamente 600 gramos por minuto.

La arena utilizada es silicato vítreo con nombre comercial Prominet Grit. Se adjunta ficha de seguridad en el ANEXO 7.

Los areneros deberán accionarse de forma automática al activar el freno de emergencia (seta de emergencia).



7.5.DISPOSITIVOS DE PUESTA A TIERRA

El vehículo incorporará dispositivos de puesta a tierra que permitirán el paso de la corriente eléctrica entre bastidor del vehículo y carril con una resistencia muy baja (que se aproxima a 0Ω).

Se dispondrá de un dispositivo en cada eje situados uno a cada lateral del vehículo (cumplimiento de la UNE EN-14033-1:20189).

Será válida una disposición de retorno directamente al eje por medio de un porta-escobillas adosado, o bien se podrá incorporar al porta-escobillas sobre la testa del eje.

El diseño deberá evitar que por el paso del tiempo o por las condiciones atmosféricas o del entorno se incremente la resistencia del dispositivo.

8. EQUIPO ELECTRICO

8.1.ASPECTOS GENERALES

La función del equipo eléctrico en estos vehículos será la de alimentar los circuitos de control, alumbrado, funcionales, auxiliares, etc.

8.2.CONFIGURACION GENERAL DEL CIRCUITO ELECTRICO

El equipo eléctrico del vehículo se compondrá, básicamente, de los circuitos siguientes:

- Arranque del motor.
- Mando y control del vehículo.
- Faros y pilotos.
- Alumbrado interior.
- Alumbrado y tomas de fuerza para trabajo.
- Avisadores acústicos (bocinas).
- Dispositivo de hombre muerto.
- Equipos de comunicaciones.
- Equipos de aire acondicionado y calefacción.
- Mando de los dispositivos hidráulicos.
- Mando de los sistemas operacionales del vehículo.

Todas las conducciones mangueras, cables, clemas, etc. estarán perfectamente identificadas, tanto en el propio elemento como en la documentación técnica del vehículo.

8.3.SISTEMA DE CONTROL DEL VEHICULO

El control del vehículo se efectuará mediante un PLC y terminal de visualización.

8.4.FAROS Y PILOTOS

Ver capítulo 5.2.10.1.

8.5.NUMERACION Y CABLEADO

Los cables serán de la máxima calidad, con aislamientos ignífugos y autoextinguibles.

Serán resistentes a los aceites minerales y combustibles líquidos. Para la circuitería general serán de catalogación “libre de halógenos” o “cero halógenos” y “no propagadores de humos”, y para los circuitos de seguridad los cables serán “libres de halógenos” y “resistentes al fuego”.

Serán no propagadores de incendios (cumplirán la especificación 383-1974 - IEEE Standard for Type Test of Class Ie Electric Cables. Vertical Flame test) de mínima emisión de humos (que en su caso será de máxima transparencia, no admitiéndose el desprendimiento de humo negro) y de emisión extremadamente baja de gases tóxicos.

Los cables que estén sometidos a torsión, flexión o ambas a la vez, serán del tipo “extraflexible”.



Todas las conducciones, mangueras, cables, clemas, etc. estarán perfectamente identificadas, tanto en el propio elemento, como en la documentación técnica del vehículo.

Cada conductor y cada manguera deberán estar indeleblemente marcados en sus extremos mediante la referencia que les sea atribuida en sus listados correspondientes.

Cada conductor, como unidad física elemental, tendrá una única designación, aun cuando varios de ellos sean equipotenciales.

El tipo de marcaje, así como su rotulación y correspondencia con los esquemas se definirán en su momento de acuerdo con FMB.

8.6. ALUMBRADO DE TRABAJO, ENCHUFES PARA HERRAMIENTAS Y ALUMBRADO PORTATIL

Por los costados del bastidor, existirán tomas eléctricas para conectar herramientas portátiles o alumbrado adicional, la cantidad de tomas se definirá en la fase de fabricación del vehículo.

Estas tomas eléctricas tendrán un grado de protección suficiente para soportar la intemperie y los lavados del vehículo.

8.7. AVISADORES ACUSTICOS

El vehículo dispondrá de dos cláxones eléctricos, dos bocinas neumáticas y una sirena (según EN-15153-2 Señales acústicas).

El accionamiento neumático de las bocinas permitirá su uso en caso de ausencia total de energía.

8.8. DISPOSITIVO HOMBRE MUERTO

El vehículo dispondrá de un dispositivo de hombre muerto (HM) para la detección automática de ausencia de actividad del conductor cumpliendo con la normativa vigente, con pulsador y pedal.

Debe poseer un sistema de registro de datos incorporado que puede grabar datos seguridad y guardar en un repositorio seguro en caso de accidente (cumplimiento de la UNE EN-14033-1:2018).

Los tiempos de actuación del dispositivo serán los siguientes:

- Circulando y sin pisar el pedal o pulsador, transcurridos 0" se encenderá el piloto de aviso, 2.5" más tarde sonará la alarma acústica, otros 2.5" más tarde se provocará la urgencia que produce el corte de la tracción y freno máximo de servicio, tanto en el vehículo como en la composición.
- Circulando y con el pedal o pulsador pisado, transcurridos 25" se encenderá el piloto de aviso, 2.5" más tarde sonará la alarma acústica, otros 2.5" más tarde se provocará la urgencia que produce el corte de la tracción y freno máximo de servicio, tanto en el vehículo como en la composición.

8.9. EQUIPO DE COMUNICACIONES

El vehículo incorporará un equipo de comunicaciones de radio para vehículos DMR MD785 Y MD785G. Se adjunta documentación del mismo en el ANEXO 6.

Dicho equipo debe estar perfectamente programado para su funcionamiento en las líneas de FMB.

8.10. EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO Y CALEFACCION

La cabina principal dispondrá de un sistema de aire acondicionado y calefacción.

8.11. TOMAS DE CORRIENTE

La dresina dispondrá de varias tomas de corriente situadas en varios puntos del vehículo.

8.12. BATERIA

Existirán dos tipos de baterías:

- Para arranque del motor.
- Para trabajar con el pórtico en la carga y descarga de carriles.

El armario de las baterías estará recubierto interiormente con pintura no atacable por ácidos, será perfectamente accesible y estará provisto de elementos de ventilación diseñados de forma que no permitan la entrada de agua desde el exterior.

8.12.1. BATERIA PARA ARRANQUE DEL MOTOR

Se compondrá de dos baterías de acumuladores de 12 V suministrando un total de 24 V y tendrán capacidad suficiente para arrancar el motor después de haber estado el vehículo parado varios días. El regulador de carga será estático.

Estas baterías serán de una marca de calidad reconocida (Bosch, Femsa o similar) y dispone de 400 Ah de capacidad y se ajustarán a la ficha técnica UIC 854.

8.12.2. BATERIA PARA TRABAJOS CON PÓRTICO DE CARRILES

La dresina estará equipada con un sistema de transmisión eléctrica a batería, para utilizarse en fase de trabajo con una velocidad no superior a 5 km/h para una autonomía media de aproximadamente 2 horas.

El sistema está compuesto por baterías de iones de litio, para la máxima seguridad operativa, especialmente dentro de túneles ferroviarios, motores eléctricos y bombas hidráulicas para los diversos movimientos de la máquina y para la producción de aire comprimido para el frenado. En particular, la transmisión del movimiento para la traslación de la dresina, a baja velocidad, se lleva a cabo con los mismos órganos de transmisión que cuando se mueve con el motor diésel.

Las baterías estarán dimensionadas para la realización de los trabajos de carga y descarga de 16 barras de carril con el pórtico de FMB y con una duración diaria de dos horas (ver ANEXO 9).

8.13. ESPECIFICACIONES DE LOS ELEMENTOS INFORMATICOS

Los equipamientos electrónicos o informáticos que se instalen en el vehículo cumplirán, como mínimo, los requisitos que se indican a continuación:

- Los equipamientos electrónicos o informáticos, en particular aquellos que incorporen microprocesadores, no deberán interferir con su funcionamiento las frecuencias del sistema de radiotelefonía, ni de ningún otro sistema de radiocomunicaciones. A tal efecto, deberá cumplir lo especificado en el Cuadro Nacional de Asignación de Frecuencias en Vigor (CNAF).
- Las funciones de la electrónica de control y regulación serán comprobadas rutinariamente por el microprocesador del equipo, incorporándose funciones de autodiagnos que verificarán la operatividad del sistema.
- Las alarmas generadas por el vehículo quedarán almacenadas en la memoria del equipo. La información permanecerá en las mismas aún con falta de alimentación de baja tensión. El tiempo de almacenamiento será, como mínimo, de 7 días. Los sistemas de memorización de eventos dispondrán también de esa capacidad.
- La extracción de los datos asegurará el acceso a los mismos independientemente del software empleado. Toda esta información podrá exteriorizarse a través de salidas compatibles con sistemas comerciales de tratamiento de datos, entradas a ordenador, presentación en pantalla, listados, etc. Se valorará el acceso a dichos datos mediante interface web.
- Los equipos electrónicos cumplirán con lo dispuesto en la norma UNE-EN 50155:2018 en lo referente al diseño, construcción, condiciones de funcionamiento y ensayos.
- Serán lo suficientemente robustos para soportar las vibraciones, choques y sacudidas a los que puedan verse sometidos en la explotación. A este efecto, deberán haber sido ensayados conforme a lo dispuesto en la norma UNE-EN 61373:2011 CORR 1:2011. Además, deberán garantizar el funcionamiento correcto ante solicitaciones propias del funcionamiento normal de la DTVH (aceleraciones longitudinales procedentes de la tracción o el frenado). Deberán tenerse en cuenta que el vehículo operará básicamente en túneles.



- Deberá especificarse: IK, IP, índice de fiabilidad de cada equipo (MTBF) y describirse los tipos de fallo, especificando la descripción de los mismos, causas, características, probabilidad de aparición y posibles consecuencias en el sistema. Los requisitos específicos referentes a las prácticas necesarias para asegurar los niveles de fiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad responderán a lo establecido en la norma UNE-EN 50126-1:2018.

En cuanto a la elección de los componentes de los equipos, se tendrá en cuenta que éstos puedan disponer de segundas fuentes de suministro y de una continuidad adecuada, de forma que se garantice su mantenimiento durante el mayor tiempo posible.

Deberá especificarse la vida útil de los equipos mediante un estudio completo LCC de acuerdo con la norma UNE-EN 60300-3-3:2017. En caso de que alguno de los componentes no llegase a la vida útil especificada, deberá garantizarse su reposición. En caso de que, por obsolescencia tecnológica, no fuese posible su reposición, será posible sustituir el componente por otro similar, que garantice la funcionalidad del equipo.

Los equipos informáticos deberán tener el menor mantenimiento posible.

9. EQUIPO NEUMATICO DE FRENO

9.1.GENERALIDADES

El vehículo dispondrá de, al menos, el siguiente equipo de freno:

- Freno de servicio o indirecto (de continuo y automático).
- Freno directo.
- Freno de estacionamiento.
- Freno de emergencia (seta de emergencia).

Adicionalmente podrá disponer de un freno dinámico.

Las prestaciones a conseguir por parte del freno serán calculadas en base a lo dispuesto en la norma EN 14531-2:2016 y a la ficha UIC 544-1.

El peso freno del vehículo será suficiente para su circulación en aislado, a la velocidad máxima establecida en el presente PPT.

Todos los elementos neumáticos estarán perfectamente identificados tanto físicamente como en los planos.

En el pupitre estarán colocados los manómetros para control del circuito neumático general y de freno.

Se incluirá en la Oferta una descripción detallada del sistema de freno del vehículo.

Cada toma estará indicada mediante el pintado en el bastidor de un cuadrado de 100x100mm, del color indicado lo más cerca posible de la toma:

- Freno de estacionamiento: RAL 3020 (color rojo).
- Freno de servicio: RAL 1016 (color amarillo).

La DTVH incorporará un sistema de frenos compatible con las otras dresinas y remolques de FMB.

Los equipos de aire comprimido estarán protegidos por un eficaz sistema de purga y engrase del circuito.

Dado que la flota de VAF de FMB no incorpora TFA (Tubería Frenado Automático) ni TDP (Tubería Depósitos Principales), el sistema de freno ferroviario solo se aceptará como sistema secundario en la dresina, debiendo incorporar el principal, con sistema de tubo doble, con señal continua de aire comprimido, máximo 8,5 bar, para alimentar todos los calderines de la composición, la cual podrá ser máximo de 4 unidades.

La dresina dispondrá en ambos testeros de dos cabezas acoplamiento neumático para gobierno del sistema neumático de remolque.

Las particularidades del sistema se adjuntan en ANEXO 8 (dresina standard y el sistema neumático de los remolques de FMB a gobernar por la dresina).

9.2.PRODUCCION Y ALMACENAMIENTO DE AIRE COMPRIMIDO



9.2.1. COMPRESOR, ACOPLAMIENTO Y BANCADA

El compresor estará acoplado directamente al motor mediante un embrague automático, con una producción de aire suficiente para el correcto funcionamiento del vehículo.

El compresor podrá funcionar en régimen continuo sin peligro de deterioro.

No transmitirá vibraciones ni ruidos de ningún tipo.

Al formar parte del motor no necesitará mantenimiento periódico.

9.2.2. REGULACION Y PROTECCION

En el circuito neumático habrá una válvula de regulación de presión máxima y mínima.

Como protección del circuito éste irá dotado de una válvula de seguridad para evitar el aumento de presión por encima de la admitida por los diferentes elementos que forman el circuito neumático.

Esta válvula estará precintada, timbrada y marcada con la presión a la que ha sido ajustada.

9.2.3. ALMACENAMIENTO

Tendrá uno o más depósitos de almacenamiento de aire, adecuado a las necesidades de utilización.

Los depósitos instalados estarán perfectamente numerados e identificados con sus certificados y pruebas correspondientes.

9.2.4. TRATAMIENTO DEL AIRE COMPRIMIDO

Para mejorar al máximo la calidad del aire comprimido y aumentar de esta manera la vida útil de los elementos del sistema neumático, la dresina debe llevar instalado una correcta unidad de mantenimiento del aire, que se adapte a las condiciones atmosféricas de la zona de trabajo y que permita el secado, filtrado del aire que se entrega al circuito, así como la lubricación del mismo.

Estos elementos una vez ajustados y tarados por primera vez, no necesitaran mantenimiento posterior.

Los equipos de aire comprimido estarán protegidos por un eficaz sistema de purga y engrase del circuito. La calidad del aire suministrado debe ser, al menos, de clase 4.3.4, medida de acuerdo con la norma ISO 8573-1:2010 y con la norma NF F 11-100:2005.

En el circuito neumático habrá una válvula de regulación de presión máxima y mínima. Como protección, estará dotado de una válvula de seguridad para evitar el aumento de presión por encima de la admitida por los diferentes elementos que forman el circuito neumático. Esta válvula estará precintada, timbrada y marcada con la presión a la que ha sido ajustada.

Tendrá uno o más depósitos de almacenamiento de aire, adecuado a las necesidades de utilización. Éstos estarán perfectamente numerados e identificados con sus certificados y pruebas correspondientes. Serán conforme a las normas UNE-EN 286-3:1995 y UNE-EN 286-4:1995.

El compresor estará acoplado directamente al motor, y estará diseñado para funcionar en régimen continuo sin peligro de deterioro. La producción de aire será suficiente para el correcto funcionamiento del vehículo.

El OFERTANTE puede proponer alternativas con su justificación correspondiente que deberá ser aprobada por FMB.

El compresor no transmitirá vibraciones ni ruidos de ningún tipo.

9.2.5. TRANSDUCTORES Y PRESOSTATOS

Todos los transductores y presostatos instalados tendrán un grado de protección IP65.

Estos elementos una vez ajustados y tarados por primera vez, no necesitaran mantenimiento posterior.

9.3.SERVICIOS CONSUMIDORES DE AIRE COMPRIMIDO

9.3.1. DESCRIPCION GENERAL DEL SISTEMA DE FRENOS

Básicamente, el sistema consta de dos circuitos, FRENO DE SERVICIO y FRENO DE ESTACIONAMIENTO, ambos actuarán sobre los mismos cilindros de freno, siendo estos de doble cámara, una para el freno de servicio y otra para el freno de estacionamiento (ver ANEXO 8).

Durante la fase de diseño del proyecto, el ADJUDICATARIO deberá especificar el sistema de frenado incluyendo el tipo de frenos, cilindros de freno, timonería de freno, zapatas, tuberías, sistema neumático con todos sus componentes, indicando el fabricante, sus principales características y deberá ser aprobado por FMB.

9.3.2. FRENO DE SERVICIO O INDIRECTO (CONTINUO Y AUTOMÁTICO)

El freno continuo y automático será acorde con las exigencias de la normativa UNE-EN 14033-1:2018; actuará sobre todas las ruedas del vehículo y sus características de diseño, presiones y tiempos de respuestas responderán a las condiciones de frenado exigidas por las fichas UIC 540 y UIC 543.

Los cálculos de freno se entregarán con la DTVH.

Los componentes de dicho equipo serán acordes a las fichas UIC de las series 541 a 547. De forma específica, los dispositivos de control local del freno cumplirán con las normas UNE-EN 15355:2009+A1:2023 y UNE-EN 15611:2009+A1:2020.

El vehículo estará equipado con una válvula de aflojamiento manual y con un dispositivo que impida la tracción si la presión de la tubería de freno automático es inferior a 4,7 bar. Sólo podrá aflojarse el freno desde la cabina de conducción activada. Esta comprobación se incluirá en las pruebas de recepción.

Se preferirá el empleo de tuberías metálicas unidas mediante el menor número de conexiones posibles (no se aceptarán conexiones roscadas). En caso de empleo de tuberías flexibles, se garantizará que el fallo de alguna de ellas no suponga la pérdida total del frenado. Además, dispondrán de estranguladores que minimicen el flujo de aire en caso de averías. En todo caso, las tuberías serán accesibles sin necesidad de desmontaje de otros equipos.

El circuito de freno estará dividido en dos circuitos independientes, según UNE EN 14033-1, que en caso de fallo de uno de los sistemas el vehículo puede circular y ser frenado con el segundo.

El sistema de freno de servicio permitirá el acoplamiento del vehículo a una composición normal, de forma que la actuación del freno se puede hacer desde el propio vehículo frenando éste y a su vez, toda la composición.

El vehículo se podrá remolcar formando parte de una composición hasta su velocidad máxima de operación, con el freno neumático de servicio.

Las zapatas de freno serán de una calidad homologada.

Freno indirecto (UIC) – VÁLVULA KE

El freno de indirecto es neumático, del tipo de los usualmente empleados en la mayoría de las administraciones ferroviarias en su material rodante y actúa sobre todas las ruedas.

El sistema de freno indirecto permite el acoplamiento del vehículo automotor a una composición ferroviaria estándar de forma que la actuación del freno pueda hacerse desde la cabina y actuar tanto sobre el propio vehículo automotor como sobre el resto de la composición.

La máquina puede ser remolcada formando parte de una composición, hasta su velocidad máxima de operación, con el freno neumático en servicio.

El freno indirecto es neumático, acorde con las fichas UIC 540 a 543 y dispone de una válvula KE de la marca Knorr Bremse.

Este sistema es necesario para el cumplimiento de la UNE EN-14033-1:2018 y para poder ser incorporado a un convoy.

9.3.3. FRENO DIRECTO

El vehículo dispondrá de un freno directo, cuyo circuito estará separado en dos partes independientes entre sí (según norma UNE-EN-14033-1:2018), que permita obtener unas prestaciones de frenado iguales o mejores a las conseguidas con el freno continuo y automático.

Se dispondrá de frenado y aflojado proporcional (con posición de marcha / aflojamiento y aplicación gradual de freno). El tiempo de aplicación para alcanzar el 95% del esfuerzo máximo de frenado debe ser inferior a 4 segundos.

El tiempo de vaciado de los cilindros del freno desde la presión máxima de 0,4 bar debe ser de 4±1 segundos.

El diseño de este tipo de frenos será capaz de suministrar a los cilindros de freno la presión máxima procedente del freno continuo y automático o bien del propio freno directo.

9.3.4. FRENO DE ESTACIONAMIENTO

El freno de estacionamiento permitirá el frenado sobre las cuatro ruedas en todo momento.



Actuará sobre los mismos cilindros que el freno de servicio, mediante muelles acumuladores independientes y aflojamiento neumático, permitirá conseguir la inmovilización del vehículo durante un tiempo indefinido.

Los cilindros de freno se aflojan con la válvula correspondiente, cuando hay aire de servicio. En caso de avería en el circuito de aire, estos cilindros actúan automáticamente mediante los resortes y se aflojarían manualmente cuando sea necesario.

En el exterior del vehículo se dispondrá de un mando mecánico de aflojado para casos de emergencia, fácilmente accesible. El aflojado manual será posible incluso en condiciones de freno de servicio totalmente aplicado.

El freno de estacionamiento se calculará según la ficha UIC 544-1, para las pendientes máximas descritas en el siguiente PPT. El freno de estacionamiento garantizará la inmovilidad del vehículo, al menos, en rampas del $45^{\circ}/_{00}$ consideradas como las rampas máximas existentes, sin que sea necesario un coeficiente de rozamiento entre la rueda y el carril superior a 0,15.

Deberá disponerse de un dispositivo que garantice el vaciado de cualquier fuga que entre en la tubería de freno.

9.3.5. FRENO DE EMERGENCIA

El vehículo permitirá que, en caso de emergencia, se pueda aplicar el freno continuo y automático. Para ello, estará equipado con un dispositivo destinado, únicamente, a la aplicación del freno de emergencia (seta de emergencia). Este dispositivo será claramente visible y fácilmente accesible. Serán de aplicación las disposiciones establecidas en la norma UNE EN 14033-1:2018.

El accionamiento de estos dispositivos permitirá vaciar el conducto de freno o eliminar la energía del circuito de freno con objeto de aplicar el freno de emergencia y cortar todas las fuerzas de tracción. El reinicio de la tracción sólo será posible cuando el conductor cancele el control de frenado de emergencia y la orden de tracción.

Todos los componentes del sistema de freno estarán diseñados para soportar, al menos, dos frenadas de emergencia consecutivas desde la velocidad y carga máxima, sin que se superen las temperaturas de diseño ni que se produzcan calentamientos anómalos.

La deceleración del frenado de emergencia respetará lo establecido al respecto en la normativa vigente. En cualquier caso, no podrá ser inferior a $0,8 \text{ m/s}^2$ ni superior a $1,2 \text{ m/s}^2$, en vía horizontal y recta con valores de deceleración media considerando el tiempo entre que se activa el órgano de accionamiento hasta que se detiene el vehículo.

El tiempo de respuesta del freno de emergencia será menor de 1,5 segundos, desde que se aplique hasta que se alcance el 90% del valor máximo de frenado.

El valor de deceleración de emergencia citado será uniforme. Se obtendrá con carril seco, sin el empleo de areneros u otros dispositivos que aumenten la adherencia entre rueda y carril. Se deberán obtener valores de deceleraciones intermedias de frenado de servicio comprendidas entre 0 y el valor de emergencia, actuando sobre el manipulador de frenado del pupitre de conducción.

Para las condiciones nominales de cálculo se deberá tomar un valor de 0,15 como coeficiente de adherencia máximo.

Se montará este dispositivo de seta de emergencia en cada puesto de conducción: serán visibles y fácilmente accesibles para el personal.

Además, incorpora en cada esquina exterior del bastidor de la máquina setas de emergencia que cuando se pulsan actúan sobre el freno de emergencia, aumentando la seguridad en el trabajo.

La válvula de urgencia conecta mecánicamente la TFA a la atmósfera al exterior de la cabina, cuya actuación provoca el frenado de emergencia.

9.3.6. SISTEMA ANTIPATINAJE Y ANTIDESLIZAMIENTO.

La DTVH dispondrá de un sistema que gestione los posibles efectos de patinaje o deslizamiento de las ruedas derivados de las distintas condiciones de adherencia rueda-carril. El objetivo será evitar que se produzcan episodios de patinaje o de deslizamiento en los procesos de aceleración o frenado del vehículo.



En especial controlará la aplicación del freno de manera que se adapte en cada momento a la adherencia disponible y optimice así el frenado.

El sistema evitará el bloqueo de las ruedas del vehículo de manera que no se produzcan planos en las mismas.

Se incluirá en la oferta una descripción del sistema y de sus prestaciones.

9.3.7. CILINDROS DE FRENO

Los cilindros neumáticos serán del tipo con muelle acumulador y serán ocho (uno por rueda).

9.3.8. VARIOS

En caso de avería en el circuito neumático habrá dispositivos para poder desalojar el aire de los cilindros de freno.

9.3.9. TOMAS NEUMATICAS

La dresina dispondrá de varias tomas neumáticas situadas en varios puntos del vehículo.

9.3.10. TOMAS PARA FRENO DE REMOLQUE

En cada testera de cada remolque se instalarán tomas para el freno de remolque. Cada toma estará indicada mediante el pintado en el bastidor de un cuadrado de 100 X 100 mm., del color indicado lo más cerca posible de la toma.

Cada toma estará indicada mediante el pintado en el bastidor de un cuadrado de 100x100mm, del color indicado lo más cerca posible de la toma:

- Freno de estacionamiento: RAL 3020 (color rojo).
- Freno de servicio: RAL 1016 (color amarillo).

9.4.EQUIPO DE FRENO

9.4.1. CILINDROS DE FRENO

Ver apartado 9.3.7.

Tanto el freno neumático de servicio, como el freno de estacionamiento, actuarán sobre todos los ejes del vehículo.

9.4.2. TIMONERIA

La timonería de freno tendrá sus articulaciones totalmente encasquilladas y estarán calculadas de forma que no se produzca deformación en las mismas por los esfuerzos a los que estarán sometidas durante el servicio.

La disposición de la timonería estará concebida para que, con la máxima presión prevista en los cilindros de freno, el coeficiente de frenado del vehículo (relación entre el esfuerzo total sobre zapatas y el peso del vehículo) no sea inferior a un 98%.

9.4.3. ZAPATAS DE FRENO

Las zapatas de freno cumplirán con las fichas UIC 541-3 y UIC 541-4 y UIC 832.

El montaje de las zapatas estará previsto de forma tal que su sustitución se realice fácilmente, sin necesidad de desmontar ningún elemento para acceder a ellas, ni a las barras de tensado.

El vehículo dispondrá de un sistema de aviso de desgaste de las zapatas.

Las guarniciones serán de tipo sintético, debiendo remitirse con la oferta las características propias totales que definen el material, indicándose la vida útil estimada de las mismas.

Deberán disponerse de un par de zapatas de freno por rueda.



Todos los elementos neumáticos estarán perfectamente identificados tanto físicamente como en los planos. En el pupitre estarán colocados los manómetros para control del circuito neumático general y de freno.

10. EQUIPO HIDRAULICO

10.1. ASPECTOS GENERALES

El sistema hidráulico del vehículo se compone básicamente de dos sistemas:

- Sistema hidráulico de tracción:
 - Bombas.
 - Motores.
 - Conducciones.
 - Válvulas.
- Sistema hidráulico de trabajo:
 - Instalación grúa.
 - Conducciones.
 - Válvulas.

Los equipos del vehículo serán preferentemente de accionamiento eléctrico, permitiéndose el uso de sistemas hidráulicos solamente en casos concretos debidamente justificados.

En caso de que el vehículo disponga de este tipo de equipamientos, deberá estar diseñado para minimizar su mantenimiento. También deberá minimizarse el riesgo de pérdida de líquido y especialmente los riesgos que puedan provocar incendios.

Todos los componentes utilizados deberán cumplir la normativa ferroviaria y estar homologados para uso en maquinaria ferroviaria según norma UNE-EN 45545-2:2021.

Se incluirá en la oferta una descripción detallada del equipamiento hidráulico del vehículo.

El equipo dispondrá también de una bomba de emergencia hidráulica, que será una bomba de accionamiento eléctrico para plegar grupos de trabajo, arranque y paro desde la cabina.

11. SISTEMA DE TELEMONITORIZACION

11.1. OBJETIVO DE LA TELEMONITORIZACION

La DTVH deberá disponer de un sistema de telemonitorización que permita disponer en tierra de la siguiente información:

- Información de mantenimiento.
- Información del sistema de medición.

Referente al mantenimiento de la DTVH, se deberá disponer de la información en tiempo real de su estado, así como de todos los parámetros y variables de la misma necesarios para realizar el mantenimiento preventivo y correctivo (prever, detectar y solucionar posibles averías).

De modo general deberá monitorizarse toda la información de la que se dispone en la cabina de conducción a nivel de alarmas, indicadores, etc., así como todas las variables internas de los diferentes subsistemas de la DTVH necesarias para el mantenimiento.

La DTVH deberá permitir también el envío desde tierra de información necesaria para la configuración, actualización, mantenimiento u operación, fomentando que estas tareas puedan realizarse remotamente sin necesidad de acceder al vehículo.



12. DOCUMENTACIÓN

12.1. GENERALIDADES

Junto con la llegada del vehículo, se debe recibir la documentación del mismo y de todos los elementos auxiliares instalados en él, con sus correspondientes manuales de funcionamiento, de mantenimiento, y documentación de homologación de los equipos.

También se deben recibir la siguiente documentación:

- Plano de medidas completamente acotado.
- Esquemas mecánicos.
- Esquemas eléctricos.
- Esquemas electrónicos.
- Programa PLC.
- Programa Terminal Táctil.
- Esquema neumático.
- Esquema hidráulico.
- Catálogo de repuestos.

Toda la documentación estará en castellano o catalán y será entregada por duplicado, en formato papel y en formato electrónico, previo a la recepción del vehículo, o junto con la recepción del mismo como plazo máximo.

13. PROCESO DE FABRICACION

13.1. GENERALIDADES

El proceso de fabricación del vehículo deberá ser supervisado de forma rigurosa por personal técnico de la UMVC de FMB, estableciéndose al inicio de la fabricación un calendario de visitas y reuniones para observar el proceso y resolver todos los asuntos no descritos en este PPT.

14. HOMOLOGACIONES

14.1. GENERALIDADES

La dresina, con todos sus elementos, debe cumplir la directiva CE sobre maquinaria, y disponer de toda la documentación que justifique el cumplimiento de ésta.

Tanto el marcado CE cualquier otra homologación que cumpla el vehículo, deberán incluirse en la placa identificativa del mismo.

15. SEGURIDAD

Deberán cumplirse todas las normativas relativas a seguridad de vehículos auxiliares ferroviarios y en especial las UNE-EN-62928: 2018, UNE-EN-14033 y UNE-CEN/TR 15545:2009 IN en los apartados que apliquen.

El vehículo deberá incluir todas las indicaciones que garanticen la seguridad y salud de usuarios y mantenedores.

Asimismo, deberá cumplir con lo dispuesto en los ANEXOS I y II del Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de Seguridad y Salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

El ADJUDICATARIO deberá aportar los certificados originales que acrediten el cumplimiento de estas disposiciones.

16. SEGURIDAD FERROVIARIA

El OFERTANTE identificará y analizará las posibles situaciones de inseguridad provocadas por el vehículo en funcionamiento normal o degradado, así como las posibles disfunciones que puedan conducir a la generación no deseada de situaciones contrarias a la seguridad.

El OFERTANTE de la DTVH efectuará los estudios, ensayos y pruebas de seguridad de acuerdo a las especificaciones del ANEXO 14 de este PPT.

Se deberá incluir en la Oferta una versión preliminar del Plan de Seguridad Ferroviaria tal como se indica en el ANEXO 14.

En relación a la documentación para el mantenimiento, se indicarán claramente las tareas que son críticas para la seguridad, justificando los intervalos de mantenimiento de las mismas que deberán estar en consonancia con los estudios RAMS.

Las instrucciones de trabajo que se suministren deberán contener los requerimientos de seguridad que se identifiquen.

17. PROTECCIÓN FRENTE AL FUEGO

El ADJUDICATARIO deberá elaborar un estudio de seguridad donde se contemplarán los riesgos derivados del propio sistema y los derivados del uso de la DTVH en los túneles de FMB. En especial, deberá analizarse exhaustivamente los riesgos de incendio y explosión, debiendo cumplir las especificaciones de las normas UNE-EN 45545 y UNE-EN 62928-2018. Se incluirá en la oferta un estudio básico de seguridad frente a incendios en el que se prestará especial atención al sistema eléctrico de alimentación del vehículo.

El vehículo estará equipado con un sistema de detección de incendios que activará una señal óptica y acústica. En caso necesario de acuerdo al estudio de seguridad, la DTVH estará equipado con un sistema de detección de incendios en todo el vehículo o en partes del mismo. En caso de incendio este sistema de extinción se activará de forma totalmente automática o a voluntad del operador. El OFERTANTE podrá proponer sistemas alternativos a justificar que debe ser aprobados por FMB.

El conductor recibirá información detallada sobre el punto de origen del incendio del sistema de detección de incendios en su puesto de conducción/operación.

Las cabinas dispondrán de extintores y será posible evitar la entrada de humos en la cabina en caso de incendio en otras partes del vehículo mediante una adecuada estanqueidad y el apagado de los sistemas de ventilación.

Los materiales empleados en la construcción del vehículo cumplirán con la normativa UNE-EN 45545-2. El cableado cumplirá la norma EN50355 o similar.

El ADJUDICATARIO del vehículo deberá entregar los correspondientes certificados para demostrar que se cumple toda la normativa de protección frente a incendios.

18. COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNÉTICA

El ADJUDICATARIO deberá garantizar que el vehículo cumple con los requisitos relativos a la compatibilidad electromagnética. Para ello el ADJUDICATARIO deberá proponer un plan de pruebas que debe aprobar FMB, de acuerdo a la normativa vigente.

En particular se asegurará la compatibilidad entre equipos embarcados de acuerdo a la norma UNE EN 50121-3-2, y del vehículo con el entorno a través del cumplimiento de la norma UNE EN 50121-3-1.

Asimismo, se garantizará la compatibilidad del vehículo con los sistemas de detección de trenes de conformidad con la norma CLC/TS 50238-2.

El vehículo cumplirá lo indicado en las normas EN 50500 y UNE EN 45502-2-1 en lo relativo a exposición humana a campos magnéticos, respetando los límites impuestos en la Directiva europea 2013/35/UE y en la Recomendación del consejo 1999/519/CE.

El ADJUDICATARIO deberá de garantizar en fase de proyecto que los equipos e instalaciones del vehículo no superan lo dispuesto en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas.



19. SOSTENIBILIDAD

El ADJUDICATARIO del vehículo deberá minimizar el impacto ambiental generado por la fabricación y posterior utilización de la máquina. Para ello se tendrán en cuenta criterios de sostenibilidad en el diseño y fabricación del vehículo de manera que en todo momento se respeten todas las normativas vigentes en materia medioambiental.

El OFERTANTE deberá presentar en la oferta una declaración responsable de cumplimiento del REACH (EC 1907/2006) y de la “Lista de sustancias prohibidas y declarables de la industria ferroviaria” de la Asociación Europea de la Industria Ferroviaria (UNIFE) especificando la no existencia de sustancias prohibidas.

La declaración se realizará de acuerdo con la plantilla de declaración de materiales de la Asociación Europea de la Industria Ferroviaria (UNIFE).

La utilización de productos considerados “declarables” deberá someterse a la aprobación de FMB, justificando la no existencia de alternativas. En caso de que dichos productos por cambios legislativos pasen a estar prohibidos, el ADJUDICATARIO se verá obligado a proponer alternativas al menos durante los 20 años posteriores a la entrega del vehículo.

El ADJUDICATARIO deberá utilizar el máximo número posible de materiales reciclables, debiendo indicarse en la oferta cuales son los componentes de la DTVH que no son reciclables.

Todos los aceites y grasas utilizados en el vehículo se deben encontrar en el mercado español y se deberán aportar sus fichas de características principales.

Se incluirá en la oferta el plan de actuación medioambiental para tratar los residuos generados en fase de puesta en servicio y explotación.

El ADJUDICATARIO debe velar para que el consumo energético del vehículo sea lo menor posible, debiendo indicarse en la oferta una descripción de las medidas de eficiencia energética adoptadas.

El OFERTANTE deberá presentar los programas y procedimientos para el reciclaje de todos los componentes y piezas del vehículo que garanticen el cumplimiento de la normativa y la protección del medio ambiente y las personas.

Esta documentación deberá presentarse antes de la recepción provisional del vehículo. Cualquier modificación durante la fase de garantía requerirá la presentación de una actualización de dicha documentación y estará vinculada a la finalización del periodo de garantía.

Las instrucciones deben contener como mínimo la información siguiente:

- Los métodos de reciclaje requeridos cuando los vehículos, sistemas y componentes se desmontan (recuperan), para alcanzar la eficiencia de reciclaje especificada.
- Instrucciones de eliminación y reciclaje relacionadas con los materiales relevantes e ilustraciones del sistema/subsistema donde están marcados los componentes y las partes, junto con la lista de materiales descrita anteriormente.
- Las ilustraciones deben presentar el contenido principal del material y la reciclabilidad del componente respectivo.
- La documentación debe establecer las instrucciones de montaje y desmontaje y las normas de seguridad relativas a los sistemas/subsistemas y componentes.

Se valorará que se utilice en la fabricación del vehículo el máximo volumen posible de materiales reciclados. Se indicará en el **SOBRE 3** de la oferta el porcentaje en peso de materiales reciclados empleados en su construcción.

A petición del Departamento de Medio Ambiente se deben cumplir los siguientes criterios medioambientales:

- Embalajes: los embalajes no primarios (embalaje adicional al de propio material para la distribución final del producto) de los productos estarán fabricados al 100% a partir de materiales reciclados. Se verificará enviando la factura del material de embalaje comprado por la empresa donde conste que el material es reciclado (ecoetiqueta tipo II).



- Embalajes – etiqueta: al menos el 50% de los embalajes de los productos utilizados cumplirán con los requisitos establecidos en la ecoetiqueta tipo I según la norma ISO 14024. Se verificará con la ecoetiqueta Angel Azul o similar.
- Embalajes – etiqueta: al menos el 50% de los embalajes de los productos utilizados serán mono-material. Se verificará con la ficha técnica.
- Embalajes – plásticos no halogenados: al menos el 50% de los embalajes plásticos de los productos utilizados deberán ser de plásticos no halogenados. Se verificará con la ficha técnica/etiqueta ecológica Angel Azul o similar.
- Embalajes – color de los envases: al menos el 50% de los embalajes de los productos utilizados serán de color natural, sin blanquear o teñir. Se verificará con la ficha técnica.
- Embalajes – impresión y tratamiento: los embalajes de los productor utilizados no dispondrán de ninguna impresión y/o tratamiento (barniz, acabados superficiales, etc.) que afecten la reciclabilidad del envase. Se verificará con la ficha técnica.

20. FORMACIÓN

El ADJUDICATARIO impartirá la formación necesaria para un adecuado conocimiento del vehículo que permita realizar sus funciones de manera óptima a cada uno de los grupos de personas de FMB descritos a continuación:

- Grupo 1 - Personal de conducción y operación y de mantenimiento de primer nivel: la formación deberá ser teórico-práctica y se realizará en horario nocturno (22h a 6h) de domingo a jueves.
 - Previsión 8 personas con formación a nivel de formación profesional o ingeniería. Se realizará 3 formaciones, en 3 noches distintas, con un máximo de 24 asistentes en total.
- Grupo 2 - Personal de mantenimiento preventivo y correctivo del taller: la formación deberá ser teórico-práctica y se realizará en horario diurno (6h a 14h) de lunes a viernes.
 - Previsión 8 personas con formación a nivel de formación profesional o ingeniería.
- Grupo 3 - Personal técnico: la formación deberá ser teórico-práctica, y se realizará en horario diurno (8h a 15h) de lunes a viernes.
 - Previsión 4 personas con formación a nivel ingeniería o similar.

Los alumnos recibirán la documentación en soporte digital y también en papel. Todo el personal involucrado deberá haber recibido la formación previamente a la puesta en servicio de la DTVH.

El bloque de formación del Grupo 1 deberá permitir al personal de FMB realizar todas las tareas necesarias para la óptima conducción, operación y mantenimiento primer nivel del vehículo y de todos sus subsistemas. En particular:

- Descripción general de la máquina y de los subconjuntos que la componen.
- Mantenimiento de inicio y final de jornada del vehículo.
- Traslado del vehículo.
- Solución de incidencias simples que puedan ocurrir durante el servicio.
- Remolcado del vehículo.
- Instrucciones de seguridad y emergencia.

El bloque de formación del Grupo 2 deberá permitir al personal de FMB realizar todas las tareas necesarias para el óptimo mantenimiento correctivo y preventivo del vehículo a lo largo de todo su ciclo de vida. En caso que alguna de las operaciones de mantenimiento preventivo o correctivo deba ser realizada por el fabricante, deberá indicarse esta circunstancia en la oferta. Este bloque incluirá también el contenido del Bloque 1.

El bloque de formación del Grupo 3 irá destinado a personal de nivel ingeniero o similar y permitirá el conocimiento profundo de todas las funcionalidades del vehículo, medición de parámetros y tratamiento de datos. Este bloque incluirá también el contenido del Bloque 1 y 2. Este bloque será opcional y no se incluye en



el alcance de la oferta, pero el ADJUDICATARIO se compromete a impartirlo en caso que FMB lo solicite y con los contenidos que FMB requiera, en un plazo de 2 meses desde la solicitud.

La formación será teórico-práctica y con un enfoque eminentemente práctico. Los grupos se distribuirán en subgrupos de un máximo de 8 personas en las partes teóricas y 4 en las partes prácticas.

La formación se impartirá en las instalaciones de FMB y en horario diurno o nocturno según las necesidades. En caso de que el ADJUDICATARIO considere que determinada formación debe impartirse en sus instalaciones deberá justificarlo adecuadamente, pero solo se aceptará en caso imprescindible.

El formador o formadores deben hablar castellano, como mínimo nivel B2 y deberán estar habilitados a la conducción de Vehículos Auxiliares de FMB. Todos los gastos de transporte, manutención, etc. de los formadores correrán a cargo del ADJUDICATARIO.

El ADJUDICATARIO propondrá en la fase de proyecto el contenido y duración de la formación, así como del momento óptimo para su realización de acuerdo a las fases del proyecto.

Se incluirá en la oferta una propuesta preliminar de plan de formación con indicación de contenidos y número de jornadas.

Toda la documentación estará en castellano y/o catalán y estará específicamente dirigida a los tres grupos especificados. Será lo suficientemente completa y detallada para que FMB pueda utilizarla para la formación con personal propio de personas que deban realizar funciones de operación o mantenimiento a lo largo de toda la vida del vehículo.

El programa de formación, en todo caso, deberá ser acordado y validado por FMB.

21. DOCUMENTACIÓN

El ADJUDICATARIO debe entregar toda la documentación que permita, a lo largo de todo el ciclo de vida de la DTVH, su óptima operación y mantenimiento con la máxima seguridad y el cumplimiento de todas las normativas aplicables.

Durante la fase de proyecto el ADJUDICATARIO presentará una propuesta de documentación que deberá ser aprobada por FMB.

El contenido de la documentación deberá ser como mínimo:

- Proyecto as built.
- Documentación de seguridad:
 - Certificados originales de que el vehículo, sus componentes y sus herramientas o máquinas-herramientas se encuentran conformes con la normativa vigente (Declaración "CE" de Conformidad y Certificado "CE" de Tipo).
 - Certificados, emitidos por una entidad acreditada por ENAC, de conformidad con lo dispuesto en los ANEXOS I y II (en el entorno de Metro) del Real Decreto 2177/2004, de 12 de noviembre, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.
 - Documentación de seguridad ferroviaria.
 - Documentación de seguridad frente a incendios.
 - Documentación de compatibilidad electromagnética.
- Documentación de operación del vehículo:
 - Manual de conducción del vehículo.
 - Manual de instrucciones de uso de los dispositivos funcionales (equipos de medición etc.), así como de la totalidad de las herramientas o máquinas-herramientas de las que se encuentre dotado el vehículo.
 - Especificaciones de seguridad para el manejo y mantenimiento del vehículo.
- Documentación de mantenimiento
 - Manual de mantenimiento del vehículo. Este manual debe contemplar la posibilidad de un mantenimiento integral del vehículo, incluyendo todos sus equipamientos y componentes, así como códigos y listados de repuestos.



- Manual de resolución de averías.
- Listado completo de piezas de repuesto, con sus planos/croquis, especificaciones y proveedores.
- Plan de Mantenimiento.
- Documentación técnica:
 - Documentación mecánica:
 - Planos y cálculos estructurales de los elementos mecánicos, especialmente el bastidor, rodadura y cabina.
 - Estudio ergonómico de la cabina de conducción.
 - Documentación eléctrica:
 - Descripción sistemas eléctricos.
 - Esquemas eléctricos.
 - Lista de equipos eléctricos.
 - Cálculos eléctricos y consumos previstos.
 - Planos.
 - Documentación neumática:
 - Descripción sistema neumático.
 - Esquemas neumáticos.
 - Planos.
 - Lista de equipos y aparatos neumáticos.
 - Documentación hidráulica:
 - Descripción sistema hidráulico.
 - Esquemas hidráulicos.
 - Planos.
 - Lista de equipos y aparatos hidráulicos.
 - Documentación electrónica y SW:
 - Esquemas electrónicos y documentación asociada.
 - Programas informáticos, del PLC, rutinas lógicas, etc.
 - Documentación de herramientas, útiles, bancos de pruebas, etc.
 - Catálogo de piezas de recambio.
 - Documentación por equipos:
 - Descripción.
 - Esquemas.
 - Mantenimiento.
 - Manuales.
 - Planos.
- Documentación de pruebas.
- Documentación de formación.
- Documentación medioambiental.

De forma previa a la Recepción Provisional, el ADJUDICATARIO deberá incluir en el proyecto todas aquellas modificaciones que haya introducido en el vehículo durante el proceso de puesta a punto y que prevea continuar en la Garantía. La documentación, que se entregará previamente a la recepción definitiva, será versión "as build" y recogerá todas las modificaciones que se hayan incorporado al vehículo hasta la fecha.

La documentación se elaborará de acuerdo a las normas UNE-EN 15016, UNE-EN 14033 y UNE-ISO 30301:2019.



Todos estos documentos se entregarán en catalán y/o en español, en soporte digital y en papel (2 copias). Para su elaboración y uso se utilizarán softwares comerciales de amplio uso tipo Microsoft Office. Los planos se entregarán en formato dwg y representación 3D.

Toda la documentación estará claramente indexada y dispondrá de motores de búsqueda que permitan el acceso rápido a informaciones concretas.

Se incluirá en la oferta una propuesta preliminar de contenido de la documentación.

22. FIABILIDAD, DISPONIBILIDAD Y MANTENIBILIDAD

22.1. DEFINICION DE FALLO Y AVERIA

Se entiende por fallo cualquier anomalía que provoca que la DTVH, subconjunto, equipo, componente o proceso dejan de cumplir con la función que se espera que realice.

Distinguiremos los siguientes conceptos:

- Fallo de servicio: Aquellos que provocan que el vehículo no pueda llevar a cabo el trabajo planificado para un determinado turno de trabajo en cantidad, tiempo, calidad y/o seguridad.
- Avería: Aquel fallo de cualquier naturaleza que no provoca un fallo de servicio.

22.2. FIABILIDAD

Se definen dos niveles de fiabilidad:

- Fiabilidad del servicio:
 - Se medirá en un determinado periodo de tiempo como:
 - Fallos de servicio en el periodo/jornadas de trabajo del periodo.
- Fiabilidad intrínseca:
 - Se medirá en un determinado periodo de tiempo como:
 - Fallos del servicio + Averías en el periodo/jornadas de trabajo del periodo.

Los niveles de fiabilidad mínimos exigidos son los siguientes:

- Fiabilidad del servicio: 0,05 Fallos/jornada.
- Fiabilidad intrínseca: 0,1*(Fallos + averías/jornada).

La fiabilidad se evaluará por periodos de 30 jornadas de trabajo programado.

El ADJUDICATARIO estará obligado a presentar en fase de diseño un estudio de fiabilidad donde se justifique el cumplimiento de estos niveles de fiabilidad. En dicho estudio se establecerá la cadena de fiabilidad del vehículo donde se definirán los niveles de fiabilidad de los subconjuntos que la componen. Los subconjuntos se definirán a nivel equipo.

22.3. DISPONIBILIDAD

Se define disponibilidad como las horas de funcionamiento del vehículo respecto a las horas planificadas en un determinado periodo de tiempo.

Se establece como objetivo de disponibilidad el que la DTVH realice satisfactoriamente su función un mínimo del 95% de las jornadas laborables durante un periodo de 6 meses. No se incluirán en el computo las jornadas laborables en que no se ha prestado servicio por causas imputables a FMB.

22.4. MANTENIBILIDAD

22.4.1. CONSIDERACIONES GENERALES

La DTVH deberá estar diseñada para facilitar al máximo su mantenimiento. Para ello se tendrán en cuenta los siguientes principios:

- Se maximizará la modularidad de los equipos de manera que su montaje y desmontaje sea lo más fácil y rápido posible.
- Todos los equipos, subconjuntos, etc. del vehículo dispondrán de funcionalidades de monitorización y autochequeo que faciliten la detección de averías.
- Los equipos y componentes que necesiten mantenimiento preventivo deben estar situados de manera que la ergonomía para la realización de estas operaciones sea la mejor posible.
- Se prestará especial atención a la seguridad en la realización de las operaciones de mantenimiento.
- Se garantizará una buena accesibilidad a todos los equipos de la DTVH, en especial a los que requieren mantenimiento periódico.
- Se maximizará la estandarización e intercambiabilidad de los equipos y componentes.
- Todos los equipos y componentes estarán debidamente identificados con una numeración y un código de barras o QR que facilite el mantenimiento. Esta identificación deberá ser diseñada para no ser dañada por desgaste, trabajo a la intemperie, etc.
- Todos los elementos, equipos, etc. que requieran ajustes o control de desgaste dispondrán de indicaciones o mecanismos que faciliten esta tarea.
- Los elementos o componentes del vehículo considerados consumibles deberán poder ser sustituidos en el menor tiempo y con la mejor ergonomía posibles.

22.4.2. MANTENIMIENTO PREVENTIVO

La DTVH estará diseñada para reducir al máximo los costes de mantenimiento a lo largo de la vida de la misma.

El ADJUDICATARIO deberá presentar antes de la recepción provisional un plan de mantenimiento preventivo de la DTVH a lo largo de todo su ciclo de vida.

Este plan deberá ser aprobado por FMB y deberá contener como mínimo:

- Lista de actividades de mantenimiento y periodicidad y/o condiciones en las que se deben realizar.
- Procedimientos e instrucciones detalladas para la realización de estas actividades.
- Herramientas, útiles, etc. necesarios para este mantenimiento.
- Repuestos necesarios para la realización del mantenimiento.

Desde el punto de vista de seguridad el plan incluirá:

- Identificación de las operaciones que pueden afectar a la seguridad del vehículo.
- Instrucciones a nivel de prevención de riesgos laborales.
- Protocolos de puesta en servicio tras la intervención que garanticen la seguridad del vehículo.

El plan contemplará tanto el mantenimiento preventivo de ciclo corto como el mantenimiento preventivo de ciclo largo.

A nivel de ciclo largo, siempre que sea posible las operaciones se adaptarán para que se realicen las siguientes intervenciones:

- Intervención de Seguridad (IS-2): cada dos años
- Intervención de Mantenimiento (IM): cada diez años.

Siempre que sea posible, las actividades de mantenimiento preventivo se realizarán en base a la condición y no en base a periodos definidos de tiempo.

Se incluirá en la Oferta (**SOBRE 3**) un plan de mantenimiento preliminar del vehículo a lo largo de su vida. Este plan incluirá una estimación del coste anual de mantenimiento preventivo del vehículo para sus 30 años de vida, distinguiendo entre coste de mano de obra y de repuestos. Se tomarán para ello como referencia los precios actuales.

En caso que alguna actividad de mantenimiento a lo largo de la vida del vehículo deba ser obligatoriamente realizada por el ADJUDICATARIO, deberá indicarse en la oferta, justificándose además esta necesidad.



22.4.3. MANTENIMIENTO CORRECTIVO

La DTVH estará diseñada para que, una vez haya sufrido un fallo, la diagnosis de la causa y su reparación puedan llevarse a cabo de una manera rápida y eficaz.

Para ello, el ADJUDICATARIO elaborará un Manual de Resolución de Averías donde en base a un análisis exhaustivo de fallos, se describirá para cada uno de ellos lo siguiente:

- Proceso de detección (herramientas y operaciones).
- Proceso de resolución de reparación (herramientas y operaciones).
- Repuestos necesarios.
- Comprobaciones y pruebas a efectuar tras la resolución.
- Tiempo estimado de reparación.

Se prestará especial atención a aquellos fallos que pueden suponer una inmovilización del vehículo. Para esos casos se detallarán en el manual las operaciones a efectuar para retirar el vehículo a un taller o apartadero en condiciones degradadas.

22.4.4. SISTEMA DE AYUDA AL MANTENIMIENTO

La DTVH incorporará un Sistema de Ayuda al Mantenimiento que permita optimizar el mantenimiento preventivo y resolver las averías en el menor tiempo posible. Para ello deberá realizar como mínimo las siguientes funciones:

- Información del estado del vehículo.
- Ayuda al mantenimiento correctivo.
- Ayuda al mantenimiento preventivo.

El sistema deberá disponer de una interface hombre-maquina gráfica y amigable.

22.4.4.1. INFORMACIÓN DEL ESTADO DEL VEHÍCULO

El Sistema de Ayuda al Mantenimiento deberá proporcionar información en tiempo real del estado del vehículo y de todos los subsistemas que lo componen.

Para ello, todos los subsistemas que lo permitan deberán estar monitorizados de manera que se disponga en el sistema de toda la información relevante para su funcionamiento.

El sistema deberá permitir también la introducción de los parámetros de configuración del vehículo que deban modificarse con frecuencia.

22.4.4.2. AYUDA AL MANTENIMIENTO PREVENTIVO

La DTVH dispondrá de un sistema de ayuda al mantenimiento preventivo que permita optimizar este mantenimiento.

Para ello aportará información de los mantenimientos que se deben realizar al vehículo y la fecha indicando en días u horas de trabajo cuando se deben realizar.

También deberá aportar información sobre los mantenimientos que se deben realizar según la condición del vehículo.

Siempre que sea posible, el mantenimiento preventivo se realizará en función del estado de la máquina (CBM – Condition Based Maintenance) y no en base a periodos de tiempo o ciclos prefijados.

22.4.4.3. AYUDA AL MANTENIMIENTO CORRECTIVO

La DTVH dispondrá de un sistema de ayuda al mantenimiento correctivo que en caso de fallo en el vehículo aportará la información necesaria para su localización y reparación.

Para ello, el sistema informará que cual es el elemento, componente o equipo que provoca el fallo y si debe procederse a su ajuste, configuración o sustitución.



En el caso de fallos que inmovilicen el vehículo, deberá aportar información sobre las acciones a realizar para poder retirar el vehículo a un taller o apartadero.

22.4.5. HERRAMIENTAS, ÚTILES, REPUESTOS Y CONSUMIBLES

Se incluirá en el suministro del vehículo los siguientes elementos:

- Consumibles necesarios para un año de funcionamiento de la DTVH considerando un máximo de 200 jornadas de trabajo.
- Herramientas especiales, útiles, equipos de prueba, etc., solicitados en este Pliego y todos los que sean necesarios para la operación o mantenimiento de la DTVH.

El ADJUDICATARIO entregará a FMB las especificaciones técnicas de todos los consumibles para que pueda adquirirlas a otras empresas distintas del ADJUDICATARIO.

Todos los repuestos del vehículo podrán ser adquiridos por FMB al ADJUDICATARIO o al fabricante del mismo.

22.4.6. OBSOLESCENCIA

El ADJUDICATARIO estará obligado a disponer de un sistema de gestión de la obsolescencia de acuerdo con la norma UNE-EN 62402:2019 en los casos de obsolescencia que se pudieran producir durante la vida útil de material.

El OFERTANTE deberá presentar en la oferta una descripción de su sistema de gestión de la obsolescencia, así como un plan preliminar de gestión de la obsolescencia donde se demuestre que esta cuestión estará correctamente gestionada a lo largo de la vida útil del tren. Este plan deberá ser entregado en versión definitiva antes de la recepción definitiva del vehículo.

El ADJUDICATARIO se obliga a garantizar el suministro a FMB de piezas de parque y repuestos, originales o sustitutos, durante toda la vida del vehículo que se estima en 30 años. En caso que esto no fuese posible el ADJUDICATARIO deberá estudiar una solución para suplir esta falta de repuestos o piezas de parque.

22.5. FASES DEL PROYECTO

Las fases e hitos clave del proyecto son:

- Firma del contrato.
 - Hito de firma del contrato.
- Proyecto constructivo, fabricación y pruebas funcionales en factoría.
 - Proyecto constructivo:
 - Hito de aprobación del proyecto constructivo.
 - Fabricación:
 - Hito de fabricación del bastidor y caja del vehículo.
 - Pruebas funcionales en factoría:
 - Hito de salida de factoría de la DTVH.
- Traslado, pruebas funcionales en vía y entrega:
 - Hito de entrega.
- Recepción provisional e inicio de la garantía:
 - Hito de recepción provisional.
- Garantía y recepción definitiva:
 - Hito de recepción definitiva.

El ADJUDICATARIO entregará mensualmente un informe donde se detalle:

- Actualización del planning.
- Estado del proyecto.
- Documentación que proceda asociada al proyecto.



El formato de este informe será acordado con FMB y se hará entrega dos meses antes del inicio de la actividad productiva.

El ADJUDICATARIO designará un responsable del proyecto que será el interlocutor frente a FMB para el correcto desarrollo del proyecto.

La oferta debe incluir en el **SOBRE 3** una descripción de la ejecución de las diferentes fases del proyecto con indicación de la duración de cada una de ellas.

Se incluirá en la Oferta una descripción de la ejecución de las diferentes fases del proyecto, así como una descripción del sistema de gestión de la calidad del OFERTANTE.

22.5.1. FIRMA DEL CONTRATO

La firma del contrato entre el ADJUDICATARIO y FMB dará inicio a las actividades objeto del contrato y supondrá la formalización del Hito de firma del contrato.

En un plazo inferior a 60 días después de la firma el contrato el ADJUDICATARIO entregará un Plan Global del Contrato que contendrá una planificación detallada de las distintas etapas del contrato hasta la recepción provisional. Esta planificación deberá ser aprobada por FMB y cumplir el plazo ofertado.

El ADJUDICATARIO entregará también en el mismo plazo el Plan de Gestión de la Calidad del proyecto de acuerdo a la norma ISO 9001 o equivalente. En el Plan se describirán todas las actividades, los recursos, procedimientos, procesos, documentos, etc., que se aplicarán a la gestión del contrato en sus diversas etapas. El Plan deberá ser aprobado por FMB.

22.5.1.1. HITO DE FIRMA DEL CONTRATO

El hito de firma del contrato se producirá cuando se haga efectiva la firma del contrato entre el ADJUDICATARIO y FMB.

22.5.2. PROYECTO CONSTRUCTIVO, FABRICACION Y PRUEBAS FUNCIONALES EN FACTORIA

22.5.2.1. PROYECTO CONSTRUCTIVO

El ADJUDICATARIO elaborará un Proyecto Constructivo de la DTVH que deberá ser necesariamente aprobado por FMB, aunque esta aprobación no eliminará la plena responsabilidad del ADJUDICATARIO respecto al proyecto. El ADJUDICATARIO será totalmente responsable de los errores u omisiones que puedan existir, tanto en la confección y cálculos como en los materiales elegidos, así como con referencia al cumplimiento de los Pliegos de Condiciones y al buen funcionamiento de la DTVH.

Se someterá a FMB para su aprobación toda la documentación técnica de construcción, relativa al vehículo y sus partes, que no comprometa la propiedad intelectual del fabricante, de modo que FMB pueda adquirir una idea perfectamente clara del vehículo que se va a construir y sus componentes, a efectos de juzgar y calibrar su teórica eficacia.

El ADJUDICATARIO presentará a FMB la lista de materiales, equipos y sus principales suministradores.

También se deberá facilitar a FMB los planos y resto de documentación técnicas de los útiles y herramientas especiales que sean necesarios para el mantenimiento posterior del vehículo, teniendo en cuenta que igualmente los moldes, plantillas y calibres deberán ser entregados.

Para facilitar la labor de aprobación del proyecto y posterior verificación de la construcción, FMB podrá desplazar a la factoría del ADJUDICATARIO, a uno o varios de sus técnicos, para lo cual el ADJUDICATARIO pondrá a su disposición un lugar de trabajo, con todas las facilidades necesarias para poder desarrollar la labor encomendada por FMB.

En esta fase el ADJUDICATARIO definirá también la lista preliminar de material de parque y repuestos. Esta lista deberá ser aprobada por FMB.

La aprobación del Proyecto Constructivo será condición indispensable para el inicio de la fabricación. Si alguno de los subconjuntos del vehículo requiriese iniciar su fabricación con anterioridad a la aprobación del Proyecto Constructivo, FMB deberá aprobar explícitamente el inicio de esta fabricación. El plazo de entrega podrá ser ajustado en caso de retrasos en la aprobación.



22.5.2.2. HITO DE APROBACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

El hito de aprobación del proyecto constructivo se producirá cuando se cumplan las condiciones del apartado anterior y al cumplirse este hito se firmará entre el ADJUDICATARIO y FMB el Acta de aprobación del proyecto constructivo.

22.5.2.3. FABRICACIÓN

El ADJUDICATARIO definirá, en base al Plan Global del Contrato, un Plan de Fabricación y de Pruebas y Ensayos de Fabricación a realizar a la DTVH. En el plan se detallarán las distintas fases de fabricación, los procesos de fabricación y los procesos de pruebas, ensayos y control de calidad específicos de la fabricación. También se detallarán las pruebas, ensayos, controles, etc. de cualquier tipo que se tienen que realizar en cada fase. El objetivo será garantizar que el vehículo cumple con las especificaciones del Pliego de condiciones y que la fabricación se realiza de acuerdo al proyecto, con los máximos niveles de calidad y de acuerdo a las normativas exigibles.

Se incluirá en la Oferta una versión preliminar de este plan.

FMB deberá dar su conformidad al Plan y en particular a las pruebas y ensayos. Asimismo, FMB podrá inspeccionar el proceso de fabricación y participar en las pruebas que considere oportunas durante el proceso de fabricación.

Para ello, los representantes autorizados de FMB tendrán acceso a aquellas partes de las instalaciones o plantas de fabricación del ADJUDICATARIO donde tenga lugar la construcción del vehículo, o bien en las que tenga lugar el suministro de los materiales a instalar en el mismo.

El ADJUDICATARIO entregará los planos, cálculos, diagramas, datos, ensayos, etc. que FMB le solicite para llevar a cabo las reuniones o visitas de inspección mencionadas sin comprometer la confidencialidad y propiedad intelectual del fabricante.

22.5.2.4. HITO DE FABRICACIÓN DEL BASTIDOR Y CAJA EN BLANCO DEL VEHÍCULO

El hito de fabricación del bastidor y caja en blanco del vehículo se producirá cuando se cumpla lo siguiente:

- Se haya entregado y aprobado por FMB el Plan Global del Contrato.
- Se haya entregado y aprobado por FMB el Plan de Calidad.
- Se haya entregado y aprobado por FMB el Plan de Fabricación y Pruebas y Ensayos de Fabricación.
- Se haya entregado y aprobado por FMB el Proyecto Constructivo.
- Se haya entregado la lista preliminar de material de parque y repuestos.
- Se haya finalizado la fabricación del bastidor y caja en blanco a nivel mecánico.

Al cumplirse este hito se firmará entre el ADJUDICATARIO y FMB el Acta de finalización de bastidor y caja en blanco.

22.5.2.5. PRUEBAS FUNCIONALES EN FACTORÍA

El ADJUDICATARIO definirá, en base al Plan Global del Contrato, un Plan de Pruebas Funcionales destinadas a garantizar que se cumplen todos los requerimientos de diseño, normativo y funcionales especificados en el Pliego de condiciones. FMB deberá dar su conformidad al Plan de Pruebas y, en su caso, a las hojas de control y protocolos específicos de cada una de ellas.

En el plan deberá especificarse claramente que pruebas deben llevarse a cabo en la factoría (Plan de Pruebas Funcionales en Factoría) y cuales deben realizarse en las instalaciones de FMB (Plan de Pruebas Funcionales en Vía de FMB).

Entre las pruebas a realizar, salvo justificación razonada, deberán constar las siguientes:

- Prueba de dimensionamiento y gálibo.
- Prueba de pesaje.
- Prueba de shuntado.



- Prueba de sistemas o dispositivos de seguridad.
- Prueba de continuidad eléctrica.
- Prueba de circulación, donde deberá desarrollar satisfactoriamente las velocidades especificadas, en las rampas especificadas en el mismo y sin problemas de calentamiento; así como la inscripción en curva y aparatos de vía. Dichas pruebas se pueden realizar en las instalaciones de FMB.
- Prueba de arranque en rampa máxima, que deberá resultar satisfactoria y sin ningún tipo de problemas. Dicha prueba se puede realizar en las instalaciones de FMB.
- Prueba de frenado en horizontal y en pendiente máxima, donde deberá tomar los valores de deceleración especificados, con los distintos órganos de accionamiento y a distintas velocidades. Dicha prueba se puede realizar en las instalaciones de FMB.
- Prueba de estacionamiento en rampa máxima, detenido solamente con el freno de estacionamiento aplicado, sin que se produzca deslizamiento o rodadura en el sentido de la pendiente. Esta prueba se efectuará en condiciones de carga máxima, durante un tiempo mínimo de 15 minutos. Dicha prueba se puede realizar en las instalaciones de FMB.
- Pruebas estáticas del correcto funcionamiento de los circuitos eléctricos (alumbrado, equipos de cabina, etc.).
- Pruebas de acoplabilidad con otros vehículos, para el rescate del mismo en caso de avería. Dicha prueba se puede realizar en las instalaciones de FMB.
- Prueba para verificar la corrección del procedimiento de operación para el socorro.
- Pruebas del sistema de tracción. Dicha prueba se puede realizar en las instalaciones de FMB.
- Pruebas de cumplimiento de normativas.
- Pruebas del sistema de medición.

En el caso de que el ADJUDICATARIO haya ofertado prestaciones superiores a las exigidas en el pliego se verificará el cumplimiento de las prestaciones ofertadas.

Durante los ensayos y comprobaciones estarán presentes los representantes de FMB y del ADJUDICATARIO, y se establecerá la fecha de las mismas de común acuerdo.

El OFERTANTE incluirá en la oferta un plan de pruebas funcionales preliminar donde se describa la naturaleza de las mismas y su lugar de realización.

22.5.2.6. HITO DE SALIDA DE FACTORÍA

El hito de salida de factoría se producirá cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- Se haya completado la fabricación de la DTVH.
- Se hayan superado con éxito todas las pruebas del Plan de Pruebas y Ensayos de Fabricación.
- Se hayan superado con éxito todas las pruebas del Plan de Pruebas Funcionales en Factoría.

Al cumplirse este hito se firmará entre el ADJUDICATARIO y FMB el Acta de autorización de expedición del vehículo.

22.5.3. TRASLADO, PRUEBAS FUNCIONALES EN VIA Y ENTREGA

Tras la firma del Acta de autorización de expedición del vehículo, el ADJUDICATARIO procederá al traslado del vehículo a las instalaciones de FMB. Este traslado será a cuenta y riesgo del ADJUDICATARIO.

A continuación, se procederá a la ejecución del Plan de Pruebas funcionales en Vía de FMB, a la entrega de elementos objeto del contrato descritos en el Apartado 22.5.2.5 con excepción de los repuestos, a la entrega de la documentación y a la realización de las tareas de formación necesarias para dotar al personal de FMB de la capacidad de operar y mantener el vehículo.

22.5.3.1. HITO DE ENTREGA DE LA DTVH

El hito de entrega de la DTVH se producirá cuando se cumplan las siguientes condiciones:



- Se hayan superado con éxito todas las pruebas del Plan de Pruebas Funcionales en Vía que se deben realizar en las instalaciones de FMB.
- Se haya entregado toda la documentación necesaria para la correcta operación y mantenimiento de la DTVH.
- Se haya entregado toda la documentación referente a seguridad y cumplimiento de normativas y certificaciones.
- Se haya realizado la formación de los grupos 1 y 2.
- Se hayan recibido los elementos objeto del contrato descritos en el Apartado 22.5.2.5 con excepción de los repuestos.

Tras cumplirse este hito se procederá a la firma del Acta de Entrega de la DTVH entre FMB y el ADJUDICATARIO y a la puesta en servicio de la DTVH.

22.5.4. RECEPCIÓN PROVISIONAL

La Recepción Provisional (origen de la garantía) de la DTVH se producirá cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- Se haya entregado y validado por FMB toda la documentación requerida en los Pliego de Condiciones. La documentación deberá incluir todas las modificaciones que se hayan efectuado hasta ese momento.
- Se haya realizado la formación especificada en los Pliego de Condiciones Técnicas.
- Se hayan alcanzado durante 3 periodos consecutivos de 30 días de trabajo programado los objetivos de fiabilidad de servicio ofertados.

En el periodo comprendido entre la entrega del vehículo y hasta su recepción provisional, el ADJUDICATARIO estará obligado a efectuar las siguientes actividades para el seguimiento del funcionamiento del vehículo y el cálculo de la fiabilidad y disponibilidad:

- Atención de las posibles incidencias y averías.
- Elaboración de, como mínimo, un informe mensual en el que se recogerán todos los fallos y averías producidos en dicho periodo.
- Análisis de las causas de los fallos y averías.
- Propuesta de solución de los fallos y averías.
- Reunión mensual de fiabilidad con FMB para presentar el informe, análisis y propuesta de solución y para calcular los valores de fiabilidad del servicio e intrínseca y de disponibilidad obtenidos en ese periodo de 30 días. En el caso de que se propongan y ejecuten soluciones que se demuestren efectivas, las averías que se hayan producido con anterioridad a la implantación de la solución dejarán de contabilizarse para el cálculo de la fiabilidad y la disponibilidad.
- Realización del mantenimiento correctivo y preventivo del vehículo según la documentación aportada. Así, la mano de obra y materiales necesarios para la realización del mantenimiento preventivo y correctivo de la DTVH correrán a cargo del ADJUDICATARIO.

Durante las 5 primeras semanas de servicio del vehículo un técnico del ADJUDICATARIO acompañará a los Operadores de FMB en las jornadas de trabajo. Su función será completar la óptima formación e instrucción de dichos operadores. La persona prestataria del servicio deberá expresarse en castellano con un nivel suficiente para realizar su función o disponer de traductor.

Este acompañamiento podrá ser prolongado a solicitud y con cargo a FMB durante el periodo que FMB considere necesario.

Si fuese preciso trasladar el vehículo durante este periodo a las instalaciones del ADJUDICATARIO, los gastos ocasionados por el transporte serán por cuenta del mismo.

22.5.4.1. HITO DE RECEPCIÓN PROVISIONAL

El hito de entrega de la DTVH se producirá cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- Se haya entregado y validado por FMB toda la documentación requerida en los Pliego de Condiciones. La documentación deberá incluir todas las modificaciones que se hayan efectuado hasta ese momento.
- Se haya realizado la formación especificada en los Pliego de Condiciones Técnicas.
- Se hayan alcanzado durante 3 periodos de 30 días consecutivos los objetivos de fiabilidad de servicio ofertados.

Tras cumplirse este hito se procederá a la firma del Acta de Recepción Provisional que suscribirá un representante del ADJUDICATARIO y otro de FMB.

FMB no podrá denegar sin razón la suscripción del Acta de Recepción Provisional.

22.5.5. GARANTÍA Y RECEPCION DEFINITIVA

El periodo de garantía normal será de un mínimo de un año y se prolongará en caso que en los últimos 6 periodos no se cumplan los objetivos de fiabilidad intrínseca y de servicio y la disponibilidad ofertados. Se valorará que el periodo de garantía ofertado sea superior a año por lo que deberá incluirse en el **SOBRE 3** de la oferta el valor ofertado.

Si no se alcanzara este objetivo, se añadirá un mes completo de garantía hasta que se alcance el parámetro indicado. No se tendrán en cuenta para establecer el porcentaje de realización las jornadas no trabajadas por causas imputables a FMB.

El periodo de garantía puede ser superior al especificado para algunos subsistemas o componentes tal como se indica en este PPT.

Durante el periodo de garantía deberá ser prestado por el ADJUDICATARIO un servicio de atención de incidencias 24x7 inmediato vía telefónica y en un plazo de 48 horas laborables de manera presencial.

La garantía será única, independientemente del número de ADJUDICATARIO o proveedores de los equipos. El ADJUDICATARIO entregará un certificado de garantía.

Durante el periodo de garantía se repitiera un mismo tipo de avería que provoque el subconjunto afectado presente un nivel de fiabilidad un 50% inferior al ofertado, se declarará “avería sistemática” en dicho subconjunto. En este caso, se paraliza el periodo de garantía de dicho equipo, elemento o componente hasta que se aplique una solución definitiva y ésta sea validada por FMB.

Si fuese preciso trasladar el vehículo durante el periodo de Garantía a las instalaciones del ADJUDICATARIO, los gastos ocasionados por el transporte serán por cuenta del mismo.

Para proceder a la recepción definitiva del vehículo, además de los requerimientos de fiabilidad y disponibilidad deberá procederse a lo siguiente:

- Actualización de la documentación en caso que se hayan producido modificaciones en la DTVH o en su mantenimiento durante el periodo de garantía.
- Entrega del plan de gestión de la obsolescencia.
- Entrega de la lista definitiva de material de parque y de repuestos necesarios para el mantenimiento del vehículo durante un año.

22.5.5.1. HITO DE RECEPCIÓN DEFINITIVA

Una vez finalizado el periodo de garantía, y si se cumplen todos los requerimientos expuestos, se procederá a la entrega definitiva de la DTVH mediante la firma del Acta de Recepción Definitiva que suscribirá un representante del ADJUDICATARIO y otro de FMB.

FMB no podrá denegar sin razón la suscripción del Acta de Recepción Definitiva.

Tras la recepción definitiva, quedaran dentro de garantía los elementos que hayan sido declarados avería sistemática hasta que se aplique una solución definitiva y esta sea validada por FMB.

22.5.6. ASISTENCIA TÉCNICA Y SERVICIO POST-VENTA

Una vez completada la Recepción Definitiva de la DTVH, el ADJUDICATARIO deberá poder prestar a FMB el siguiente servicio de asistencia técnica y post-venta:



- Asistencia telefónica y telemática a través del sistema de monitorización del vehículo 24x7.
- Asistencia presencial en las instalaciones del FMB en un plazo máximo de 2 días laborables.
- Disposición de un stock de piezas de parque o elementos más críticos para el funcionamiento del vehículo de modo que en el caso de producirse la necesidad, éstas puedan ser suministradas en menos de una semana desde su requerimiento.

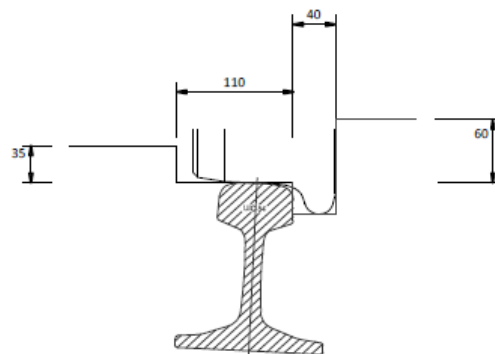
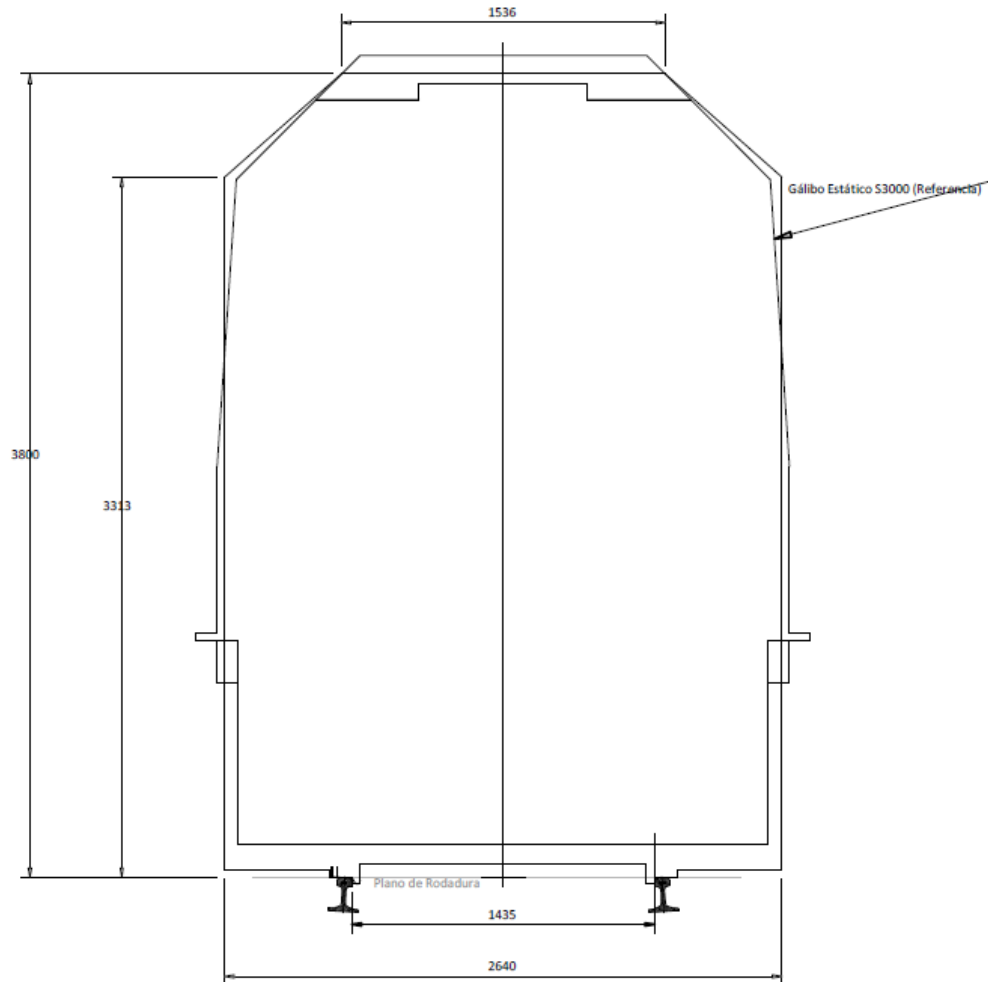
FMB podrá requerir ocasionalmente la presencia de personal técnico del ADJUDICATARIO para la asesoría o acompañamiento en la realización de tareas de mantenimiento del vehículo. El periodo estándar será de una semana.

ANEXO 1: CARACTERÍSTICAS DE LAS LÍNEAS

CARACTERÍSTICAS	LÍNEAS 2, 3, 4, 5, 9 Y 11
Tensión en catenaria	1.200 v cc (L-2, L-3, L-4, L-5 y L-11) 1.500 v cc (L-9)
Altura nominal en catenaria	4.250 mm
Altura mínima en catenaria	4.150 mm
Galga de vía en recta	1.435 mm
Radio mínimo de curva en vía general	80 m
Radio mínimo de curva en vías de cocheras y playas	35 m
Peralte máximo	145 m
Rampa máxima	45,55 ⁰ / ₀₀
Radio mínimo de diagonales en vía general	100 m
Radio mínimo de diagonales en cocheras y playas de vías	50 m
Radio mínimo de acuerdo vertical	755m
Tipo de acuerdo recta curva	Clotoide o parábola cúbica
Rampa de peralte máxima	2,2 mm/m
Inclinación carriles	1/20
Desarrollo máximo de las curvas de radio mínimo en cocheras y playas	80 m
Tangente de diagonales y "bretelles" en vía general	1/5 1/6,33 1/7 1/8,5 1/9
Tangente de diagonales y "bretelles" en playa	¼ 1/4,47 1/6,33 1/5 1/6,33 1/7 1/8,5 1/9
Altura de andenes sobre nivel de carriles	1,10 m en L2 y 1,00m en resto de líneas
Distancia máxima del borde del andén al plano vertical de simetría de vía	1.355 mm
Entrevía en recta nominal, entre ejes de vía	3.288 mm
Tipo de carril	54 E1, 54E1T1
Sobrecancho en curva	Según fórmula Deyl
Sistema fijación de carriles	Tirafondos y placas de asiento. Sujeciones elásticas. Vía sobre hormigón Stedef y placa IPA.
Tipo de contracarril	KRUPP U-69 según plano ANEXO 5
Cruceros	Tipo monobloc de acero al manganeso (Haffield)
Cambios	Los perfiles utilizados son: UIC54E1 y UIC54E1 cepillado en calidad 70A y 90B



ANEXO 2: PLANOS DE GÁLIBO (L2, L3, L4, L5, L9, L11: 1.435 mm)



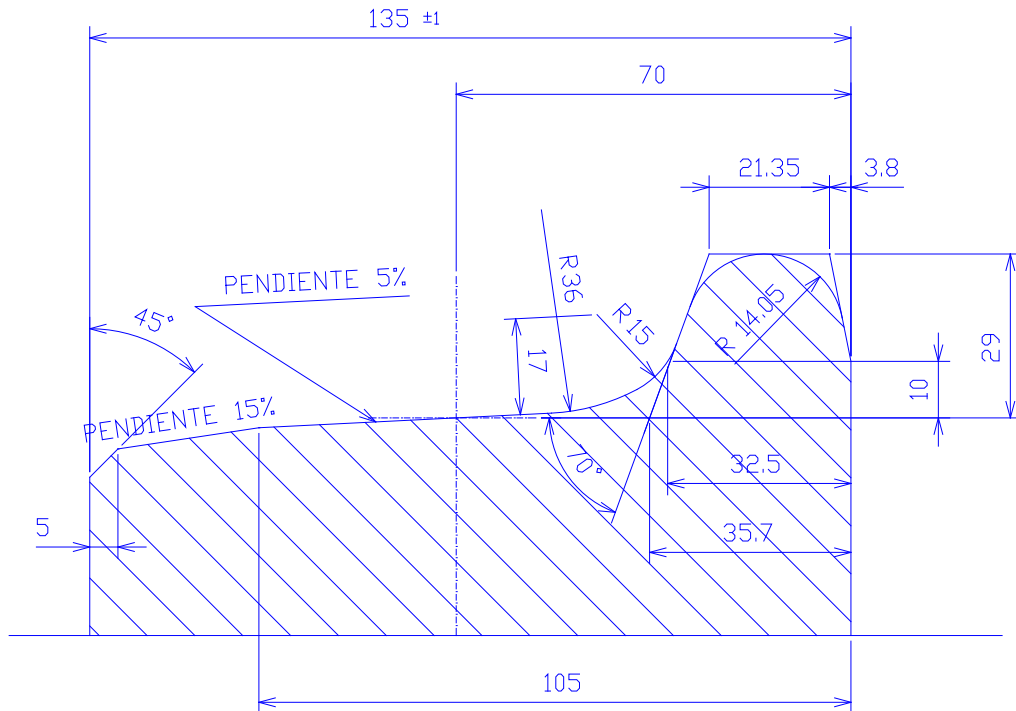
Válido para vehículos con:

- Distancia entre pivotes de bogie < 10400 mm
- Distancia entre el eje extremo y el el extremo del vehículo < 3445 mm
- Distancia entre ejes < 5500 mm



ANEXO 3: PERFIL DE RUEDAS

ESPECIFICACIONES PERFIL DE RUEDA SEGÚN NORMA FRANCESA NF F03-402 DE DICIEMBRE 1979

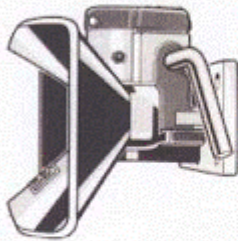




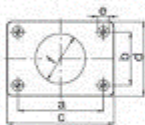
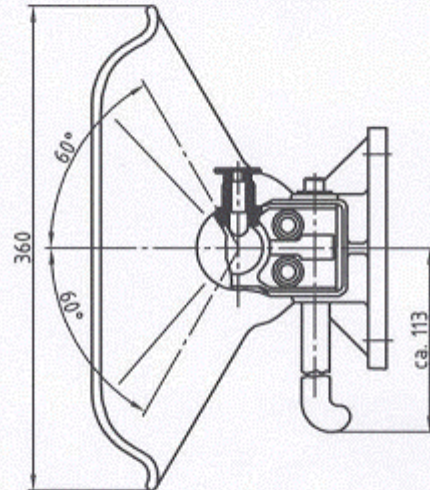
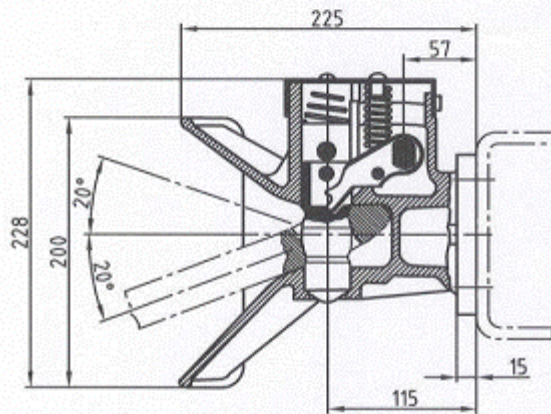
ANEXO 4: ENGANCHE ROCKINGER RO*290

RO*290 - 40 mm

- D** Kupplung für schienengebundene Arbeitsmaschinen
- GB** Hitch for rail vehicles
- F** Crochet pour machines-outils sur rails
- I** Gancio per macchine di lavoro su rotaia
- E** Enganche para máquinas de trabajo sobre carriles



a = 40 mm
DIN 74054



	a (mm)	b (mm)	c (mm)	d (mm)	e (mm)
145	140,0	80,0	180,0	120,0	17,0

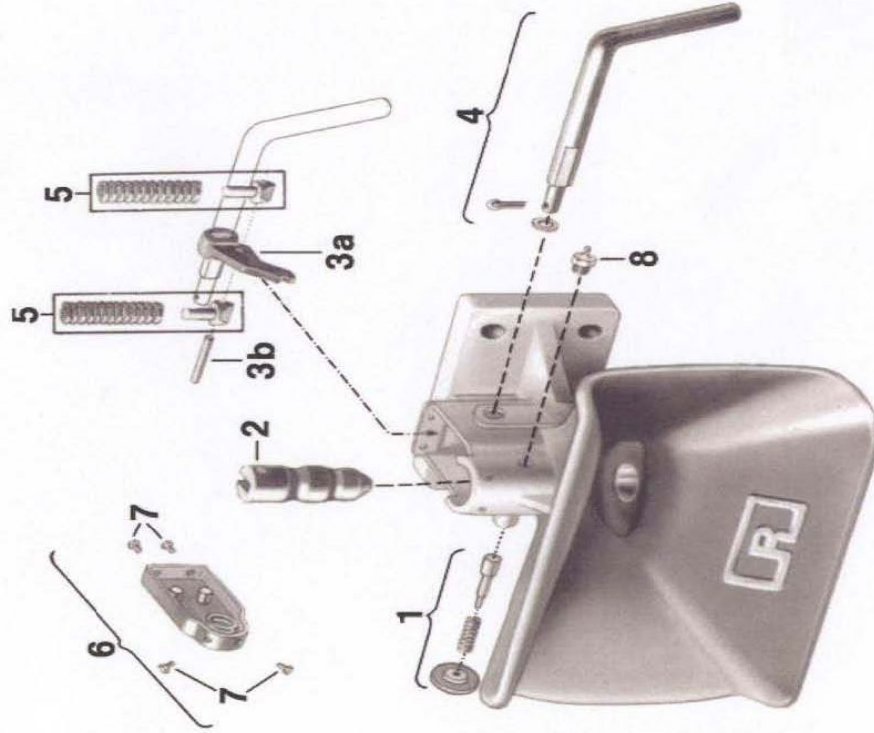
Technische Daten • Technical data • Données technique • Dati tecnici • Datos técnicos

RO290A45020	A	145	140 x 80	14	15,4



RO*290

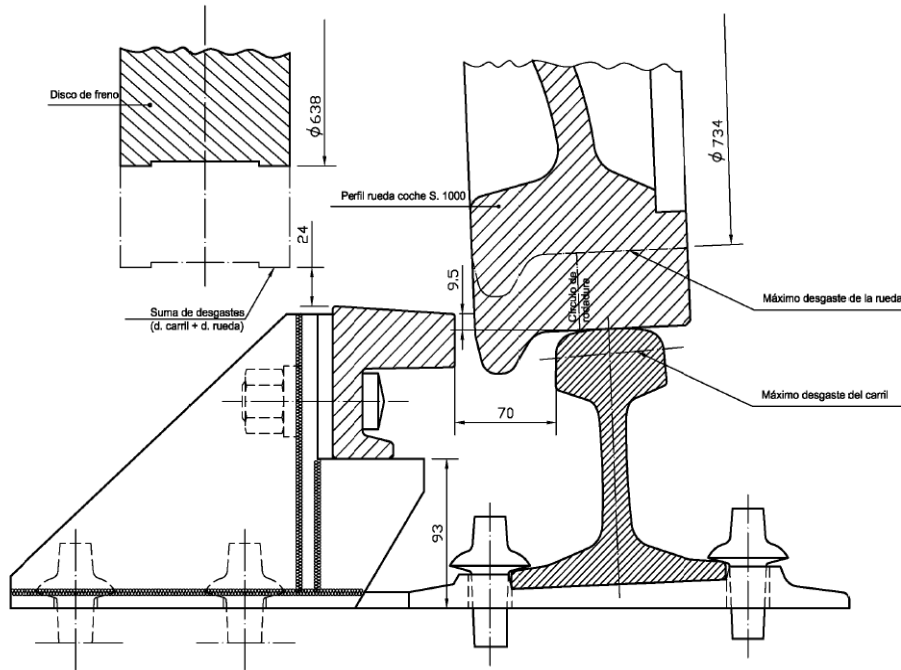
Ersatzteile • Spare parts • Pièces de rechange • Ricambi • Piezas de recambio



Pos.	Diagram A	Diagram B	ROE	Pos.	Diagram A	Diagram B	ROE
01			66017	05			70297
02			47005	06			70298
03			51005	07			70324
04			70296	08			65018



ANEXO 5: CONTRACARRIL KRUPP U-69 PARA CARRIL UIC DE 54 Kg/m



	Dibuj.:	19-07-07	F. West					
	Comp.:							
ESCALA (sin unidades)	VÍAS CONTRACARRIL KRUPP (U69) PARA CARRIL UIC DE 54 kg/m. SUJECCIÓN POR TORNILLO. CONJUNTO							19.335
1:2								Diseñó: Suñer

ANEXO 6: CARACTERISTICAS EQUIPO DE COMUNICACIONES

DMR: EQUIPOS DE RADIO PARA VEHÍCULO MD785 Y MD785G

Datos Técnicos

Datos generales	
Rango de frecuencia	VHF: 136 – 174 MHz / UHF: 400 – 470 MHz
Modos de funcionamiento compatibles	<ul style="list-style-type: none"> DMR Tier II conforme a ETSI TS 102 361-1/2/3 Simulcast XPT Digital Trunking DMR Tier III conforme a ETSI TS 102 361-1/2/3/4 analógico, MPT 1327
Cantidad de canales	1024
Capacidad de zonas	64 (con máx. 16 canales respectivamente)
Separación entre canales	12,5 / 20 / 25 kHz (analógico) 12,5 kHz (digital)
Tensión de funcionamiento	13,6 ± 15% V _{CC}
máx. consumo eléctrico (en caso de operación)	≤ 0,6 A
máx. consumo eléctrico (en caso de recepción)	≤ 2,0 A
máx. consumo eléctrico (en caso de transmisión)	5W: ≤ 5 A 25W: ≤ 8 A 45W/50W: ≤ 12 A
Estabilidad frecuencial	± 1,5 ppm
Impedancia de antena	50 Ω
Dimensiones (An x Al x L)	174 x 60 x 200 mm
Peso	1,7 kg
Pantalla LCD	220 x 176 píxeles, 262.000 Colores, 2,0 pulgadas, 4 filas
Condiciones medioambientales	
Rango de temperatura de funcionamiento	-30 °C a +60 °C
Rango de temperatura de almacenamiento	-40 °C a +85 °C
Protección contra el polvo y la humedad	IP54
Resistencia contra golpes y vibraciones	MIL-STD-810 C/D/E/F/G
Humedad relativa del aire	MIL-STD-810 C/D/E/F/G
GPS (MD785G)	
Tiempo hasta la primera detección de posición (TTFF), posicionamiento inicial en frío	< 1 minuto
Tiempo hasta la primera detección de posición (TTFF), posicionamiento inicial en caliente	< 10 segundos
Precisión horizontal	< 10 metros

Emisor	
Potencia de emisión (ajustable)	VHF: 1 – 25 W / 5 – 25 W / 5 – 50 W UHF: 5 – 25 W / 5 – 45 W
Modulación	11 K0F3E para 12,5 kHz 14 K0F3E para 20 kHz 16 K0F3E para 25 kHz
Modulación digital 4FSK	12,5 kHz (solo datos): 7K60FXD 12,5 kHz (datos y voz): 7K60FXW
Interferencias y ondas armónicas	-36 dBm (< 1 GHz) -30 dBm (> 1 GHz)
Límite de modulación	± 2,5 kHz para 12,5 kHz ± 4,0 kHz para 20 kHz ± 5,0 kHz para 25 kHz
Distancia de tensión de ruido	40 dB para 12,5 kHz 43 dB para 20 kHz 45 dB para 25 kHz
Atenuación del canal adyacente	60 dB para 12,5 kHz 70 dB para 20 / 25 kHz
Sensibilidad audio	+1 a -3 dB
Coefficiente de distorsión no lineal de audio	≤ 3 %
Tipo de vocoder digital	AMBE+2™
Receptor	
Sensibilidad (analógica)	0,3 μV (12 dB SINAD) 0,22 μV (típica) (12 dB SINAD) 0,4 μV (20 dB SINAD)
Sensibilidad (digital)	0,3 μV / BER 5 %
Atenuación del canal adyacente TIA-603 ETSI	65 dB para 12,5 kHz / 75 dB para 20 / 25 kHz 60 dB para 12,5 kHz / 70 dB para 20 / 25 kHz
Supresión de la señal interferente TIA-603 ETSI	75 dB para 12,5 / 20 / 25 kHz 75 dB para 12,5 / 20 / 25 kHz
Razón señal a ruido (S/N)	40 dB para 12,5 kHz 43 dB para 20 / kHz 45 dB para 25 kHz
Potencia de salida de audio nominal	interno 3W para 20Ω, externo 7,5W para 8Ω
Coefficiente de distorsión no lineal de audio	≤ 3 %
Sensibilidad audio	+1 a -3 dB
Emisión perturbadora conducida	-57 dBm

Todos los datos técnicos han sido probados conforme a los correspondientes estándares. Debido a los continuos desarrollos, nos reservamos el derecho a realizar modificaciones



Ràdio embarcada DMR

1. Ràdio del fabricant HYTERA MD785iG(L). 1-25 W. Banda 136-174MHz (mode treball Tier 2, Tier 3 i analògic). Ha d'incloure:
 - MD785iG(L)
 - MicroPTT SM16A1
 - Kit de subjecció
 - Cable alimentació 3 metres amb fusible 15A
 - Altaveu extern SM09D2 amb 5 metres de cable i connector DB26
 - Llicència DMR Tier III SW00029
 - Llicència encriptació 256 SW00017H
 - Programació inclosa segons paràmetres definits per TMB
2. Conversor de tensió DC/DC de 24Vcc a 12Vcc. 100W
3. Antena VHF. BP-0270. Banda 167-174MHz. Amb 5 metres de cable i connector BNC.



ANEXO 7: LA ARENA UTILIZADA. SILICATO VÍTREO CON NOMBRE COMERCIAL PROMINET GRIT

FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD	De acuerdo con el Reglamento (CE) No 1907/2006	
PROMINET GRIT	1.0 / 20220102 FR-CLI-Ped-hds	

1. IDENTIFICACIÓN DE LA SUSTANCIA/PREPARADO Y DE LA COMPAÑÍA

1.1 Identificación de la sustancia/preparado

Nombre: Prominent Grit (Silicato de Calcio)
 Descripción del producto: Abrasivo universal
 No. De Registro REACH: Esta sustancia está exenta de registro de acuerdo con el Reglamento EU 1907/2006 (REACH)

1.2 Usos pertinentes identificados de la sustancia/preparado y usos desaconsejados

Uso de la Sustancia/ Preparado: Abrasivo en grano, granallado, chorreado, árido de construcción, agregado para hormigones interiores y exteriores, de uso en construcción de carreteras, relleno, drenajes, ...

1.3 Datos del proveedor de la ficha de datos de seguridad

Nombre: ACOMET METALES Y MINERALES S.L.
 Detalles del contacto: Calle Mayor, nº 10, 5º, 48930 Getxo, Spain
 Tel: +34.944 362030 Fax: +34.944 362030
 E-mail: info@acomet.es
 Website: www.acomet.es

1.4 Teléfono de emergencia

En horario de oficina (8:30-17:00): +34.944 362030
 Fuera del horario de oficina (sólo servicios profesionales): +34.620508702

2. IDENTIFICACION DE LOS PELIGROS

2.1 Clasificación de la sustancia o la mezcla

De acuerdo al Reglamento (CE) 1272/2008 esta sustancia no está registrada como peligrosa:

Peligros físicos y químicos: no clasificado

Salud humana: no clasificado

Medio ambiente: no clasificado

Efectos irritantes. La sustancia tiene efectos irritantes en los ojos y el sistema respiratorio

En caso de exposición prolongada y repetida, existe un riesgo de enfermedad pulmonar. Evitar la formación de polvo.

En contacto con la piel húmeda o con líquido ocular el valor del pH alcanza $\geq 11,5$. Durante el uso con agua, el contacto con la piel puede causar irritación, dermatitis y enrojecimiento. La escoria molida reacciona lentamente con la humedad de la piel.

2.2 Elementos de la etiqueta

Ninguno

2.3 Otros peligros

No se conocen

La información anteriormente expuesta se considera precisa y representa la mejor información accesible actualmente para la compañía. Sin embargo, no asumimos ninguna garantía de reposición o reembolso u otro tipo de garantía, explícita o implícita, derivada de esta información, y no asumimos ninguna responsabilidad por el uso inapropiado de esta información. El usuario debe realizar su propia investigación para determinar la información que más se adapta al uso particular que hagan de la sustancia/preparado. El único propósito es la descripción del producto al respecto de los requisitos de seguridad. No se debe considerar ninguna información como una garantía a exigir a las propiedades de esta sustancia/preparado.



FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD	De acuerdo con el Reglamento (CE) No 1907/2006	
PROMINENT GRIT	1.0 / 20220102 FR-CLI-Ped-hds	

3. COMPOSICIÓN/INFORMACIÓN DE LAS SUSTANCIAS

3.1 Componente principal

Producto	% Peso Aprox.	Nr. CAS	Nr. EC	Clasificación
Escorias	Mayoritario	65996-69-2	266-002-0	-

La sustancia es una sustancia UVCB compuesta por material vítreo/amorfo y fases minerales. La composición química es preferiblemente analizada como elementos y comunicada como el porcentaje en masa de sus óxidos equivalentes, por ejemplo, SiO₂, Al₂O₃, Fe₂O₃, CaO.

4. PRIMEROS AUXILIOS

4.1 Descripción de las medidas de primeros auxilios:

Contacto con los ojos:	En caso de irritación asegúrese de quitar las lentes de contacto. Lavar con abundantes cantidades de agua y consultar con el médico si la irritación persiste.
Inhalación:	Trasladar a la persona al aire libre. Beber agua y limpiar con abundante agua las fosas nasales. Si la molestia continua contactar con el médico.
Ingestión:	Lavar la boca con abundante agua y escupirla. En estado de tranquilidad beber agua en abundancia. No forzar a la persona afectada a vomitar y requerir rápida atención de un médico. Nunca dar de beber a un afectado en estado de inconsciencia. Aflojar la ropa ajustada como la camisa, corbata o cinturón.
Contacto con la piel:	Eliminar mecánicamente. En caso de irritación de la piel, aclarar las zonas afectadas con agua (y jabón), lavar suavemente. Aplicar cuidadosamente la crema sobre la piel limpia. No frotar ni rascar la piel expuesta.

4.2 Síntomas más importantes agudos y tardíos

Esta información se basa principalmente en las partículas de este material.

Contacto con los ojos:	Las partículas de polvo pueden causar lesiones físicas en los ojos. En contacto con ojos, la fricción puede provocar daños en la córnea, causando irritación, enrojecimiento, hinchazón o dolor inmediatos o retardados. Irritación inmediata o retardada, enrojecimiento, hinchazón o dolor. El contacto directo o prolongado con grandes cantidades de escoria granulada de alto horno (seca o húmeda) puede causar irritación ocular leve (conjuntivitis o blefaritis).
Inhalación:	La inhalación de polvo puede causar irritación respiratoria. Dolor de garganta, tos, estornudos, dificultad para respirar. La exposición puede causar una reacción asmática. Riesgo de trastornos pulmonares.
Ingestión:	Puede causar irritación en el sistema digestivo.
Contacto con la piel:	No irritante. Ligera irritación de la piel y/o dermatitis por acción mecánica. Puede producirse sensibilización como resultado de un contacto repetido o prolongado con el polvo.

4.3 Indicación de atención médica especial o necesidad de tratamiento específico

Tratar de acuerdo a los síntomas. No son necesarias

La información anteriormente expuesta se considera precisa y representa la mejor información accesible actualmente para la compañía. Sin embargo, no asumimos ninguna garantía de reposición o reembolso u otro tipo de garantía, explícita o implícita, derivada de esta información, y no asumimos ninguna responsabilidad por el uso incorrecto de esta información. El usuario debe realizar su propia investigación para determinar la información que más se adapta al uso particular que hagan de la sustancia/preparado. El único propósito es la descripción del producto al respecto de los requisitos de seguridad. No se debe considerar ninguna información como una garantía a exigir a las propiedades de esta sustancia/preparado.



FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD	De acuerdo con el Reglamento (CE) No 1907/2006	
PROMINENT GRIT	1.0 / 20220102 FR-CLI-Ped-hds	

5. MEDIDAS CONTRA INCENDIOS

5.1 Medios de extinción

El producto no es inflamable. Utilizar las agentes de extinción apropiados al área adyacente y la atmosfera del local.

5.2 Peligros especiales derivados de la sustancia

No hay riesgos específicos de incendio. La sustancia no es inflamable y no contribuye a la propagación de las llamas

5.3 Recomendaciones para el personal de lucha contra incendios

En caso de incendio, úsese equipo de respiración autónoma e indumentaria protectora adecuada, incluidos guantes y protección para los ojos/cara.

6. MEDIDAS EN CASO DE VERTIDO ACCIDENTAL

6.1 Precauciones personales, equipo de protección personal y procedimientos de emergencia

Evitar la generación de polvo a la atmosfera, por ejemplo, humedeciendo el área o cubriendo el producto. En caso de formación de polvo proveer a los empleados de equipo de protección personal de acuerdo con la legislación nacional. Asegurar una ventilación adecuada. Los gránulos en el suelo provocan un mayor riesgo de deslizamiento.

6.2 Precauciones medioambientales

Evitar la dispersión por el viento. No verter la sustancia derramada en aguas superficiales, subterráneas o desagües. El producto no debe ser vertido a la naturaleza, en caso de producirse, recoger y depositar de acuerdo a las autoridades locales.

6.3 Métodos y materiales para limpieza y contención

Barrer mecánicamente (en seco). No utilice aire comprimido para la limpieza. Para recoger el polvo utilice una aspiradora con filtro de aire de alta eficiencia (HEPA). La zona en cuestión debe humedecerse primero antes de ser limpiar con un cepillo

6.4 Referencias a otras secciones

Para equipos de protección individual ver subsección 8.5. Para consideraciones sobre eliminación ver sección 13. Para información de contacto en caso de emergencia ver sección 1.

7. MANIPULACIÓN Y ALMACENAJE

7.1 Precaución para manejo seguro

Medidas para evitar fuego o explosiones: No se requieren precauciones especiales.

Medidas requeridas para proteger el medio ambiente: No se requieren precauciones especiales.

Recomendaciones para la higiene en el lugar de trabajo: Evitar la formación de polvo debido al manejo.

Proveer de una apropiada ventilación de los lugares donde se produzca polvo atmosférico. El producto en la medida de lo posible, debe ser utilizado en condiciones controladas. Un lugar limpio y ordenado contribuye al

La información anteriormente expuesta se considera precisa y representa la mejor información accesible actualmente para la compañía. Sin embargo, no asumimos ninguna garantía de reposición o reembolso u otro tipo de garantía, explícita o implícita, derivada de esta información, y no asumimos ninguna responsabilidad por el uso incorrecto de esta información. El usuario debe realizar su propia investigación para determinar la información que más se adapta al uso particular que hagan de la sustancia/preparado. El único propósito es la descripción del producto al respecto de los requisitos de seguridad. No se debe considerar ninguna información como una garantía a exigir a las propiedades de esta sustancia/preparado.



FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD	De acuerdo con el Reglamento (CE) No 1907/2006	
PROMINENT GRIT	1.0 / 20220102 FR-CLJ-Ped-hda	

control del polvo. Comer, beber y fumar está prohibido en las zonas donde se maneja, almacena y procesa el material. Los trabajadores deben lavarse las manos y cara antes de comer, beber o fumar.

7.2 Las condiciones para almacenamiento seguro incluyendo posibles incompatibilidades

Almacenar en un lugar seco. Minimizar la generación de polvo atmosférico y prevenir la dispersión aérea durante la carga y la descarga. Mantener en contenedor original. Embalajes o bolsas que puedan contener residuos, deben de limpiarse antes de ser reutilizadas o retiradas. Los envases vacíos que aún puedan contener residuos deben limpiarse antes de ser desechados o reutilizados.

7.3 Uso específico final

Para uso específico, por favor contactar con el proveedor.

B. CONTROLES DE LA EXPOSICIÓN / PROTECCIÓN PERSONAL

B.1 Parámetros de control:

Valores límites de exposición:

TLV- TWA: Threshold Limit Value - Time Weighted Average (ACGIH)

VLA-ED: Valor Límite Ambiental de Exposición diaria (INSST)

Nombre	TWA / VLA-ED - 8 horas	Notas
Escorias	(EH40-2005)	Fuente: HSE guidance "Health Service Executive"
	10 mg/ m ³ polvo fracción inhalable	
	4 mg/ m ³ polvo fracción respirable	

Para conocer los límites equivalentes en otros países, consulte a la persona laboral competente o a la autoridad reguladora local.

B.2 Comentarios generales

Los límites de exposición mencionados arriba están basados en la inhalación de polvo, prevenir cualquier respiración de polvo.

B.3 Límites de salud y protecciones:

Las normas de protección personal y límites de exposición en el puesto de trabajo pueden variar según el país. Debe mantener los límites aplicables en su país.

B.4 Protecciones técnicas:

Las plantas de producción que almacenen o utilicen este material deben estar equipadas con un lavador de ojos y una ducha de seguridad. Revisar las aplicaciones para identificar potenciales fuentes de polvo. Se pueden utilizar sistemas de ventilación local, y colectores de polvo. Por ejemplo, mesas de aspiración inferiores, herramientas de control de emisiones y equipamiento de manejo de materiales. Mantener el lugar de trabajo limpio. Utilizar una aspiradora equipada con filtro HEPA (High Efficiency Particle Air), evitar limpiar con aire comprimido.

La información anteriormente expuesta se considera precisa y representa la mejor información accesible actualmente para la compañía. Sin embargo, no asumimos ninguna garantía de reposición o reembolso u otro tipo de garantía, explícita o implícita, derivada de esta información, y no asumimos ninguna responsabilidad por el uso incorrecto de esta información. El usuario debe realizar su propia investigación para determinar la información que más se adapte al uso particular que haga de la sustancia/preparado. El único propósito es la descripción del producto al respecto de los requisitos de seguridad. No se debe considerar ninguna información como una garantía o elegir a las propiedades de esta sustancia/preparado.



FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD	De acuerdo con el Reglamento (CE) No 1907/2006	
PROMINENT GRIT	1.0 / 20220102 FR-CLJ-Prod-Inda	

8.5 Controles de exposición:

Medidas respiratorias:	No existe recomendación específica, pero habrá que utilizar protección respiratoria si los niveles de polvo sobrepasan los límites de exposición. Llevar mascarar en zonas polvorientas. Comer, beber y fumar está prohibido en las zonas donde se maneja, almacena y procesa el material. Para valores de concentración menores no es requerido equipo de protección, pero se puede utilizar una máscara FFP2 (de acuerdo con la norma EN 149:2001) de manera voluntaria. Para operaciones puntuales donde los tiempos de exposición son 10 veces menores el límite, utilizar FFP1. En caso de concentraciones mayores, o donde la concentración no es conocida o dependiendo de la superficie a tratar, llevar un respirador FFP3 o equipo de respiración autónoma.
Protección de piel:	Utilizar indumentaria protectora adecuada (preferiblemente algodón). La ropa sucia se debe de limpiar para eliminar el polvo de material antes de quitársela. Mantener la ropa de trabajo separada.
Protección ocular:	Utilizar gafas de protección ocular (resistentes al impacto, escudo facial completo, en combinación con un respirador) durante el chorreado.
Protección de manos:	Lavarse las manos antes de los descansos y al finalizar la jornada laboral. Los guantes de protección se deben llevar cuando se maneje el producto o haya posibilidad de contacto con la piel. Para un manejo prolongado o repetido utilizar guantes finos (por ejemplo de cuero o caucho nitrilo >0.11 mm)- Protección preventiva de las manos por medio del uso de crema.
Protección de oídos:	Llevar protección durante las operaciones de chorreado.

9. PROPIEDADES FÍSICAS Y QUÍMICAS

9.1 Información sobre propiedades físicas y químicas básicas. La información se refiere al producto, a no ser que se especifique que se listan datos relativos a sustancia:

Apariencia:	Sólido, granos
Color:	Grisáceo, hasta marrón oscuro-negro
Olor:	Inodoro
pH:	< 12
Punto de ebullición:	No aplicable
Punto de fusión:	>1250 °C
Densidad:	2.2 - 2.9 gr/cm ³
Densidad aparente:	1.0 - 1.6 gr/cm ³
Inflamabilidad:	No inflamable
Temperatura de Descomposición:	No aplicable
Angulo de caída:	No aplicable
Factor de acumulación:	No aplicable
Viscosidad:	No aplicable
Presión de Vapor:	No aplicable
Solubilidad en agua:	1 g/L
Solubilidad en otros líquidos:	No soluble
Dureza:	7 Mohs

La información anteriormente expuesta se considera precisa y representa la mejor información accesible actualmente para la compañía. Sin embargo, no asumimos ninguna garantía de reposición o reembolso u otro tipo de garantía, explícita o implícita, derivada de esta información, y no asumimos ninguna responsabilidad por el uso incorrecto de esta información. El usuario debe realizar su propia investigación para determinar la información que más se adapta al uso particular que legen de la sustancia/preparado. El único propósito es la descripción del producto al respecto de los requisitos de seguridad. No se debe considerar ninguna información como una garantía o seguir a las propiedades de esta sustancia/preparado.



FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD	De acuerdo con el Reglamento (CE) No 1907/2006	
PROMINENT GRIT	1.0 / 20220102 FR-GLI-Ped-hda	

10. ESTABILIDAD Y RECTIVIDAD

10.1 Reactividad

No reactivo para el uso previsto.

10.2 Estabilidad

Este producto es estable

10.3 Posibilidad de reacciones peligrosas

Reacciona con aleaciones ligeras en presencia de humedad para formar hidrógeno. Reacciona con ácidos.

10.4 Condiciones que deben evitarse

Evitar la formación de polvo y el contacto con el agua. El contacto con la humedad durante el almacenamiento puede provocar la formación de grumos y la pérdida de calidad.

10.5 Incompatibilidades

Evitar el contacto incontrolado del polvo de aluminio con la escoria de alto horno granulada y húmeda, escoria granulada de alto horno. Esto provoca la liberación de hidrógeno.

10.6 Productos de descomposición peligrosos

No se conocen

11. INFORMACIÓN TOXICOLÓGICA

11.1 Información sobre efectos toxicológicos

a) Toxicidad aguda:

DL50 oral (rata, OECD 401): > 2.000 mg/kg

CL50 inhalada, 6h (rata, OECD 403): > 230.1 mg/m³

DL50 dermal (rata, OECD 402): > 4000 mg/kg

b) Corrosión / irritación:

Irritación mecánica leve.

c) Lesiones oculares graves / irritación ocular:

Posible irritación severa a causa de las partículas de polvo.

d) Sensibilización respiratoria o cutánea:

No se conocen, N/A

e) Mutagenicidad en células germinales:

No se conocen, N/A

f) Carcinogenicidad:

Dióxido de Titanio (TiO₂)- Posible carcinógeno

g) Toxicidad para la reproducción:

No se conocen, N/A

h) Toxicidad específicas en determinados órganos (STOT) - exposición única:

No se conocen, N/A

i) Para la toxicidad específica en determinados órganos (STOT) - exposición repetida:

No se conocen, N/A

j) Riesgo de aspiración:

No se conocen, N/A

La información anteriormente expuesta se considera precisa y representa la mejor información accesible actualmente para la compañía. Sin embargo, no asumimos ninguna garantía de reposición o reembolso u otro tipo de garantía, explícita o implícita, derivada de esta información, y no asumimos ninguna responsabilidad por el uso incorrecto de esta información. El usuario debe realizar su propia investigación para determinar la información que más se adapta al uso particular que haga de la sustancia/preparado. El único propósito es la descripción del producto al respecto de los requisitos de seguridad. No se debe considerar ninguna información como una garantía o según a las propiedades de esta sustancia/preparado.



FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD	De acuerdo con el Reglamento (CE) No 1907/2006	
PROMINENT GRIT	1.0 / 2022/102 FR-CLJ-IPed-hda	

12. INFORMACIÓN ECOLÓGICA

12.1 Ecotoxicidad

LC50: Concentración letal 50

EC50: Concentración media efectiva 50

Valores LC50/EC50 para su clasificación:

LC50 pez (*leuciscus idus*, OECD 203): > 100 mg/l, 96h

EC10 Daphnia (*desmodesmus subspicatus*, OECD 201): > 100 mg/l, 72h

EC50 bacteria (*vibrio fischeri*, ISO 11348-2): > 100 mg/l, 15m

12.2 Persistencia y degradabilidad

No aplica ya que es un producto inorgánico.

12.3 Potencial de bioacumulación

No se genera bioacumulación

12.4 Movilidad en tierra y agua

No aplicable en tierra. Insoluble en agua.

12.5 Resultados de PBT y vPvB

Este producto no contiene sustancias PBT o mPvB

12.6 Otros efectos adversos

El material se deshace en el agua y no es fácil de eliminar. El producto contiene sustancias que provocan un fuerte enturbiamiento en el agua. El producto provoca un cambio de pH significativo. Neutralizar antes de su eliminación.

13. CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA ELIMINACIÓN

13.1 Métodos de tratamiento de residuos

Los residuos deben ser eliminados según las regulaciones nacionales para residuos no peligrosos. No son necesarios métodos de tratamiento especiales.

13.2 Código Eural de residuo (después de uso)

12 01 17 RESIDUOS DE LA CONFORMACION Y TRATAMIENTO SUPERFICIAL FISICO Y MECANICO DE METALES Y PLASTICOS, residuo de material de granulado aparte de los mencionados en 12 01 16.

13.3 Contenedores vacíos:

Eliminar los residuos del producto de la pared del contenedor antes de reutilizarlo.

La información anteriormente expuesta se considera precisa y representa la mejor información accesible actualmente para la compañía. Sin embargo, no asumimos ninguna garantía de reposición o reembolso u otro tipo de garantía, explícita o implícita, derivada de esta información, y no asumimos ninguna responsabilidad por el uso incorrecto de esta información. El usuario debe realizar su propia investigación para determinar la información que más se adapta al uso particular que hagan de la sustancia/preparado. El único propósito es la descripción del producto al respecto de los requisitos de seguridad. No se debe considerar ninguna información como una garantía o elegir a las propiedades de esta sustancia/preparado.



FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD	De acuerdo con el Reglamento (CE) No 1907/2006	
PROMINENT GRIT	1.0 / 20220102 FR-CLI-Ped-hds	

14. INFORMACIÓN RELATIVA AL TRANSPORTE

El producto no está cubierto por la normativa internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas: Transporte terrestre (ADR/RID), Transporte marítimo (IMDG), Transporte aéreo (OACI-TI/IATA-DGR)

15. INFORMACION REGLAMENTARIA

15.1 Reglamentación y legislación en materia de seguridad, salud y medio ambiente específicas para la sustancia o la mezcla

Directiva sobre sustancias peligrosas 67/548/CEE

Directiva sobre Preparaciones Peligrosas 1999/45/CE

Reglamento (CE) no 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de Diciembre de 2006, relativo al Registro, Evaluación, Autorización y Restricción de sustancias químicas (REACH).

La Directiva 2000/39/CE de la Comisión del 8 de Junio de 2000 establece una primera lista de valores límite de exposición profesional indicativos en aplicación de la Directiva 98/24/CE del Consejo relativa a la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo (modificada).

Reglamento (CE) nº 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de Diciembre de 2008 sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas (modificada).

Reglamento (UE) n º 453/2010 de 20 de Mayo de 2010.

Directiva 96/29/EURATOM

16. OTRA INFORMACIÓN

Versión:

Revisión: Nr 1.00 de 02/01/2022

Cambios por sección respecto a versiones anteriores: No aplicable

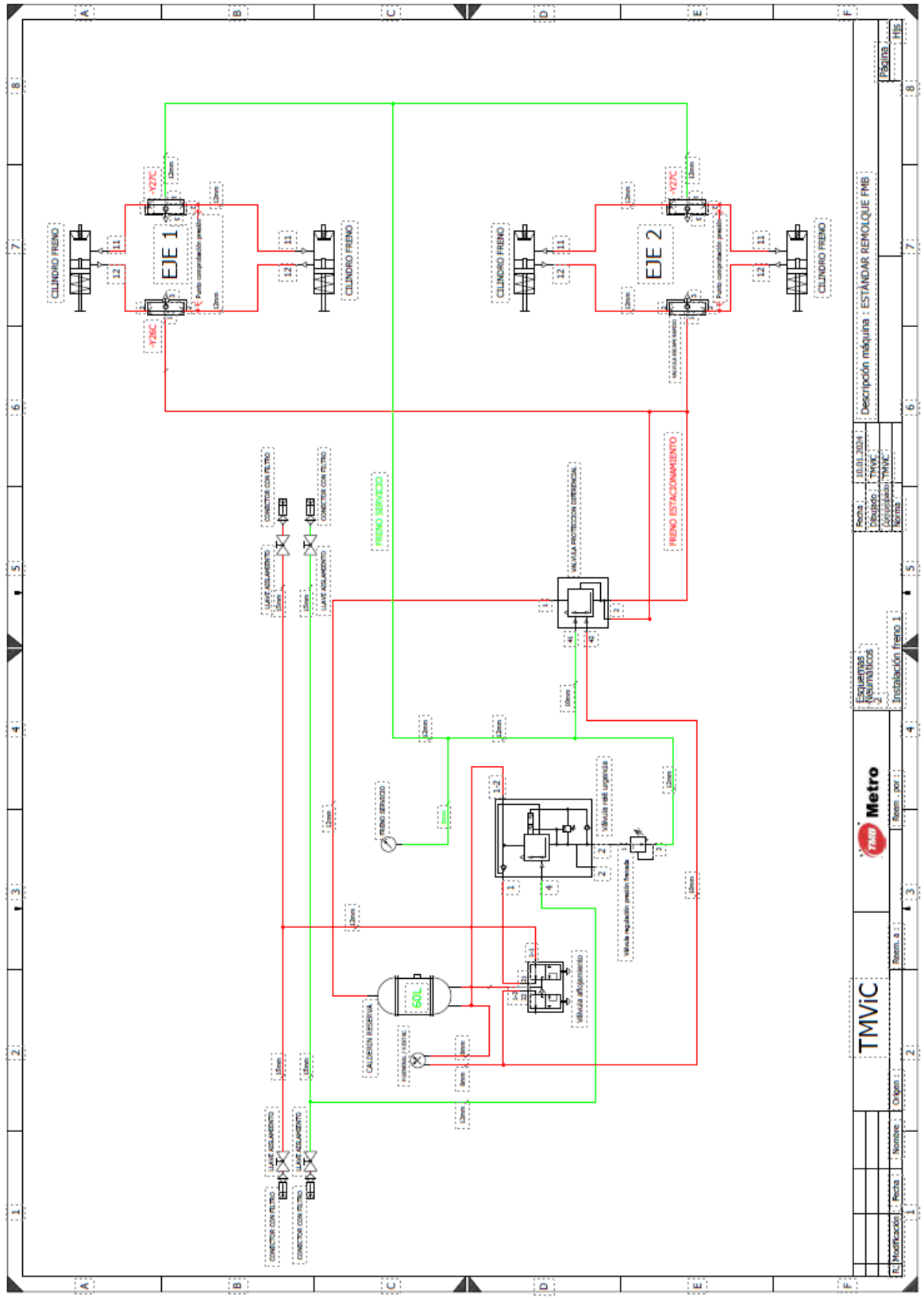
Nombre del responsable y ficha de impresión: Sr. Patxi Ruiz 02/01/2022

La información dada en este documento está basada en el conocimiento actual y en la experiencia. El propósito de esta Ficha de Datos de Seguridad es el de describir los productos en términos de sus requisitos de seguridad. Esta información no significa ninguna garantía en lo que se refiere a las propiedades del producto y no se establece un compromiso legal. Es siempre responsabilidad de consumidor determinar la aplicabilidad de esta información, las recomendaciones, y la idoneidad de los productos para su propósito particular.

La información anteriormente expuesta se considera precisa y representa la mejor información accesible actualmente para la compañía. Sin embargo, no asumimos ninguna garantía de reposición o reembolso u otro tipo de garantía, explícita o implícita, derivada de esta información, y no asumimos ninguna responsabilidad por el uso inapropiado de esta información. El usuario debe realizar su propia investigación para determinar la información que más se adapta al uso particular que hagan de la sustancia/preparado. El único propósito es la descripción del producto al respecto de los requisitos de seguridad. No se debe considerar ninguna información como una garantía a exigir a las propiedades de esta sustancia/preparado.



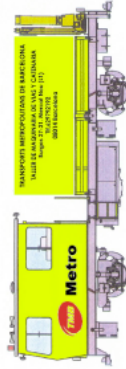
ANEXO 8.2 - STANDARD REMOLQUE





ANEXO 8.3 – INTERCONEXIÓN MAQUINARIA FMB

TALLER DE MAQUINARIA DE VIA Y LINEAS TRACCION
UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIA Y LINEAS TRACCION



Documentación proyecto

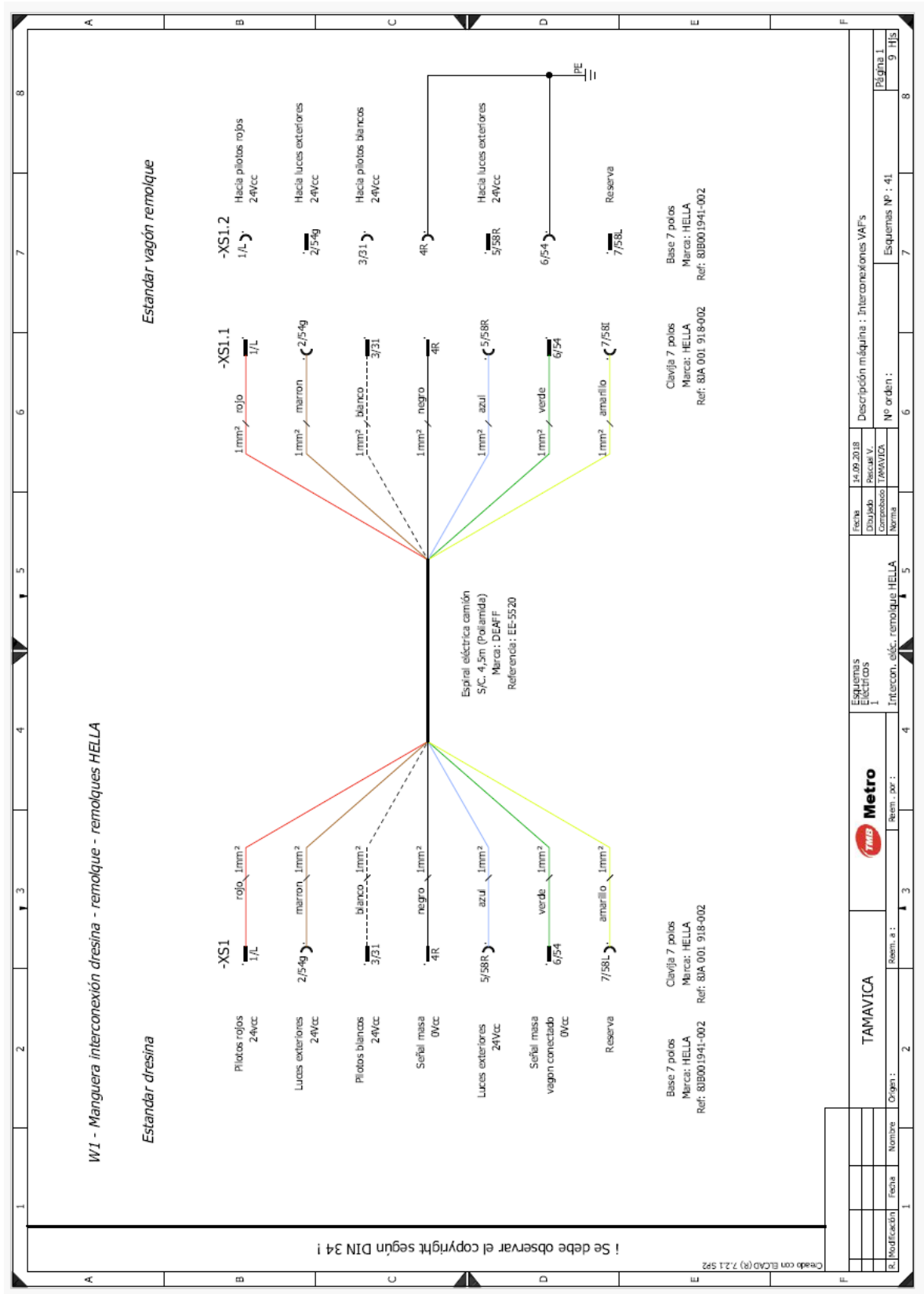
Tipo máquina : Interconexiones VAF's
Tipo esquemas : Eléctricos / Neumáticos
Esquemas Nº : 41
Nº Orden :
Nº hojas : 14
Cantidad : 1
Idioma : Castellano
Versión : 1.0
Modificación :

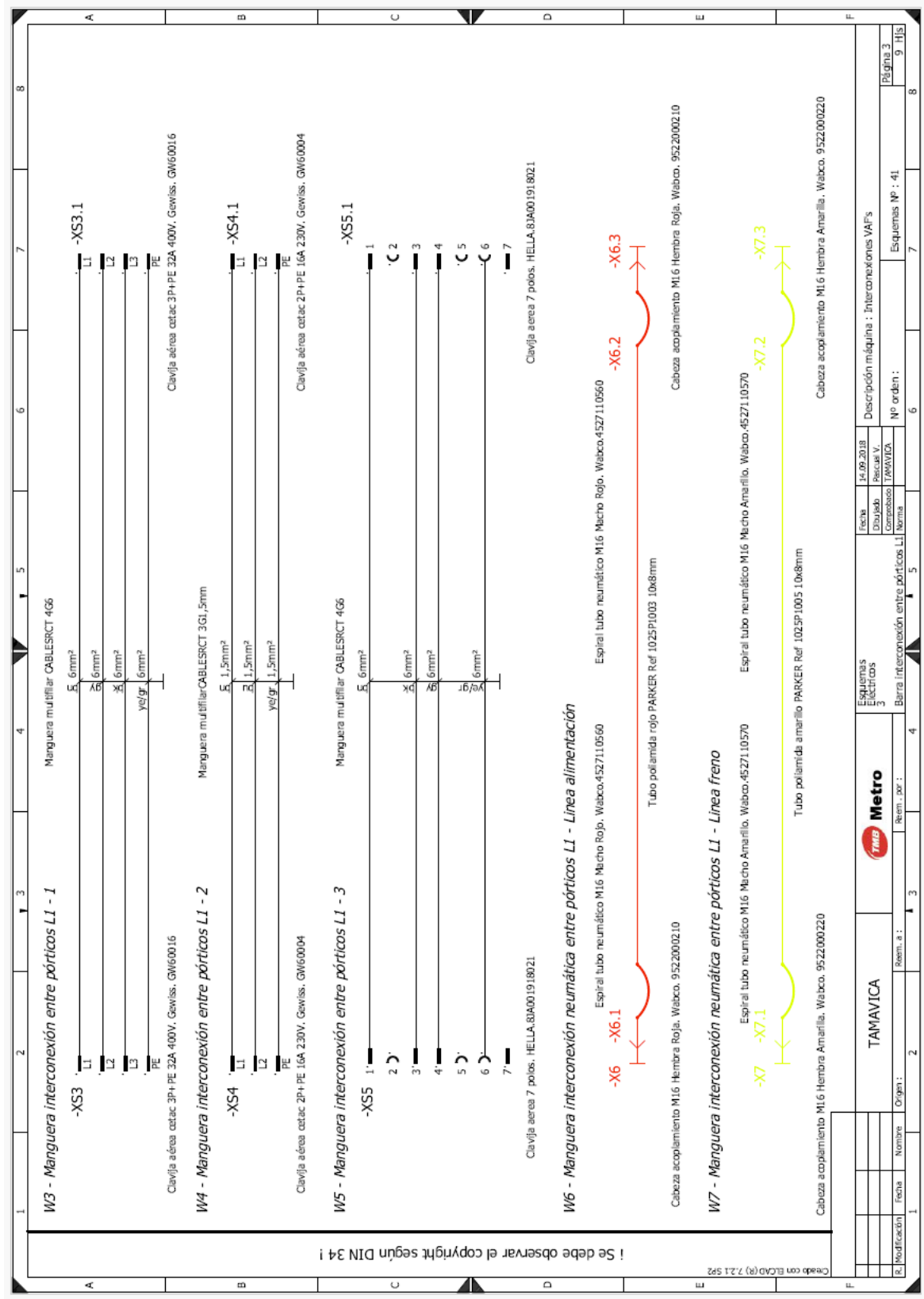
Tipo realización	: Normal
Tensión potencia	: 24Vcc
Potencia	:
Tensión maniobra	: 24Vcc
Presión	: 7 Bars

!Se debe observar el copyright según DIN 34!

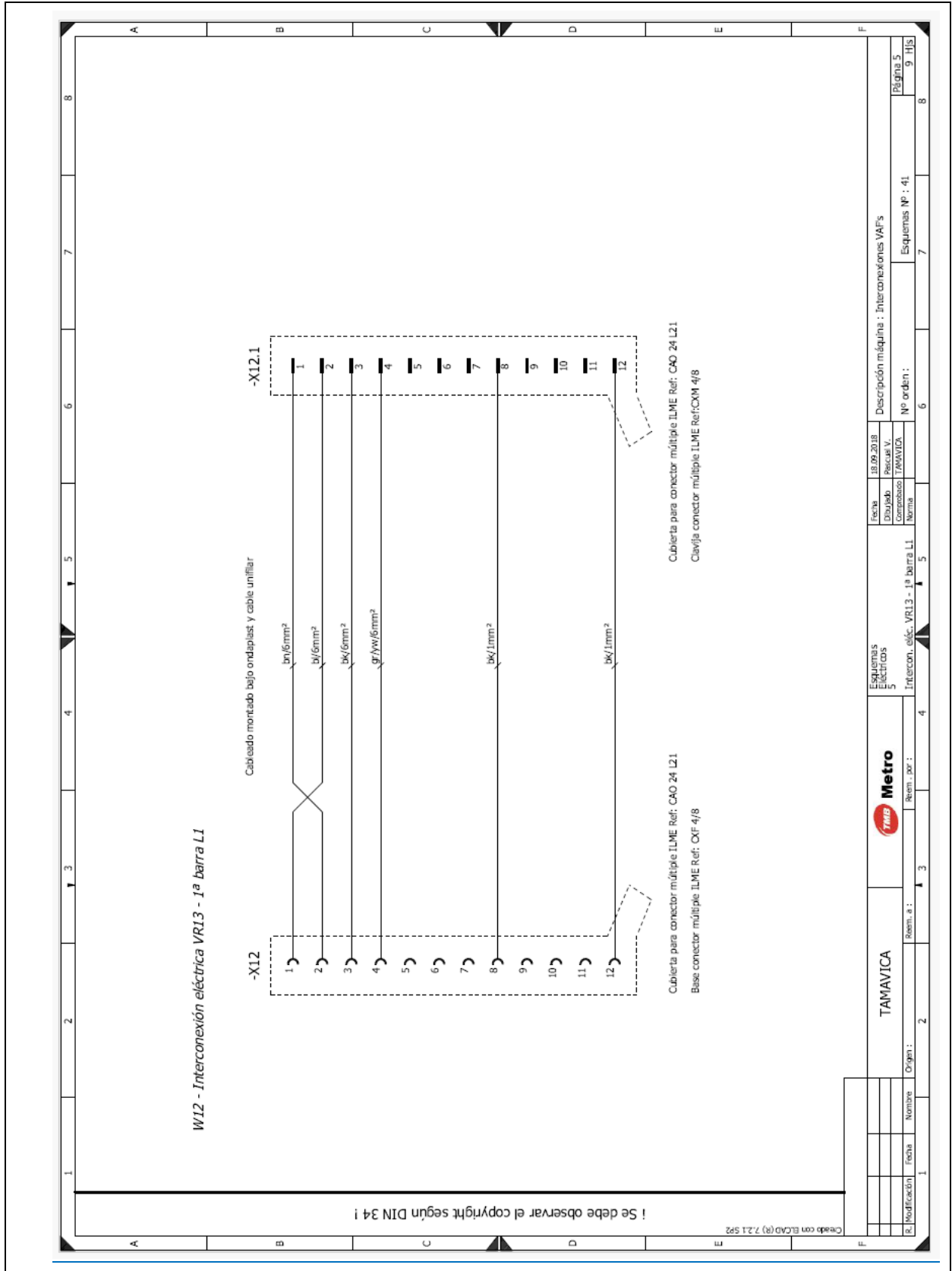
Creado con ELCAD (R) 7.2.1.592

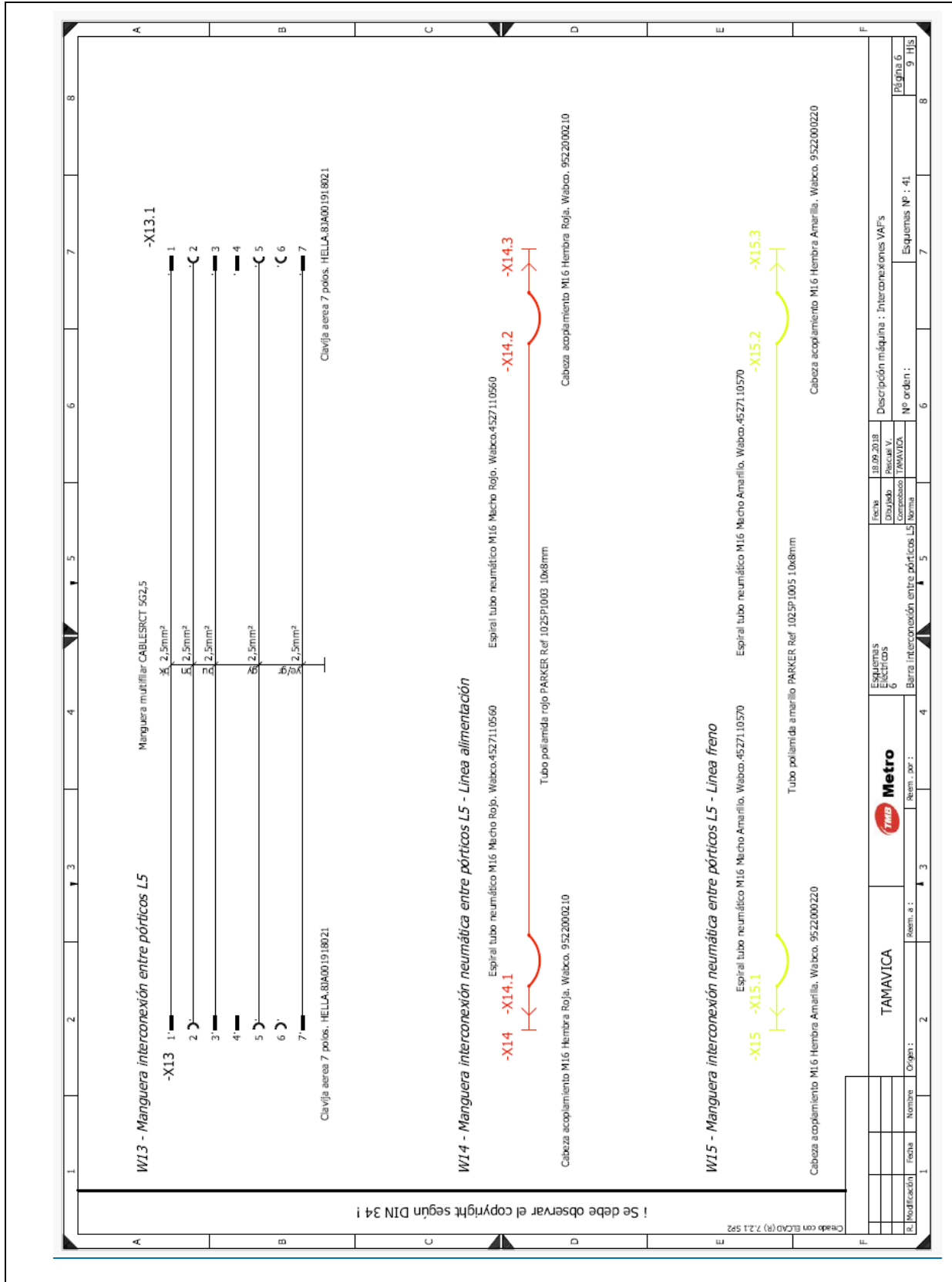
8. Modificación	Fecha	Nombre	Origen	Reem. a :	Reem. por :	Portada	Portada	Fecha	14.09.2018	Descripción máquina : Interconexiones VAF's	Página 1
						1	1	Desplegado	Recebe V		14 Hjs
								Controlador	TAMAVICA	Nº orden :	
								Norma		Esquemas Nº : 41	



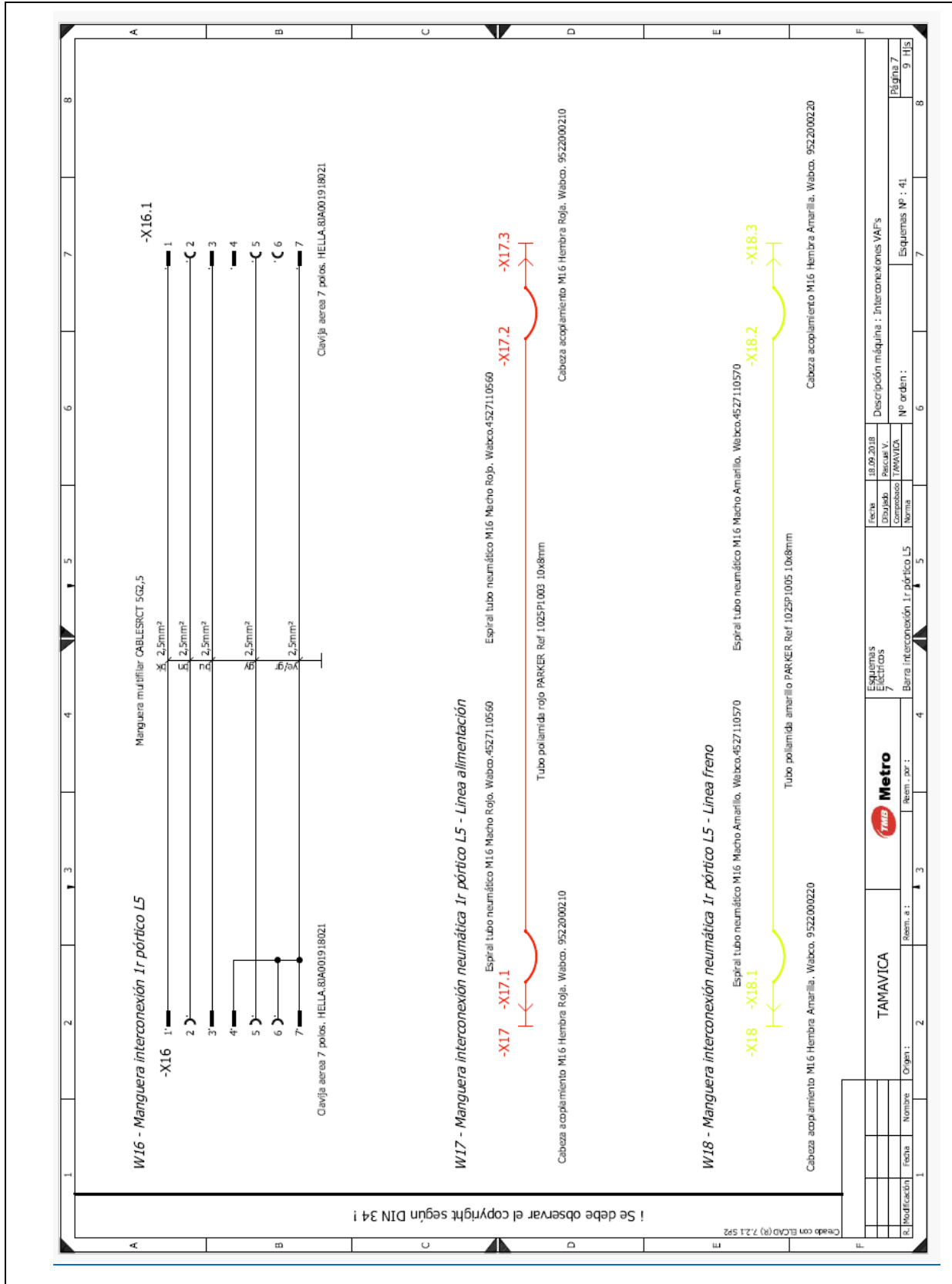


Fecha: 14.05.2018	Descripción máquina: Interconexiones VAF's	Página 3
Elaborado: JAVIER V. COMASO	Nº orden: Esquemas Nº: 41	8
Revisado: JAVIER V. COMASO		7
Comprobado: JAVIER V. COMASO		6
Barra interconexión entre pórticos LI		5
Esquemas Eléctricos		4
3		3
Revisión: par:		2
Origen:		1
Fecha	Nombre	
Modificación	Fecha	





Fecha: 18.09.2018	Descripción máquina: Interconexiones VAF's	Página 6
Dibujado: Paco V. TAMAYO	Nº orden: Esquemas NP: 41	Página 9
Verificado: M. MORA		
Equipos Eléctricos: Barra interconexión entre pórticos L5		
Barra interconexión entre pórticos L5		
Revisión: par: 1		
Revisión: 2		
Revisión: 3		
Revisión: 4		
Revisión: 5		
Revisión: 6		
Revisión: 7		
Revisión: 8		
Revisión: 9		





Lista de materiales eléctricos

Componente	Denominación	Fabricante	Referencia	Observaciones
-W1	Espiral eléctrica	DEAFF	EE5520	Para camión - 4,5m - Poliámidica - 7x1mm ²
-W1	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W1	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W2	Manguera multifilar	CABLESRCT	24G1,5	W-K 0,6/1 kV - Aislamiento PVC - Exterior 19,45
-W2	Base aérea para conector	HARTING	19300240448	Roscado M40x1,5 -
-W2	Clavija para conector multiple	HARTING	09330242601	24 terminales macho de tornillo -
-W2	Base aérea para conector	HARTING	19300240448	Roscado M40x1,5 -
-W2	Clavija para conector multiple	HARTING	09330242601	24 terminales macho de tornillo -
-W3	Manguera multifilar	CABLESRCT	4G6	W-K 0,6/1kV - Aislamiento PVC - Exterior 14,55
-W3	Clavija aérea	GEWISS	GW60016	32A - 400V - 3 polos + PE
-W3	Clavija aérea	GEWISS	GW60016	32A - 400V - 3 polos + PE
-W4	Manguera multifilar	CABLESRCT	3G1,5	W-K 0,6/1kV - Aislamiento PVC - Exterior 9,45m
-W4	Clavija aérea	GEWISS	GW60004	16A - 2 polos + PE
-W4	Clavija aérea	GEWISS	GW60004	16A - 2 polos + PE
-W5	Manguera multifilar	CABLESRCT	4G6	W-K 0,6/1kV - Aislamiento PVC - Exterior 14,55
-W5	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W5	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W6	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja
-W6	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W6	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja

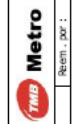
Notas:

! Se debe observar el copyright según DIN 34 !

Grado en EICAD (S) 7.21.92

Fecha: 14/09/18	Descripción máquina: Interconexiones VAF's	Página 1
Dibujado: Rescafe V.	Nº orden: 24	5
Comprobado: TAMAVICA	Esquemas Nº: 41	
Norma:		

Estado materiales
Eléctricos
Materiales eléctricos 1



TAMAVICA

Reem. a.:	Reem. por.:
Nombre:	Origen:
Fecha:	
Modificación:	



Lista de materiales eléctricos

Componente	Denominación	Fabricante	Referencia	Observaciones
-W6	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja
-W6	Tubo neumático	PARKER	1025P1003	Poliamida semi-rígida - rojo - Exterior10x8 - Tubepack 25m
-W7	Tubo neumático	PARKER	1025P1005	Poliamida semi-rígida - amarillo - Exterior10x8 - Tubepack 25m
-W7	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla
-W7	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla
-W7	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-W7	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-W8	Manguera multifilar	CABLESRCT	4G6	VV-K 0,6/1KV - Aislamiento PVC - Exterior 14,55
-W8	Clavija aérea	GEWISS	GW60004	16A - 2 polos + PE
-W8	Clavija aérea	GEWISS	GW60016	32A - 400V - 3 polos + PE
-W8A	Manguera multifilar	CABLESRCT	3G1,5	VV-K 0,6/1KV - Aislamiento PVC - Exterior 9,45m
-W8A	Clavija para conector multiple	ILME	CXM 4/8	4 polos 80A 400V - 8 polos 16A 400V + PE
-W8A	Zocalo para conector multiple	ILME	CAP 24 LS	Mural, con mecanismo y tapa - Cierre simple, alto 1 PG21
-W9	Manguera multifilar	CABLESRCT	4G6	VV-K 0,6/1KV - Aislamiento PVC - Exterior 14,55
-W9	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W9	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W10	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja
-W10	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W10	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W10	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja

Notas :

Fecha Emisión: 14/09/18	Revisión: 01	Descripción máquina: Interconexiones VAF's
Elaborado: [Firma]	Comprobado: TAMAVICA	NP orden: Z4
Norma:	Esquemas Nº: 41	Página 2
Estado materiales Eléctricos 2		5 HIs
Materiales eléctricos 2		



TAMAVICA

Reem. e :

Reem. par :

! Se debe observar el copyright según DIN 34 !

Creado con ELCO (v) 7.21 SP2



Lista de materiales eléctricos

Componente	Denominación	Fabricante	Referencia	Observaciones
-W10	Tubo neumático	PARKER	1025P1003	Pollamida semi-rígida - rojo - Exterior10x8 - Tubepack 25m
-W11	Tubo neumático	PARKER	1025P1005	Pollamida semi-rígida - amarillo - Exterior10x8 - Tubepack 25m
-W11	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla
-W11	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla
-W11	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-W11	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-W12	Cubierta para conector multiple	ILME	CAO 24 L21	Pivotes, salida lateral, alta - Cierre simple - Pg 21
-W12	Cubierta para conector multiple	ILME	CAO 24 L21	Pivotes, salida lateral, alta - Cierre simple - Pg 21
-W12	Clavija para conector multiple	ILME	CXM 4/8	4 polos 80A 400V - 8 polos 16A 400V + PE
-W12	Base para conector multiple	ILME	CXF 4/8	4 polos 80A 400V - 8 polos 16A 400V + PE
-W13	Manguera multifilar	CABLESRCT	5G2,5	W-K 0,6/1KV - Aislamiento PVC - Exterior 12,5m
-W13	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W13	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W14	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja
-W14	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W14	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W14	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja
-W14	Tubo neumático	PARKER	1025P1003	Pollamida semi-rígida - rojo - Exterior10x8 - Tubepack 25m
-W15	Tubo neumático	PARKER	1025P1005	Pollamida semi-rígida - amarillo - Exterior10x8 - Tubepack 25m
-W15	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla

! Se debe observar el copyright según DIN 34 !

Grabado en ELCAO (R) 7.21.92

Notas :

Fecha	14/09/18	Descripción máquina : Interconexiones VAF's
Dibujado	Riscas V.	
Comprobado	TAMAVICA	Esquemas Nº : 41
Norma		Nº orden : 24
		Página 3
		5 HJS

Liquidado materiales
Eléctricos
Materiales eléctricos 3



TAMAVICA



Lista de materiales eléctricos

Componente	Denominación	Fabricante	Referencia	Observaciones
-W15	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla
-W15	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-W15	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-W16	Manguera multifilar	CABLESRCT	5G2,5	VV-K 0,6/1kV - Aislamiento PVC - Exterior 12,5m
-W16	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W16	Clavija aérea	HELLA	8JA001918002	7 polos - 4 machos - 3 hembras
-W17	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja
-W17	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W17	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W17	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja
-W17	Tubo neumático	PARKER	1025P1003	Poliarmida semi-rígida - rojo - Exterior10x8 - Tubepack 25m
-W18	Tubo neumático	PARKER	1025P1005	Poliarmida semi-rígida - amarillo - Exterior10x8 - Tubepack 25m
-W18	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla
-W18	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla
-W18	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-W18	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-W19	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110560	Roscado M16 - Roja
-W19	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W19	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000210	M16x1,5 - Tapa roja
-W20	Espiral tubo neumático	WABCO	4527110570	Roscado M16 - Amarilla

Notas:

! Se debe observar el copyright según DIN 34 !

Código en ELCO (R) 7.21 (S2)

R. Modificación	Fecha	Nombre	Origen	Reem. a.:	Reem. por.:
TAMAVICA					
Listado materiales Eléctricos 4			Descripción máquina: Interconexiones VAF's		
Fecha: 14/09/18	Elaborado: Rosca V.	Comprobado: TAMAVICA	Norma:	№ orden: 24	Esquem. Nº: 41
					Página 4
					5. IIS



Lista de materiales eléctricos

Componente	Denominación	Fabricante	Referencia	Observaciones
-WZ0	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla
-WZ0	Cabeza acoplamiento	WABCO	9522000220	M16x1,5 - Tapa amarilla

! Se debe observar el copyright según DIN 34 !

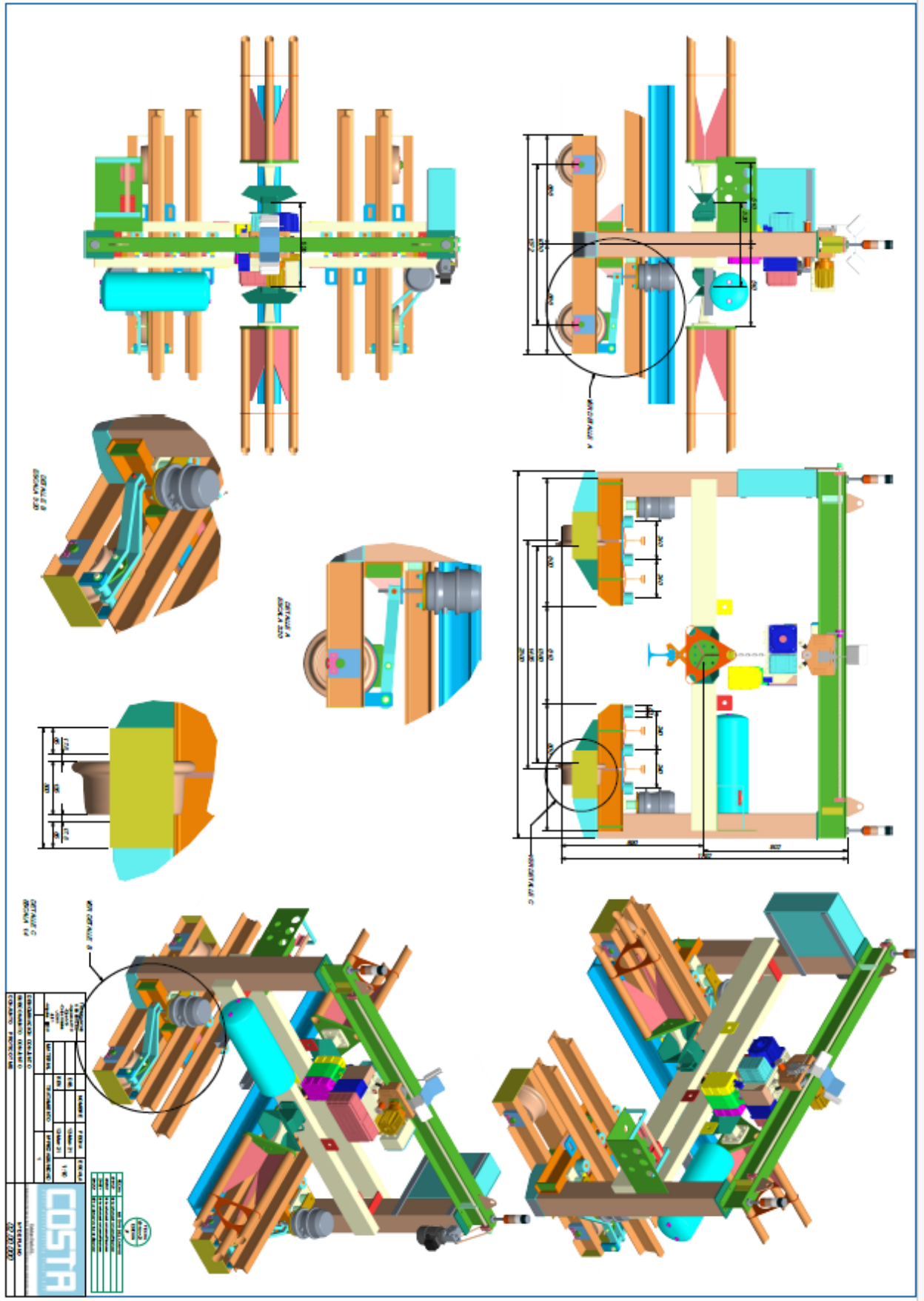
Grado en EICAD (a) 7.1.1 SP2

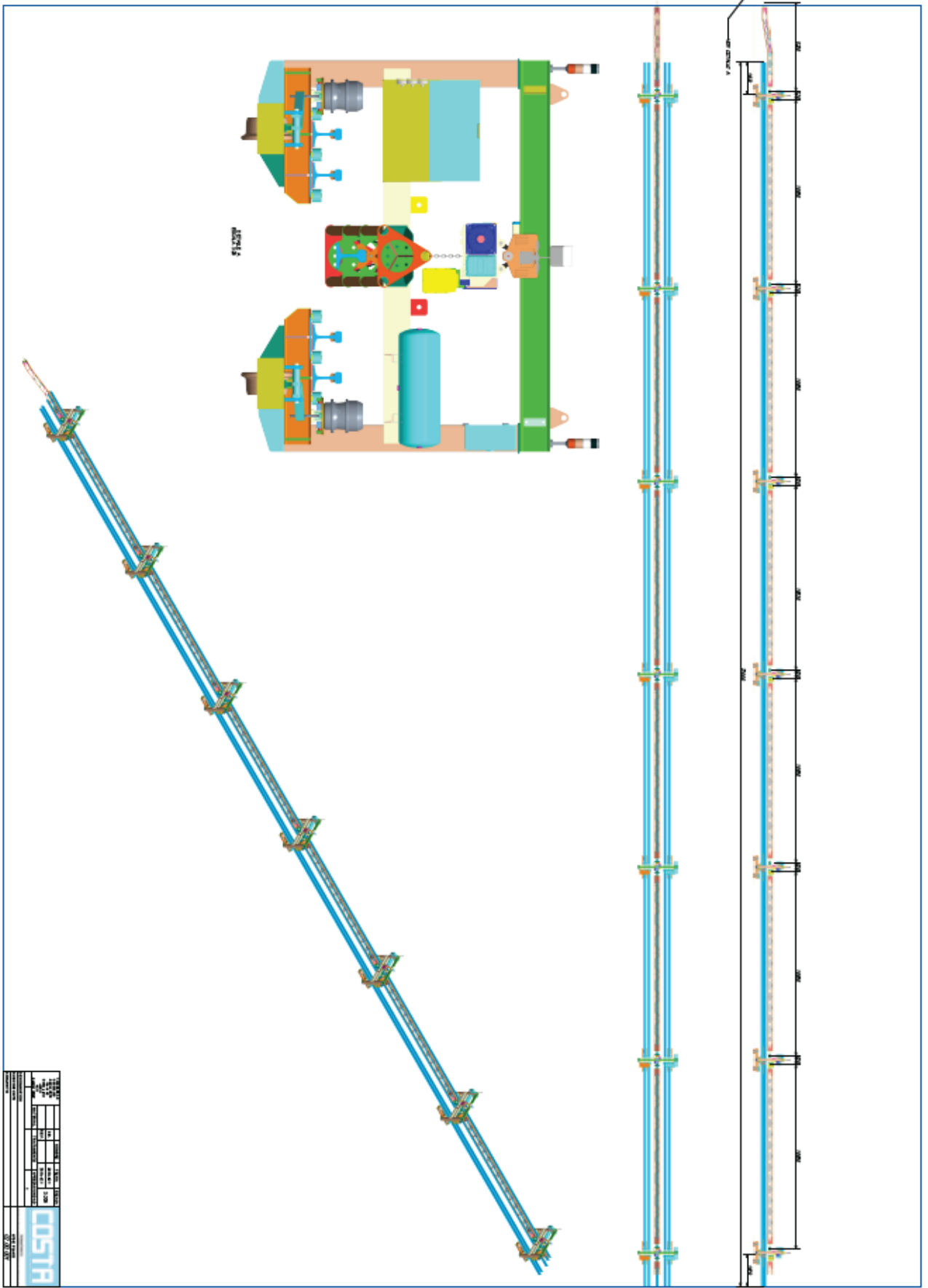
Notas :

R. Modificación	Fecha	Nombre	Origen :	TAMAVTCA	Asm. par :	Metro	Estado materiales Eléctricos 5	Fecha Dibujado Comprobado Norma	14/09/18 Rescais V. TAMAVTCA	Descripción máquina : Interconexiones VAF's	Esquemas Nº : 41	Página 5
							5			Nº orden : 24		



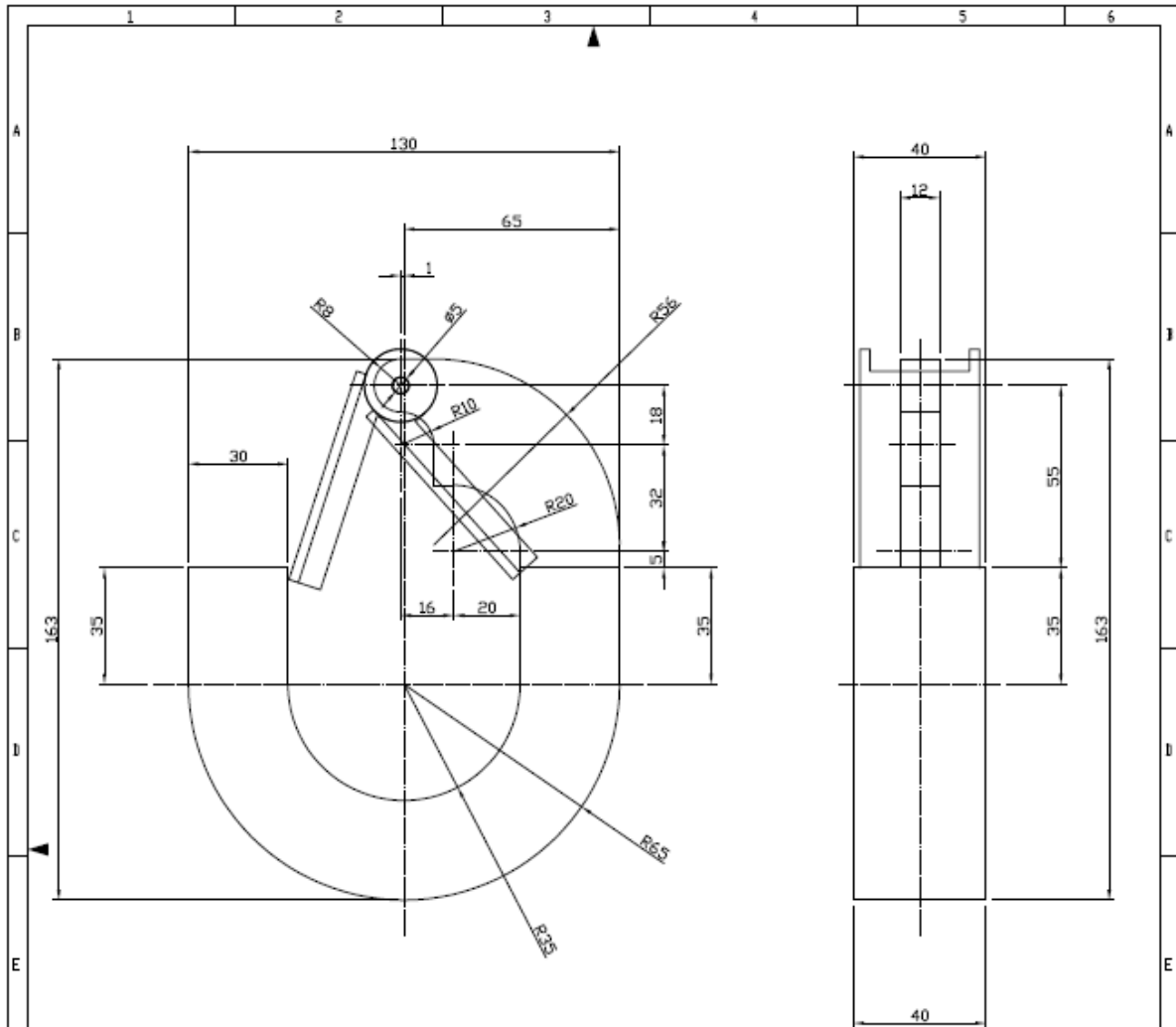
ANEXO 9: PLANO PORTICO ANCHO 1.435 MM







ANEXO11: PLANO GANCHO SUJECCION CADENAS



PINTADO: ROJO TRÁFICO RAL-3020.

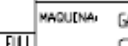
MATAR TOTES LES ARESTES AMB XAMFRÀ DE 2x45°.

MATERIAL: PASSAMÀ 40 x 30 mm. NEGRE DE F-111

MATERIAL DE FERRETERIA. PESTELL SEGURETAT PATIKIL 77mm.

PDS	DENOMINACIÓ.	QUANT.	PLANDI PEÇA	PES (kg)	NOTES I OBS.
	GANCHO SEGURIDAD ENGANCHES BRIDNAS	1	GSED-025-01-00.000		MATERIAL F-111
MODIF.	TRACTAMENT		DIMENSIONS		
	SOLDADO-PINTADO.		163x130x40mm.		
EDICIONS		DATA	NOV	FILL #	
	REVISAT			# FILL	
	PROVA			EDICI	
	COLOR				
TOLGEN		ESCALA	FORMAT FILL	MAGUENA: GANCHO SEGURIDAD ENGANCHE DRESINA, GSED-025-01	
H11		1:1,25	A-3	POSICIO: DRESINAS DE MANTENIMIENTO VIAS.	
APLICACIONS		DATA	NOV	PEÇA Nº	
	ORIGEN	20-09-2025	ALBERT FONT	GSED-025-01-00.000.DWG	
	OPINIÓ	20-09-2025	ALBERT FONT		
	PROVA				

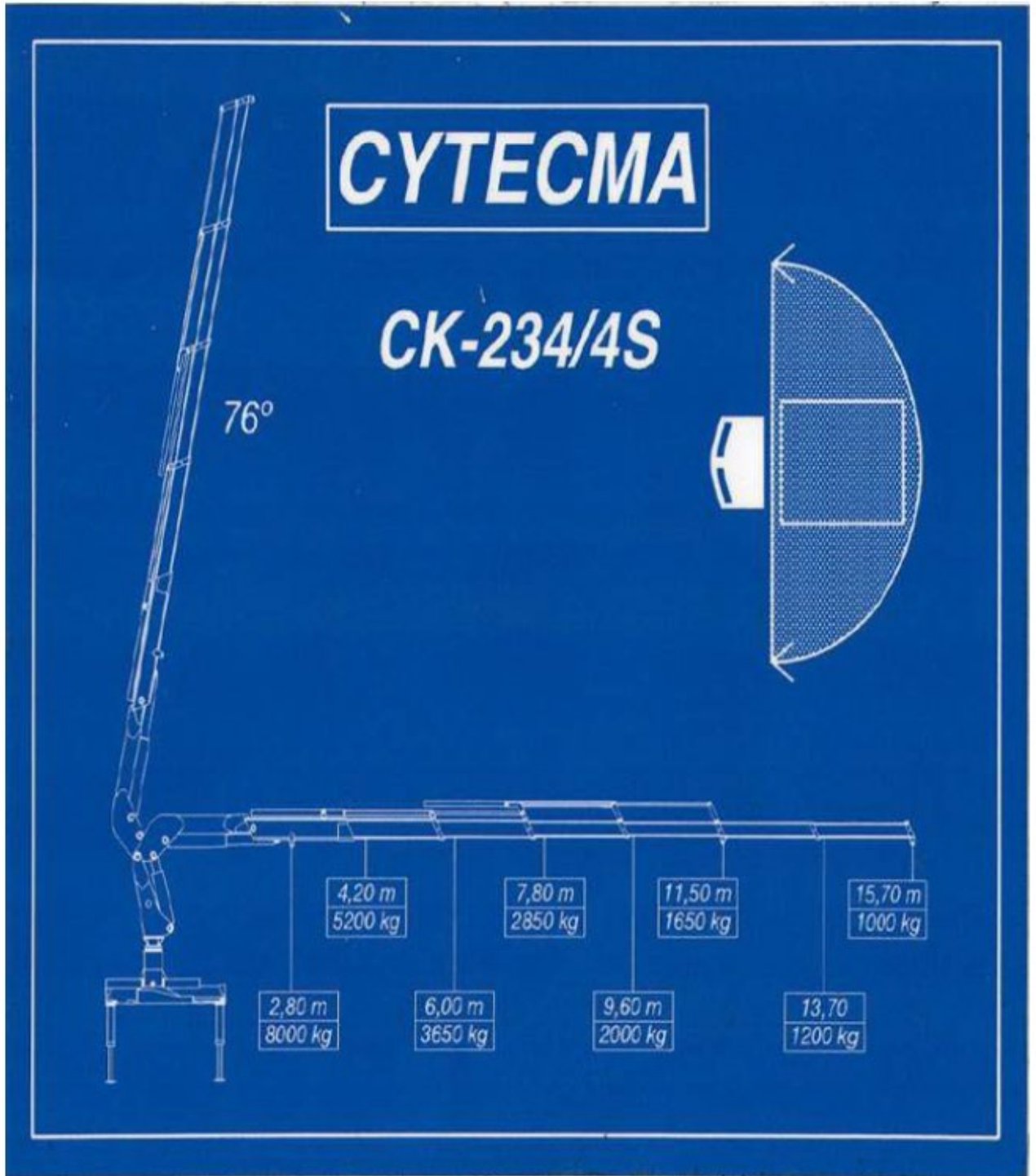
ACABADO GENERAL
32



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 mm



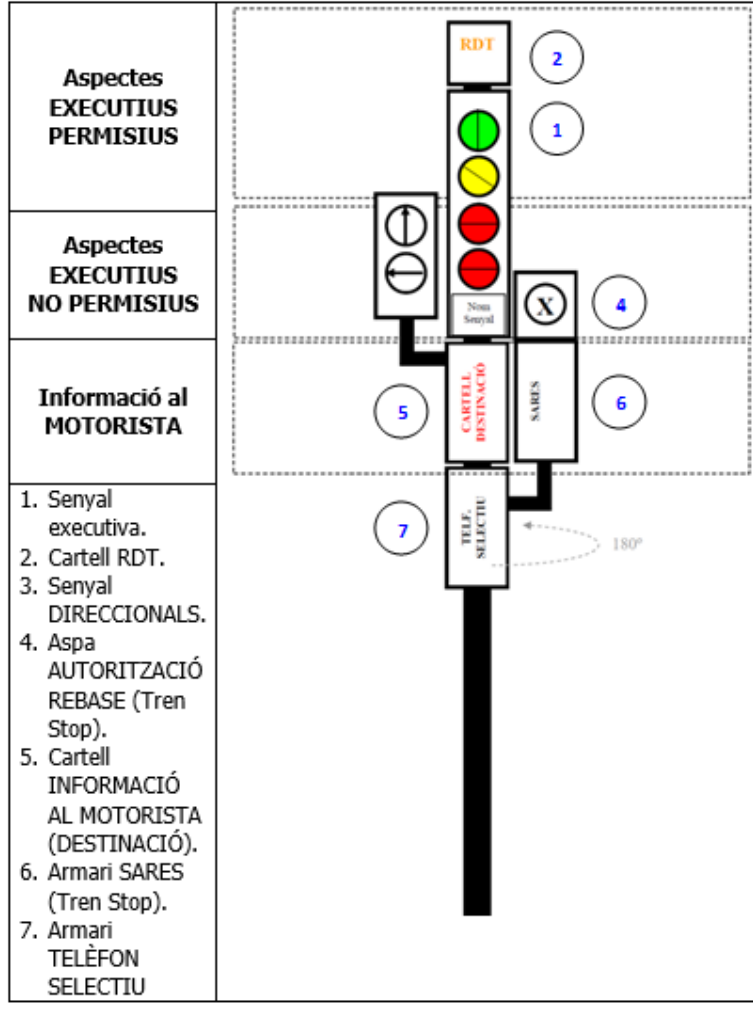
ANEXO12: DIAGRAMA GRUA CYTECMA CK-234/4S



ANEXO13: REQUISITOS MINIMOS DE VISIBILIDAD

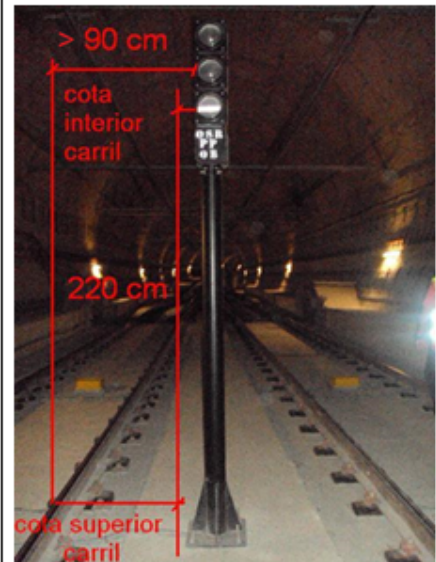
1.1 Senyal tipus en estacions finals

Degut a la gran quantitat d'elements de senyalització a instal·lar en el capçalera d'andana de les estacions finals, en aquest cas s'instal·la un model de màtil que integra els diversos elements. La figura següent mostra la distribució d'elements al senyal tipus emprat.



*Els senyals estan instal·lats normalment a la **dreta de la via en el sentit de la marxa**, o al damunt, i només donen indicacions a les circulacions que van per aquella via.*

*En un senyal es mesurarà l'alçada i el gàlib, es disposarà fora del gàlib de seguretat i fora de la zona destinada a evacuació. Per l'alçada es pren com a referència el centre del primer disc en actiu ja sigui vermell o indicador (començant per baix) fins a la cota superior del carril (pla de rodament), aquesta ha d'estar a **2,20 m** aproximadament per a que coincideixi amb la visió del maquinista. Pel que fa al **gàlib**, la seva longitud serà de **90 cm com a mínim en recta**, com a referència es prendrà la cota interior de carril fins a l'inici de senyal.*





ANEXO14: ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Introducción

En materia de Seguridad Ferroviaria (ligado a los peligros de la circulación ferroviaria), se hace necesario por parte de FMB establecer las condiciones mínimas a satisfacer por el sistema objeto del presente pliego. Con la finalidad de cumplir con los requisitos establecidos en el SGSF de FMB y garantizar así la Seguridad Ferroviaria y la no regresión en Seguridad Operacional, el ADJUDICATARIO será responsable de cumplir con las exigencias especificadas en el siguiente documento.

El proceso de Gestión del Riesgo seguido por el sistema, para adquisición de nuevos sistemas técnicos, deberá cumplir con:

Las exigencias de la norma UNE-EN 50126-1:2018. Aplicaciones Ferroviarias, Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS).

Las exigencias de la norma UNE EN 50126-2:2018. Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS). Parte 2: Aproximación sistemática para la seguridad.

En función del sistema, serán de aplicación o referencia las siguientes normas:

- UNE EN 50128. Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Software para sistemas de control y protección de ferrocarril.
- UNE EN 50129 Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Sistemas electrónicos relacionados con la seguridad para la señalización.

Todas las Normas serán considerados en la versión vigente, en su última publicación a la fecha de adjudicación del contrato.

El proceso a realizar aplica a todo el sistema en su conjunto (todos los subsistemas que integran el sistema, los interfaces entre los distintos subsistemas, etc.) y los interfaces que resulten aplicables entre el sistema licitado y el Sistema Ferroviario de FMB.

Se deberá además considerar su ciclo de vida completo, como se define en la norma UNE-EN 50126 (diseño, fabricación, validación, operación, mantenimiento, etc.).

Asimismo, en el caso de que el sistema técnico implemente funciones de seguridad superiores al SIL0, se deberá aportar el correspondiente ISA. En el caso que el sistema técnico licitado integre distintas funciones avaladas por los distintos subsistemas, deberá entregarse, a parte de cada uno de los ISA's de Subsistema, un ISA global que avale la integración del sistema.

FMB deberá aceptar al Organismo de Evaluación Independiente de Seguridad (ISA y/o ASBO según aplique) propuesto por el ADJUDICATARIO. Asimismo, el Organismo de Evaluación Independiente de Seguridad deberá ser un Organismo Acreditado a tal efecto.

Objetivos de Seguridad Ferroviaria y aceptación de los riesgos

El proceso para la evaluación de riesgos será el identificado en la norma UNE EN 50126-1:2018.

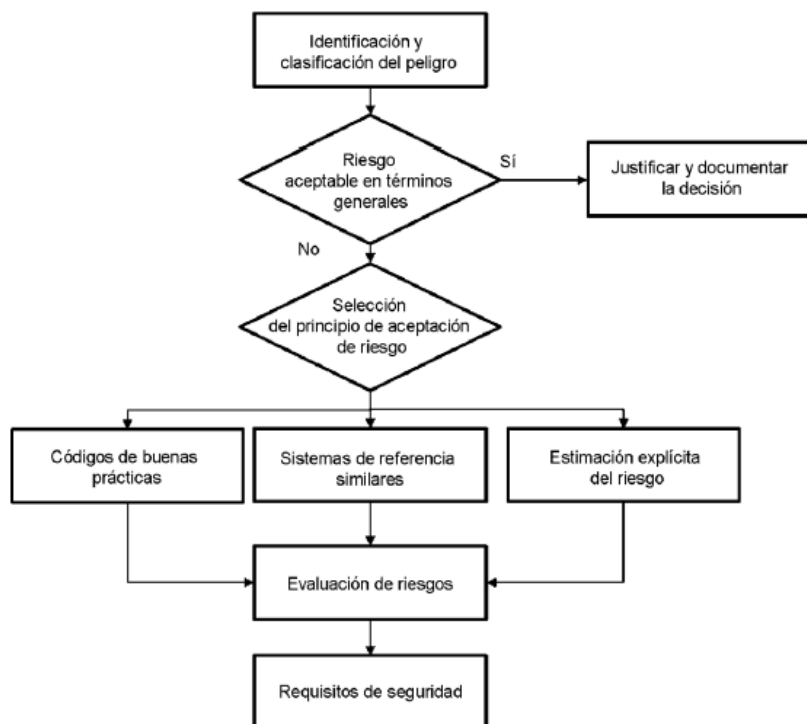


Figura 1: Proceso para la evaluación de riesgos

Este proceso se realizará en conformidad con las prescripciones definidas en los siguientes Apartados.

Clasificación de los Riesgos

La clasificación de los riesgos se realizará según lo establece norma UNE EN 50126-1:2018, por la combinación de dos criterios:

La probabilidad de ocurrencia de un suceso o una combinación de sucesos que conduzcan a un peligro, o la frecuencia de tal ocurrencia.

La consecuencia del peligro, es decir su gravedad.

Una vez identificado un riesgo debe evaluarse su frecuencia de ocurrencia. A modo de ejemplo, las técnicas a utilizar para conseguir una buena aproximación son:

Datos procedentes de los incidentes acaecidos históricamente en el sector ferroviario, en explotaciones metropolitanas. A partir de los registros disponibles, se establecen, cuantitativamente, tasas de frecuencia para un determinado peligro.

Análisis por árbol de fallos o eventos. Este tipo de aproximación permite establecer una aproximación cuantitativa de peligros para los que no se dispone de datos históricos.

Juicio experto. No siempre será posible establecer criterios cuantitativos a la hora de clasificar la frecuencia de un peligro. Cuando se aplican valoraciones basadas en la opinión experta, se tendrá en cuenta bien de manera informal o mediante sesiones de brainstorming la opinión de varios expertos.

A continuación, se definen los criterios cualitativos y cuantitativos para la estimación de frecuencia.

Análisis cualitativos. Se establecen seis categorías de frecuencia que son las siguientes:

Nivel de frecuencia	Descripción
Frecuente	Es probable que ocurra con frecuencia. La incidencia se experimentará frecuentemente.
Probable	Ocurrirá varias veces. Se puede esperar que la incidencia ocurra con frecuencia
Ocasionalmente	Es probable que ocurra varias veces. Se puede esperar que la incidencia ocurra varias veces.
Infrecuente	Es probable que ocurra en algún momento del ciclo de vida del sistema. Puede esperarse razonablemente que ocurra la incidencia.
Improbable	Es poco probable que ocurra, pero es posible. Se puede suponer que la incidencia puede ocurrir de forma excepcional.
Extremadamente improbable	Muy improbable que ocurra. Se puede asumir que la incidencia no ocurrirá.

Tabla 1: Niveles de frecuencia

Análisis cuantitativos. En aquellos casos que se disponga de datos históricos del ADJUDICATARIO o provenientes de otras fuentes que permitan una clasificación cuantitativa se toman en consideración los siguientes rangos (las fuentes deberán ser justificadas y evidenciadas para la aceptación por parte de FMB):

Nivel de frecuencia	Gama de frecuencias para funcionamiento 24 h/día	Gama de frecuencias para una vida útil de 30 años y funcionamiento 5.000 h/año
Frecuente	más de una vez en un período de aproximadamente 6 semanas	más de 150 veces
Probable	aproximadamente de una vez cada 6 semanas a una vez al año	aproximadamente de 15 a 150 veces
Ocasionalmente	aproximadamente de una vez al año a una vez cada 10 años	aproximadamente de 2 a 15 veces
Infrecuente	aproximadamente una vez cada 10 años o una vez cada 1 000 años	puede que una vez como máximo
Improbable	aproximadamente de una vez cada 1.000 años a una vez cada 100 000 años	no se espera que suceda en el curso de la vida útil
Extremadamente improbable	una vez en un período de aproximadamente 100 000 años o más	es extremadamente improbable que ocurra en el curso de la vida útil

Tabla 2: Rangos cuantitativos de frecuencia

Gravedad de las consecuencias

El segundo parámetro para evaluar un riesgo es la estimación de las consecuencias derivadas del mismo. Las cuatro categorías serán las siguientes:

Categoría de gravedad	Consecuencias para las personas o el entorno	Consecuencias para el servicio / bienes materiales
Catastrófico	Afecta a un gran número de personas y tiene como resultado múltiples víctimas mortales, y/o Daña al entorno de forma extrema.	Cualquiera de las consecuencias que se describen a continuación para las personas o el entorno
Crítico	Afecta a un número muy pequeño de personas y resulta en al menos una víctima mortal, y/o Se produce un gran daño al entorno	Pérdida de un sistema importante
Marginal	No hay posibilidad de que se produzcan víctimas mortales, solo lesiones graves o leves, y/o Daños menores al entorno	Daños graves en el sistema o sistemas.
Insignificante	Posible lesión leve	Daños menores al sistema

Tabla 3: Categorías de gravedad de incidentes

Se tomarán en consideración las consecuencias para el servicio para poder establecer requisitos de fiabilidad/disponibilidad para subsistemas que, si bien no afectan a la seguridad Ferroviaria, si alteran las condiciones del servicio de forma significativa.

Matriz para la clasificación de riesgos

Para cada peligro identificado y en función de su probabilidad de ocurrencia y las consecuencias derivadas del mismo, se establece la siguiente matriz de riesgos:

Frecuencia de ocurrencia de un accidente (causado por un peligro)	Categorías de aceptación del riesgo			
Frecuente	No deseable	Intolerable	Intolerable	Intolerable
Probable	Tolerable	No deseable	Intolerable	Intolerable
Ocasional	Tolerable	No deseable	No deseable	Intolerable
Infrecuente	Despreciable	Tolerable	No deseable	No deseable
Improbable	Despreciable	Despreciable	Tolerable	No deseable
Extremadamente improbable	Despreciable	Despreciable	Despreciable	Tolerable
	Insignificante	Marginal	Crítico	Catastrófico
	Gravedad de un accidente (causado por un peligro)			

Tabla 4: Matriz de clasificación de riesgos

Determinación del nivel de riesgo

Una vez que se hayan categorizado los riesgos según la matriz anterior, se ha de proceder según la tabla siguiente:

Categoría de aceptación de riesgos	de de	Acciones a aplicar
Intolerable		El riesgo debe eliminarse
No deseable		El riesgo solo debe aceptarse si su reducción es impracticable y previo acuerdo con los responsables del servicio ferroviario o con la autoridad en materia de seguridad responsable.
Tolerable		El riesgo puede tolerarse y aceptarse con un control adecuado (por ejemplo, procedimientos o normas de mantenimiento) y previo acuerdo con los responsables del servicio ferroviario.
Despreciable		El riesgo es aceptable sin acuerdo previo con los responsables del servicio ferroviario.

Tabla 5: Categorías de aceptación de riesgos

FMB no aceptará ningún riesgo con clasificación FINAL superior a tolerable

Aceptación de la Seguridad Ferroviaria

Los principios de aceptación aplicables a la evaluación de riesgos para justificar la reducción de riesgos a niveles tolerables serán los siguientes:

Códigos prácticos

La normativa o buenas prácticas utilizadas para justificar que los peligros están debidamente mitigados, deben cumplir con los siguientes requisitos:

Ser aplicable explícita (normativa CENELEC para aplicaciones ferroviarias o fichas UIC, por ejemplo) o implícitamente al ámbito ferroviario.

Ser pertinente para el control de los peligros considerados en el sistema objeto de evaluación

Estar disponible públicamente para todos los interesados en su empleo.

Cuando se utilice este principio, se considerará que los peligros asociados tienen un nivel de riesgo residual "Tolerable", sin necesidad de realizar estudios adicionales relativos al peligro, y se dejará constancia en el Registro de Peligros que el código práctico utilizado es un requisito de Seguridad Ferroviaria.

Para estos peligros, se deberá evidenciar suficientemente el cumplimiento del código práctico utilizado y dejar constancia de ello en el Registro de Peligros.

Comparación con sistemas similares

Este criterio supone utilizar otro sistema en explotación como referencia para justificar el nivel de riesgo final.

El sistema de referencia deberá cumplir los siguientes requisitos:

Haber acreditado un nivel aceptable de seguridad.

Tener funciones e interfaces equivalentes al sistema evaluado.

Utilizarse en condiciones de explotación y ambientales equiparables.

Al igual que en el caso anterior, cuando se utilice este criterio se considerará que los peligros asociados tienen un nivel de riesgo "Tolerable" sin necesidad de realizar estudios adicionales. Los requisitos de Seguridad Ferroviaria podrán quedar fijados a partir de los requisitos de seguridad del sistema de referencia y quedarán registrados en el Registro de Peligros.

En caso de existir diferencias entre el sistema objeto de la evaluación y el sistema de referencia, se deberá



justificar que el sistema evaluado ofrece, al menos, el mismo nivel de seguridad, para lo cual se usará alguno de los otros dos principios de aceptación del riesgo.

Estimación explícita del riesgo

En los casos en que no sea aplicable ninguno de los dos criterios anteriores, se llevará a cabo una valoración explícita (cualitativa o cuantitativa) del riesgo, para lo cual se cumplirán los siguientes requisitos:

Los métodos utilizados deberán reflejar correctamente el sistema evaluado y sus parámetros, considerando todos los modos de explotación.

Los resultados deberán ser suficientemente precisos para justificar la decisión, esto es, no es admisible que, pequeños cambios en las hipótesis, alteren significativamente los resultados.

Estos criterios serán sometidos a revisión por parte de FMB cuando se considere oportuno.

Listado de accidentes potenciales

El ADJUDICATARIO deberá contemplar, como mínimo, en su análisis de riesgos, los peligros siguientes referidos a la circulación ferroviaria:

Colisión entre vehículos ferroviarios o de éstos con la infraestructura.

Descarrilo de vehículos ferroviarios.

Atropello a personas.

Incendio/Explosión originados en elementos de la infraestructura o en vehículos ferroviarios.

Atrapamientos y arrastres

Electrocución, radiación y otras situaciones ligadas a subsistemas eléctricos.

Inundaciones.

Otros daños a las personas.

En caso de identificarse/considerarse otros accidentes potenciales aplicables al sistema objeto del presente pliego, el ADJUDICATARIO será responsable de completar la presente lista. Del mismo modo, en caso de considerar que alguno de estos peligros no aplica al sistema en objeto del presente pliego, el ADJUDICATARIO deberá comunicarlo a al interlocutor designado por FMB para su aceptación.

Organización del equipo Safety

La organización del ADJUDICATARIO deberá incluir un Responsable de Seguridad ferroviaria del proyecto, que deberá poder justificar una experiencia previa suficiente en materia de gestión de la seguridad ferroviaria en el sector ferroviario. El Responsable de Seguridad Ferroviaria del ADJUDICATARIO será el interlocutor con el interlocutor designado por FMB para los aspectos relacionados con la seguridad ferroviaria. Idealmente este interlocutor será único para facilitar los flujos de información. Dicho interlocutor deberá ser aceptado por FMB.

En caso de que por necesidades del proyecto se requiriese cambiar de interlocutor o incrementar el número de interlocutores, el ADJUDICATARIO deberá informar a FMB para su aceptación.

El Responsable de Seguridad Ferroviaria deberá ser independiente de los equipos a cargo del Diseño, de la Fabricación y de las Pruebas. Asimismo, la organización del ADJUDICATARIO deberá conformarse a los requisitos de independencia de la norma UNE EN 50126:2018.

Para realizar sus tareas, el Responsable de Seguridad Ferroviaria deberá contar con la autoridad y los medios suficientes. Cuando sea necesario, deberá estar apoyado por ingenieros especialistas de seguridad Ferroviaria, quienes estarán directamente bajo su cargo. En caso de realizarse reuniones de trabajo entre el

equipo de seguridad Ferroviaria del ADJUDICATARIO y FMB, el Responsable de Seguridad Ferroviaria del proyecto (interlocutor válido para FMB) deberá estar presente para dar fe de los compromisos que pudiesen adquirirse por ambas partes. En caso de delegarse la interlocución, deberá comunicarse formalmente a FMB y deberá ser aceptado.

La organización del ADJUDICATARIO para el desarrollo del proceso de seguridad Ferroviaria deberá ser descrita en su plan de gestión de la seguridad Ferroviaria (véase Apartado 4.1), y asimismo deberá ser aprobada por parte de FMB.

Estudios y documentación de Seguridad Ferroviaria

La documentación de Safety que deberá entregar el ADJUDICATARIO será, como mínimo, la identificada en este Apartado. En caso de considerar que alguno de los siguientes documentos no aplica al proyecto, deberá ser argumentado y aceptado por FMB que dicho documento no es de aplicación.

Asimismo, todos los documentos deberán realizarse y consolidarse siguiendo el orden marcado por el ciclo de vida del proyecto, según indica la norma UNE EN 50126:2018. Los documentos consolidados deberán ser aceptados por FMB. La aceptación por parte de FMB no implica en ningún caso una validación formal o responsabilidad del contenido de dichos documentos. Por otro lado, la no aceptación de un documento implicará la reedición del documento por tal de satisfacer las necesidades de FMB. Para facilitar dicho proceso, el ADJUDICATARIO podrá solicitar reuniones de seguimiento mediante borradores que permitan la correcta evolución y asegurar que los documentos consolidados entregados sean alineados con las necesidades de FMB.

Del mismo modo, se deberá cumplir con un proceso (definido por el ADJUDICATARIO) de verificación. Dicho proceso deberá garantizar haber alcanzado los objetivos mínimos en materia de Seguridad Ferroviaria, marcados por la UNE EN 50126:2018, para cada cambio de fase en el ciclo de vida, disponiendo de los documentos consolidados y aceptados para dar cumplimiento al proceso de verificación. El cambio de fase del ciclo de vida deberá ser informado a FMB. En caso de decisión por parte de proyecto de cambiar de fase con algún pendiente en materia de Seguridad Ferroviaria, deberá argumentarse la decisión y establecer el plan de acción. FMB deberá ser concededor de dicha situación y aceptarla.

Todos los documentos serán entregados en catalán o castellano, en formato pdf firmado y, en los casos que se requiera (como el Hazard Log) en formato editable. Asimismo, en todos los documentos de Seguridad Ferroviaria que se entreguen varias versiones del mismo documento, se deberá entregar una versión consolidada y otra con control de cambios, a fin de facilitar el análisis de los cambios entre versiones.

Plan de Seguridad Ferroviaria

El ADJUDICATARIO deberá elaborar el plan de Seguridad Ferroviaria de acuerdo a la norma UNE EN 50126:2018.

Dicho plan, como mínimo deberá contener y realizar especial énfasis en:

Descripción preliminar del proyecto, estableciendo alcance y perfil de misión.

Organización del proyecto, estableciendo los roles, responsabilidades de cada rol en relación a la Safety. También se incluirá un organigrama y justificación de que la organización cumple con los requisitos de

independencia.

Criterios para la evaluación y aceptación de riesgos.

Identificación y Gestión de requisitos de Seguridad Ferroviaria.

Actividades y entregables de Safety a realizar durante el proyecto. Descripción de cada uno de ellos, junto con la relación y objetivo de los mismos.

Proceso de Verificación.

Proceso de Validación.

El OFERTANTE deberá entregar una primera versión en fase de oferta, comprometiéndose a su cumplimiento en caso de resultar ADJUDICATARIO del contrato.

Una vez iniciado el proyecto, el Plan de Seguridad Ferroviaria entregado en fase de oferta, deberá ser actualizado para establecerse como plan específico del proyecto.

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 1 semana. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.

Una vez aceptado el Plan de Seguridad Ferroviaria, no se modificará más salvo modificación sustancial de la estrategia de Seguridad Ferroviaria, que justifique dicha actualización. Asimismo, previo a la actualización, deberá comunicarse el motivo del cambio a FMB para su aceptación.

Análisis Preliminar de Riesgos

Al inicio de la fase de diseño del sistema, el ADJUDICATARIO deberá realizar un Análisis Preliminar de Riesgos (APR).

El APR deberá identificar los riesgos del sistema objeto del presente pliego siguiendo una estrategia “top-down” con el objetivo de identificar las situaciones peligrosas que puedan ocasionar un accidente. Para ello el ADJUDICATARIO deberá utilizar las metodologías a su alcance (Lista preliminar de Riesgos, proyectos de referencia, Brain Storming, etc). Los riesgos deberán identificar la metodología utilizada y, en caso de utilizarse una base de datos, identificar dicha fuente.

La identificación de riesgos deberá consignar toda la información posible para el riesgo sea claro. Se deberá identificar las situaciones que pueden conducir al accidente, así como las causas potenciales y el modo de operación.

La evaluación de riesgos deberá realizarse siguiendo la clasificación de riesgos consignada en el presente pliego. El APR deberá contener la clasificación inicial sin contemplar ninguna mitigación.

Finalmente, para cada riesgo deberán identificarse los requisitos de Seguridad Ferroviaria que mitigan el riesgo. Dichos requisitos deberán definirse en función de la clasificación inicial del riesgo y con el objeto de que la clasificación final del riesgo (tras aplicar mitigaciones) quede en un nivel de aceptabilidad suficiente. Del mismo modo, los requisitos deberán orientarse inicialmente a requisitos de diseño, evitando, siempre que sea posible, las exportaciones a Operación y Mantenimiento.

La plantilla del APR, así como las metodologías de análisis deberán ser presentados a y aceptados por FMB previo al inicio del análisis.

El OFERTANTE deberá entregar un APR en fase de oferta. Dicho APR será de alto nivel y se aceptará en oferta sin requisitos de Seguridad Ferroviaria. Dicho APR deberá contener la evaluación inicial de Amenazas.

En caso de ser ADJUDICATARIO del contrato, se deberá entregar una actualización del APR profundizando en amenazas de bajo nivel y estableciendo los requisitos de Seguridad Ferroviaria iniciales.

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 2 semanas. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.

Registro de Peligros (Hazard Log)

El ADJUDICATARIO deberá elaborar y mantener un registro de peligros durante la vigencia del contrato.

El HL deberá ser una evolución del APR dónde se consignan las evidencias de mitigación establecidas en el APR.

Una vez consolidada la primera versión del HL, el APR quedará congelado y ya no se actualizará más, siendo el HL el único documento con el registro de peligros actualizado.

De esta forma, el HL contendrá:

Todos los riesgos identificados para el proyecto.

Todos los requisitos establecidos como mitigación trazados con las casusas que mitigan.

La clasificación final de los riesgos.

El principio de aceptación utilizado en cada riesgo.

Las evidencias de cumplimiento de cada requisito junto con una trazabilidad clara, indicando documento y Apartado en el que se encuentra la evidencia.

El estatus (abierto, pendiente, cerrado para pruebas, cerrado para PeS) de cada riesgo junto.

Abierto: Riesgo identificado, pendiente establecer requisitos para alcanzar una clasificación de riesgos aceptable.

Pendiente: Se dispone de los requisitos, pero faltan sus evidencias.

Cerrado para pruebas: Se dispone de evidencias suficientes para entrar a pruebas dinámicas.

Cerrado para PeS: Se dispone de todas las evidencias, dando el riesgo por controlado totalmente.

Un cuadro resumen con el total de riesgos y su estado.

La plantilla del HL deberá ser aceptada por FMB previo al desarrollo del HL.

Todos los documentos referenciados como evidencia de cierre de un riesgo, deberán ser entregados a FMB por tal de poder mantener el HL vivo tras la finalización del contrato. Será responsabilidad del ADJUDICATARIO poner a disposición de FMB dicha documentación, considerándose esta documentación incluida en la actividad del registro de peligros.

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 3 semanas. Para la optimización del tiempo de revisión se podrá establecer una estrategia conjunta con FMB que permita revisiones parciales. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.

Registro de Peligros (Hazard Log): Exportaciones

Cuando sea requerido, el ADJUDICATARIO podrá establecer exportaciones al Operador y Mantenedor.

Las exportaciones deberán ser recogidas en un documento a parte o como Apartado específico del HL con la finalidad de poder trabajarlas de forma ágil con FMB.

Todas las exportaciones deberán identificar claramente el riesgo residual que debe ser cubierto por la SRAC. Se entenderá como riesgo residual aquella parte del riesgo que no haya podido ser mitigada por las mitigaciones bajo el control del ADJUDICATARIO y que, por lo tanto, para que el riesgo quede totalmente mitigado se verá afectado por una SRAC.

Las exportaciones deberán cumplir con las siguientes condiciones:

Que NO vaya en contra de las condiciones técnicas y/o particulares descritas en el pliego que deberían ser cubiertas por el sistema.

Que exista una clara trazabilidad y relación entre accidente / situación de peligro / escenario / evento desencadenante / causa / riesgo inicial / SRAC.

Si el riesgo inicial asociado a una SRAC presenta un nivel de "Intolerable o No deseable", deberá tener asociada en sus mitigaciones una función de seguridad del sistema técnico acorde al mismo.

El riesgo asociado a una SRAC debe presentar un nivel de riesgo "Tolerable", con una medida de reducción técnica que complete la exportación (no se aceptarán riesgos mitigados exclusivamente con exportaciones).

Que la definición de la SRAC sea clara y completa. Describiendo qué hay que cumplir y evitar definir qué hay que hacer. La exportación ha de ser en forma de requisito diciendo qué, pero no como.

Asimismo, las SRAC's deberán cumplir con lo prescrito en la norma UNE EN50129, Apartado 5.3.13.

Las exportaciones deberán ser trabajadas conjuntamente con FMB para garantizar que se cumplen las condiciones anteriormente descritas. Finalmente, deberán ser aceptadas por FMB.

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de 1 semana, siempre que se establezca una estrategia conjunta que permita la consolidación de cada una de las exportaciones.

El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.

Notas Técnicas de Seguridad

Para todos aquellos riesgos en los que se utilice el principio de aceptación de riesgo de estimación explícita y

por lo tanto se deba argumentar la robustez del diseño, se realizará una nota técnica de seguridad.

Esta Nota técnica de seguridad deberá incluir, como mínimo:

Descripción funcional del subsistema afectado.

Descripción de la implementación de la función.

Argumentación cualitativa de la robustez del diseño.

Argumentación cuantitativa de la robustez del diseño (deberá acompañarse de un FTA que evidencie el cálculo cuantitativo).

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 2 semanas por Nota Técnica. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.

Informe de Verificación y Validación

A la finalización de la fase 10 el ADJUDICATARIO deberá entregar el Informe de Verificación y Validación.

Dicho informe deberá evidenciar el cumplimiento de todos los requisitos de diseño con especial énfasis en los requisitos de Seguridad Ferroviaria. La trazabilidad entre requisitos de Seguridad Ferroviaria y casos de prueba deberá ser clara, incluyendo el resultado de dicha prueba.

En el supuesto que haya habido alguna prueba relacionada con algún requisito de Seguridad Ferroviaria pendiente, No OK o con comentarios, el informe deberá contener el plan de acción y la argumentación que permita justificar identificar de forma clara si el resultado de la prueba compromete o no la seguridad Ferroviaria del sistema y si condiciona la PeS.

Del mismo modo, en el caso de identificarse algún No OK en los casos de prueba relacionados con requisitos de diseño que no sean de Seguridad, deberá recogerse en el informe identificando de forma clara el impacto de incumplimiento de dicho requisito, el plan de acción y si condicionan la PeS del sistema.

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 2 semanas. Para la optimización del tiempo de revisión se podrá establecer una estrategia conjunta con FMB que permita revisiones parciales. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.

Safety Case

A la finalización de la Fase 10 del ciclo de vida identificado en la norma UNE EN 50126:2018, el ADJUDICATARIO deberá elaborar el Safety Case.

Este documento deberá respetar el índice marcado por la norma UNE EN 50129:2020.

Deberá reflejar las actividades de Seguridad Ferroviaria realizadas hasta la fecha de publicación del documento, identificando claramente si hay desviaciones en la estrategia de Seguridad Ferroviaria, respecto

lo definido en el plan de Seguridad Ferroviaria y el estado de madurez del sistema para la puesta en servicio cumpliendo con los requisitos de Seguridad Ferroviaria.

Asimismo, deberá identificar cualquier punto destacable en materia de Seguridad Ferroviaria (incluyendo Verificación y Validación) que afecte al proyecto.

Finalmente, las conclusiones deberán incluir una mención explícita sobre si el proyecto tiene un grado de madurez suficiente como para autorizar la Puesta en Servicio.

Asimismo, el Safety Case deberá establecer las condiciones necesarias para mantener el sistema en estado seguro tras la puesta en servicio y desde la finalización del contrato hasta la fase 13 del ciclo de vida.

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 1 semana. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.

Informe de Evaluación y Certificado ISA

Con la entrega de cada Safety Case, el ADJUDICATARIO deberá entregar un informe ISA.

Este informe ISA deberá avalar el proceso de Seguridad Ferroviaria seguido y así certificar las funciones de seguridad del sistema completo. El ISA de diseño deberá contener una conclusión clara sobre la Seguridad Ferroviaria del sistema para la realización de pruebas dinámicas. El ISA de PeS deberá contener una conclusión clara sobre la seguridad del sistema y sus funciones de seguridad para la PeS del sistema.

FMB tendrá potestad para contactar con ISA del ADJUDICATARIO siempre que lo estime oportuno. Asimismo, en caso de requerirse, tendrá acceso al registro de observaciones realizado durante el proceso de evaluación del ISA.

En el caso de que el sistema integre distintos subsistemas que dispongan de certificado propio, se considerará fuera del alcance la certificación de dichas funciones, tomando los certificados de subsistema como válidos. El ADJUDICATARIO deberá entregar el informe del sistema dónde se avalará la integración de todos los subsistemas, garantizando su integración segura y que, en su conjunto, el sistema mantiene las funciones de seguridad certificadas por los subsistemas. Por lo tanto, el informe deberá incluir TODAS las funciones de seguridad y certificarlas (sea por certificar su desarrollo con el sistema, sea por referencia a certificados de subsistema).

Asimismo, el ADJUDICATARIO deberá entregar un certificado que certifique TODAS las funciones de seguridad implementadas por el sistema. Dicho certificado deberá contener, como mínimo, las funciones de seguridad y el SIL certificado.

Puesto que una de las funciones del evaluador es acreditar el correcto proceso de Seguridad Ferroviaria seguido por el ADJUDICATARIO, el ISA deberá trabajar en paralelo al desarrollo de proyecto, debiendo entregarse el informe ISA en un plazo no superior a 3 días desde la entrega del Safety Case consolidado.

Durante la duración del contrato, el Informe ISA de PeS deberá acreditar en todo momento el sistema puesto



en servicio. En caso de realizarse modificaciones del sistema durante la vigencia del contrato, el Informe deberá actualizarse para incluir dichas modificaciones.

Igual que el Safety Case, el Informe ISA deberá avalar la Seguridad Ferroviaria del sistema, tomando en consideración el cumplimiento de las exportaciones, para su uso hasta la fase 13 del ciclo de vida.

El tiempo estimado de revisión por parte de FMB para la aceptación de este documento es de, como mínimo, 3 días laborables. El ADJUDICATARIO deberá contemplar dicho tiempo de revisión en la planificación de proyecto.



ANEXO 15: NORMATIVA

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

APR	ANÁLISIS PRELIMINAR DE RIESGOS.
BMS	SISTEMA DE GESTIÓN DE BATERÍAS.
BTMS	SISTEMA DE GESTIÓN TÉRMICA DE BATERÍAS.
CBM	CONDITION BASED MAINTENANCE.
CNAF	CUADRO NACIONAL DE ASIGNACIÓN DE FRECUENCIAS EN VIGOR.
DMR	DIGITAL MOBILE RADIO.
ENAC	ENTIDAD NACIONAL DE ACREDITACIÓN.
ESS	SISTEMA DE ALMACENAMIENTO DE ENERGÍA (ENERGY STORAGE SYSTEM).
FMB	FERROCARRIL METROPOLITANO DE BARCELONA.
LCC	ANÁLISIS DE COSTES DE CICLO DE VIDA (LIFE CYCLE COSTING)
HL	HAZARD LOG.
HM	HOMBRE MUERTO.
HMI	INTERFAZ HUMANO-MÁQUINA.
IM	INSPECCIÓN DE MANTENIMIENTO.
IP	PROTECCIÓN INTEMPERIE.
IS	INSPECCIÓN DE SEGURIDAD.
MTBF	TIEMPO MEDIO ENTRE AVERÍAS (MEAN TIME BETWEEN FAILURES).
NF	NORMA FRANCESA.
SGSF	SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA.
UIC	UNIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES.
DTVH	DRESINA ELÉCTRICA DE INSPECCIÓN DE CATENARIA.

Directivas Europeas

Directiva 1992/58 / CEE. del Consejo, de 24 de junio de 1992, relativa a las disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y de salud en el trabajo (novena directiva particular con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE).

Directiva 2004/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 relativa a la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes carcinógenos o mutágenos durante el trabajo (sexta Directiva específica con arreglo al Apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE del Consejo)

Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (refundición).



Directiva 2013/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, sobre las disposiciones mínimas de salud y seguridad relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de agentes físicos (campos electromagnéticos) (vigésima Directiva específica con arreglo al artículo 16, Apartado 1, de la Directiva 89/391/CEE), y por la que se deroga la Directiva 2004/40/CE.

Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (refundición).

Directiva europea 2019/130, por la que se modifica la Directiva 2004/37/CE relativa a la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes carcinógenos o mutágenos durante el trabajo.

Otras Norma Europas

Recomendación del Consejo 1999/519/CE, de 12 de julio de 1999, relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz).

Reglamento (UE) No 1304/2014 de la Comisión de 26 de noviembre de 2014 sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruído» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE

Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de septiembre de 2016 sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE.

Reglamento (CE) nº 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento (CEE) nº 793/93 del Consejo y el Reglamento (CE) nº 1488/94 de la Comisión así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión.

Normativa española

Real Decreto 1406/1989, de 10 de noviembre, por el que se imponen limitaciones a la comercialización y al uso de ciertas sustancias y preparados peligrosos.

Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.



Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.

Real Decreto 665/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos o mutágenos durante el trabajo.

Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico.

Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas.

Real Decreto 2177/2004, de 12 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, en materia de trabajos temporales en altura.

Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.

Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas (transposición al derecho español de la Directiva 2006/42/CE, relativa a las máquinas).

Real Decreto 330/2009 de 13 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas.

Orden PRE/1624/2002, de 25 de junio, por la que se modifica el ANEXO I del del Real Decreto 1406/1989, de 10 de noviembre, por el que se imponen limitaciones a la comercialización y al uso de ciertas sustancias y preparados peligrosos.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar". BOE miércoles 19 de agosto de 2009.

Normas UNE

UNE-EN 280:2014+A1:2016. Plataformas elevadoras móviles de personal. Cálculos de diseño. Criterios de estabilidad. Construcción. Seguridad. Exámenes y ensayos.



UNE-EN 286-3:1995. Recipientes a presión simples, no sometidos a la llama, diseñados para contener aire o nitrógeno. Parte 3: Recipientes a presión, de acero, para los equipos de frenado por aire y para equipos neumáticos auxiliares del material rodante ferroviario.

UNE-EN 286-4:1995. Recipientes a presión simples, no sometidos a llama, diseñados para contener aire o nitrógeno. Parte 4: Recipientes a presión de aleaciones de aluminio para los equipos de frenado por aire y los equipos neumáticos auxiliares del material rodante ferroviario.

UNE-EN 10025-3:2020. Productos laminados en caliente de aceros para estructuras. Parte 3: Condiciones técnicas de suministro de los aceros estructurales soldables de grano fino en la condición de normalizado/laminado de normalización.

UNE-EN 12663-1:2011+A1:2015. Aplicaciones ferroviarias. Requisitos estructurales de las cajas de los vehículos ferroviarios. Parte 1: Locomotoras y material rodante de viajeros (y método alternativo para vagones de mercancías).

UNE-EN 12663-1:2018. Equipamiento para trabajos temporales de obra. Redes de seguridad. Parte 1: Requisitos de seguridad y métodos de ensayo.

UNE-EN 12999:2011+A2:2018. Grúas. Grúas cargadoras.

UNE-EN 13001-1:2015. Grúas. Requisitos generales de diseño. Parte 1: Principios generales y requisitos.

UNE-EN 13231-2. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Recepción de trabajos. Parte 2: Recepción de carriles reperfilados en vía plena, aparatos de vía y dispositivos de expansión.

UNE EN 13272. Aplicaciones ferroviarias. Alumbrado eléctrico para el material rodante de sistemas de transporte público.

UNE-EN 13715:2021. Aplicaciones ferroviarias. Ejes montados y bogíes. Ruedas. Perfil de rodadura. Perfil ORE S-1002.

UNE-EN 14033-1: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Máquinas para la construcción y el mantenimiento que se desplazan exclusivamente sobre carriles. Parte 1: Requisitos técnicos para la circulación.

UNE-EN 14033-2: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Máquinas para la construcción y el mantenimiento que se desplazan exclusivamente sobre carriles. Parte 2: Requisitos técnicos para el desplazamiento y el trabajo.

UNE-EN 14033-3: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Máquinas para la construcción y el mantenimiento que se desplazan exclusivamente sobre carriles. Parte 3: Requisitos generales de seguridad.

UNE-EN 14033-4: 2019. Aplicaciones ferroviarias. Vía. Máquinas para la construcción y el mantenimiento que se desplazan exclusivamente sobre carriles. Parte 4: Requisitos técnicos para la circulación, el desplazamiento y el trabajo en el ferrocarril urbano.

UNE-EN 14363: 2017+A1:2019. Aplicaciones ferroviarias. Ensayos y simulaciones para la aceptación de las características dinámicas de los vehículos ferroviarios. Comportamiento dinámico y ensayos estáticos.

UNE-EN 14531-2:2016. Aplicaciones ferroviarias. Métodos para el cálculo de las distancias de frenado de parada y desaceleración e inmovilización. Parte 2: Cálculos paso a paso para composiciones de tren o vehículos aislados.

UNE-EN 15016. Dibujos técnicos. Aplicaciones ferroviarias.

UNE-EN 15085. Aplicaciones ferroviarias. Soldeo de vehículos y de componentes ferroviarios.

UNE-EN 15152:2020. Aplicaciones ferroviarias. Parabrisas frontales de cabinas de tren.

UNE-EN 15227:2021. Aplicaciones ferroviarias. Requisitos de resistencia a la colisión para cajas de vehículos ferroviarios.

UNE-EN 15355:2019+A1:2023. Aplicaciones ferroviarias. Frenado. Válvulas de distribuidor y dispositivos de aislamiento del distribuidor.

UNE-EN 15611:2020. Aplicaciones ferroviarias. Frenado. Válvulas relé.

UNE-EN 16729-2:2020. Aplicaciones ferroviarias. Infraestructura. Ensayos no destructivos en carriles de vía. Parte 2: Inspección por corriente de Foucault de los carriles de vía.

UNE 25006:1971. Llantas ranuradas para ballestas de ferrocarril. laminadas.

UNE-EN 45502-2-1: 2005. Productos sanitarios implantables activos. Parte 2-1: Requisitos particulares para los dispositivos médicos implantables activos previstos para el tratamiento de la bradiarritmia (marcapasos cardíaco).


UNE-EN 45545-1 a 6: Aplicaciones ferroviarias. Protección contra el fuego de vehículos ferroviarios.

UNE-EN 50121-3-1: 2017/a1:2019. Aplicaciones ferroviarias. Compatibilidad electromagnética. Parte 3-1: Material rodante. Tren y vehículo completo.

UNE-EN 50121-3-2: 2017/a1:2019. Aplicaciones ferroviarias. Compatibilidad electromagnética. Parte 3-2: Material rodante. Aparatos.

UNE-EN 50126-1:2018. Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS). Parte 1: Procesos RAMS genéricos.

UNE-EN 50126-2: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la

	PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA ADQUISICIÓN DE DRESINAS TRACTOR DE VIA HIBRIDA PARA LAS LINEAS DE ANCHO INTERNACIONAL DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA S.A.	Rfº SA:16117156 Fecha: 13-may.-26
--	---	--------------------------------------

disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS). Parte 2: Aproximación sistemática para la seguridad.

UNE-EN 50128:2012/A2:2021. Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Software para sistemas de control y protección del ferrocarril.

UNE-EN 50129:2020. Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Sistemas electrónicos relacionados con la seguridad para la señalización.

UNE-EN 50155:2018. Aplicaciones ferroviarias. Equipos electrónicos utilizados sobre material rodante.

UNE-EN 50355:2013. Aplicaciones ferroviarias. Cables con comportamiento especial frente al fuego para material rodante ferroviario. Aislamiento delgado y de espesor normalizado. Guía de uso.

UNE-EN 50500:2009/A1:2015. Procedimientos de medida de los niveles de campos magnéticos generados por aparatos eléctricos y electrónicos en el entorno ferroviario en relación a la exposición humana.

UNE-EN 60300-3-3:2017. Gestión de la confiabilidad. Parte 3-3: Guía de aplicación. Cálculo del coste del ciclo de vida.

UNE-EN 61373:2011 CORR 1:2011. Aplicaciones ferroviarias. Material rodante. Ensayos de choque y vibración.

UNE-EN 62402:2019. Gestión de la obsolescencia.

UNE-EN IEC 62485. De 1 a 6: Requisitos de seguridad para las baterías e instalaciones de baterías.

UNE-EN 62625. Material electrónico ferroviario. Sistema a bordo de registro de datos de conducción.

UNE-EN IEC 62928: 2018. Aplicaciones ferroviarias. Equipo de material rodante. Baterías de propulsión de iones de litio de a bordo.

UNE EN ISO 2719. 2017. Determinación del punto de inflamación. Método Pensky-Martens en vaso cerrado. (ISO 2719:2016).

UNE-EN ISO 8501-1:2008. Preparación de sustratos de acero previa a la aplicación de pinturas y productos relacionados. Evaluación visual de la limpieza de las superficies. Parte 1: Grados de óxido y de preparación de sustratos de acero no pintados después de eliminar totalmente los recubrimientos anteriores. (ISO 8501-1:2007).

UNE-EN ISO 9001:2015. Sistemas de gestión de la calidad. Requisitos (ISO 9001:2015).

UNE-EN ISO 11114-1:2012/A1:2017. Botellas para el transporte de gas. Compatibilidad de los materiales de las botellas y de las válvulas con el gas contenido. Parte 1: Materiales metálicos. Modificación 1. (ISO 11114-

1:2012/Amd 1:2017).

UNE-EN ISO 11688-1:2010. Acústica. Práctica recomendada para el diseño de máquinas y equipos de bajo nivel de ruido. Parte 1: Planificación. (ISO/TR 11688-1:1995).

UNE-ISO 30301: 2019. Información y documentación. Sistemas de gestión para los documentos. Requisitos.

UNE-EN ISO 80000. Magnitudes y unidades.

UNE-CEN/TR 15545:2009 IN. Guía para la utilización de la Norma EN 545.

UNE-CLC/TS 50238-2. Aplicaciones ferroviarias. Compatibilidad entre el material rodante y los sistemas de detección de trenes. Parte 2: Compatibilidad con los circuitos de vía (Ratificada por la Asociación Española de Normalización en agosto de 2020.)

Normas UIC

UIC 515-1 OR - Disposiciones generales para componentes de bogie de remolque

UIC 54. Perfil del carril 54E1.

UIC 60. Carril 60E1

UIC 510. Equipos remolcados: Ruedas y ejes - Condiciones relativas al uso de ruedas de diferentes diámetros.

UIC 512. Material rodante - Condiciones que deben respetarse en relación con el funcionamiento de los circuitos de vía.

UIC 540. Frenos - Frenos de aire comprimido.

UIC 541. Frenos - Cilindros/unidades de freno de aire - Condiciones generales de certificación y uso.

UIC 542. Frenos - Especificación técnica para el suministro de zapatas de freno de fundición fosforada para equipos motorizados y remolcados.

UIC 543. Freno: requisitos relacionados con el equipamiento del equipo remolcado.

UIC 544. Frenos - Rendimiento de Frenado.

UIC 545. Freno - Inscripciones, marcas y señales.

UIC 546. Freno. Requisitos relativos a la construcción de los distintos componentes del freno.

UIC 547. Freno - Frenos de aire comprimido - Programa de prueba estándar.

UIC 566. Loading of coach bodies and their components

UIC 615-1. Unidades tractoras - Bogíes y tren de rodaje - Condiciones generales aplicables a los Componentes.

UIC 623. CONDICIONES DE ENSAYO Y ACEPTACIÓN EN SERIE PARA MOTORES DIÉSEL DE GRUPOS MOTRICES

UIC 625-6. NORMATIVA RELATIVA A LAS CONDICIONES DE VISIBILIDAD DE LOS COMPARTIMENTOS DE CONDUCCIÓN DE MATERIAL ALIMENTADO CON MOTOR DE COMBUSTIÓN

UIC 811-1-OR. ESPECIFICACIÓN TÉCNICA PARA EL SUMINISTRO DE EJES PARA MATERIAL TRACTOR Y DE ARRASTRE

UIC 812-3. Ruedas monobloque para material rodante de motor y remolcado – Tolerancias.

UIC 813-O. Especificación técnica para el suministro de juegos de ruedas para material tractor y remolcado - Tolerancias y montaje

UIC 832. Especificación técnica para el suministro de zapatas de freno de fundición fosforada para equipos motorizados y remolcados.

UIC 854. ESPECIFICACIÓN TÉCNICA PARA EL SUMINISTRO DE BATERÍAS DE ARRANQUE ALCALINAS Y DE PLOMO-ÁCIDO

UIC 860/6. Normas contables para el tráfico internacional de pasajeros.

Otras Normativas

ISO 8573-1: 2010. Aire comprimido. Parte 1: Contaminantes y clases de pureza.

Norma francesa. NF F03-402. Profil théorique de roulement.

Norma francesa. NF F 11-100:2005. Matériel Ferroviaire Roulant - Qualité de l'Air Comprimé pour l'Utilisation d'Appareils et de Circuits Pneumatiques.

383-1974 - IEEE Standard for Type Test of Class 1e Electric Cables, Field Splices, and Connections for Nuclear Power Generating Stations.

