



INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS

Título: SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y SISTEMAS ASOCIADOS EN LA RED FERROVIARIA Y TRANVIARIA DE LA GENERALITAT VALENCIANA (FGV) EN VALENCIA.

En base a lo dispuesto en el artículo 116.4.f) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, cuando se haga necesario celebrar un contrato de servicios, previamente se deberá justificar adecuadamente en el expediente la insuficiencia de medios.

Justificada la necesidad de contratación del servicio de referencia, y a la vista de la documentación técnica que obra en el expediente, se informa lo siguiente:

- I. FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA tiene prevista la prestación del servicio de MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y SISTEMAS ASOCIADOS EN LA RED FERROVIARIA Y TRANVIARIA EN VALENCIA que actualmente se denominan comercialmente Líneas 1, 2, 3, 5, 7 y 9 en el tramo ferroviario, y 4, 6, 8 y 10 en el tramo tranviario. Las instalaciones de Línea Aérea de Contacto (comúnmente denominada “Catenaria”) resultan esenciales para la captación de energía eléctrica por parte de los trenes para su operatividad y se caracterizan por la repercusión crítica que tiene su funcionamiento en la seguridad de las personas y el servicio comercial de trenes, siendo necesaria una muy alta disponibilidad de la mayoría de sus elementos para garantizar su continuidad, disponibilidad, y fiabilidad.
- II. EL MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y SISTEMAS ASOCIADOS EN LA RED FERROVIARIA Y TRANVIARIA EN VALENCIA en condiciones de operatividad y seguridad, obliga a la realización de una serie de tareas de mantenimiento que la escasez de medios y personal en la Unidad de Electrificación impide actualmente realizarlas en su totalidad con garantías de eficiencia y eficacia.

Buena parte de la instalación cuenta con una antigüedad de décadas, lo que conlleva unas necesidades de mantenimiento correctivo elevadas.

Mientras que han aumentado los requerimientos por incremento en el número de trenes con prestaciones cada vez superiores y puesta en servicio de nuevas líneas, no se ha acometido una modernización integral de las instalaciones existentes para adecuarlas a las nuevas exigencias, lo que está generando efectos apreciables sobre las mismas y aparición de problemáticas inéditas. También se ha aumentado la exigencia en determinados requisitos de la normativa y legislación vigente.



Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

En cuanto a las instalaciones objeto del mantenimiento, cabe indicar que desde el año 1993 la dimensión de la red de FGV ha crecido de manera notable:

- La Línea 1 no contaba con los ramales de las estaciones de Bailén y Torrent-Avinguda, ni con el soterramiento de Benimámet y Carolinas.
- En la Línea 3 se inauguraron en años posteriores los tramos subterráneos entre Machado y Aeropuerto, y recientemente el Rosas a Ribarroja del Turia.
- No existía tampoco la Línea 5, ni su tramo de Alameda a Marítim-Serrería.
- La Línea 4 original se inauguró en el año 94 y sólo se extendía de Dr. Lluch A Empalme, no existiendo los tramos de Empalme a Mas del Rosari, ni los ramales a Fira, Lloma Llarga-Terramelar, Tossal del Rei, Neptú, ni Marítim-Serrería.
- Como última actuación, en 2022 se inauguró la Línea 10 tranviaria entre las estaciones de Alicante y Nazaret con una longitud de casi 11 km en total de catenaria entre ambas vías.
- Se ha pasado de 8 a 38 estaciones subterráneas.
- Se ha creado un nuevo taller de mantenimiento de material móvil.

Adicionalmente a la cuestión del crecimiento paulatino de la red ferroviaria y tranviaria de FGV, deben tenerse en cuenta la evolución numérica de dotación de agentes adscritos a este servicio.

- La estructura del personal destinado al servicio se fijó en el año 1993, estableciéndose en 16 agentes, distribuidos en cuatro equipos de trabajo, cada uno de los cuales contaba con un Jefe de Equipo y tres Oficiales. Dos de los equipos debían cubrir los turnos de mañana y tarde, mientras que el turno de noche contaba con los otros dos equipos operativos para acometer las tareas principales de mantenimiento. Los días laborables, de lunes a viernes, quedaban cubiertos por esta configuración de equipos, mientras que para los fines de semana y festivos se estableció un equipo de BAP (Brigada de Atención Permanente) localizable telefónicamente las 24 horas.
- La cifra inicial de 16 agentes se amplió en el año 2009 hasta 20 agentes, distribuidos en los mismos cuatro equipos, al tener en consideración la necesidad de efectuar numerosos cortes de tensión a terceros para la realización de trabajos distintos de los de mantenimiento de catenaria, y por la reducción de la jornada anual de trabajo de cada agente, por la aplicación de sucesivos convenios colectivos.
- Con la aplicación del ERE de 2013 y la finalización de diversos contratos de relevo, se ha llegado a la situación actual en la que el Servicio cuenta con 12 agentes (13 en la actual RPT) con la distribución original en cuatro equipos formados por: 1 Jefe de Equipo y 11 Oficiales.



Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

Igualmente, debe tenerse en consideración los siguientes condicionantes que afectan al servicio de mantenimiento de catenaria de FGV:

- a) Falta manifiesta de plazas de Jefes de equipos, puesto laboral de responsabilidad necesario para llevar a buen término la realización de trabajos preventivos y correctivos mediante la coordinación, mando y supervisión de su equipo de oficiales. Como muestra de ello:
- En el pasado, dos plazas de Jefe de Equipo se encontraron vacantes, una desde 2006 y otra desde 2013. Su cobertura con la Circular 409 de 2014 quedó desierta por falta de aspirantes. Actualmente se encuentran fuera de la RPT de FGV.
 - Actualmente existe una plaza vacante de Jefe de Equipo, en julio de 2022 se convocó la plaza con la circular 470, quedando desierta nuevamente.

El resultado de un posible, y necesario, proceso de cobertura de estas plazas sería incierto por el nulo interés que han mostrado hasta la fecha los Oficiales, que de manera natural pudieran optar a ellas.

- b) Actualmente, dos de los Oficiales están en situación de contrato de relevo hasta el año 2025, momento en el que finalizaría su contrato. Las condiciones de la modalidad de su contratación limitan por un lado la duración máxima, y por otro lado, su jornada anual se encuentra reducida al 50 % respecto a la jornada normal e impiden la realización de horas extraordinarias y su inclusión en gráfico de guardias BAP.

Además en estos momentos, otro de los Oficiales por prescripción médica, solo puede realizar turnos de mañana.

Esta circunstancia supone que, en el mejor de los casos y de manera no habitual, incluyendo los periodos vacacionales y de descanso, los dos equipos de turno de noche que se dedican al mantenimiento están compuestos por 2 o 3 agentes cuando no se realizan cortes de tensión a terceros, y que durante los turnos de mañana y tarde sólo dos personas estén de servicio para atender las posibles incidencias, lo cual evidencia la carestía de personal existente.

- c) Por experiencia demostrada, el posible personal de Oficial que pueda incorporarse al servicio de mantenimiento de la Catenaria procedente de las bolsas de aspirantes de FGV, carece de conocimientos previos de estas instalaciones y su aplicación al mantenimiento, debido a la singularidad del oficio y a la carencia de formación académica reglada en este tipo de instalaciones. Habitualmente, los integrantes de este Servicio adquieren un profundo conocimiento de las tareas a desarrollar con la experiencia, cuando integrados dentro de un equipo, desarrollan su trabajo y funciones coordinados por el Jefe de Equipo.



Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

- d) Con el paso del tiempo se ha ido produciendo una pérdida de conocimiento, al salir del Servicio personal de mantenimiento por traslado o jubilación, que poseían una mayor experiencia, sin que se produjese una adecuada sustitución mediante relevo generacional que permitiera tener una transición y traspaso de conocimientos y competencias entre el agente experimentado saliente y el entrante, por tratarse de puestos internamente poco atractivos y penosos, como demuestra la falta de aspirantes internos a las Circulares 431, y 470 publicadas recientemente.
- e) Actualmente la unidad de Electrificación carece de personal técnico suficiente destinado a la gestión diaria de las tareas de planificación y mantenimiento de la Catenaria, esto hace totalmente inviable una total control y gestión del personal de la brigada de mantenimiento para la asignación de tareas, seguimiento del plan de mantenimiento, resolución de averías, gestión de material de repuestos y stock, mantenimiento de vehículos comerciales y de infraestructura, etc.
- f) Tampoco se dispone de los medios y recursos en la unidad de Electrificación precisos que hagan posible la realización de trabajos modificativos o mejorativos que la instalación de Catenaria necesita para adaptarse a las necesidades que van surgiendo en el ámbito de la seguridad, y explotación comercial.
- g) Por último, desde febrero de 2022 se ha implantado el “Servicio nocturno” de explotación comercial a los viajeros. Lo que significa que prácticamente exista un servicio completo durante las noches de los viernes, sábados y vísperas de festivos, así como varios días al año especiales con servicio 24h, como son el periodo fallero, noche de San Juan y Nochevieja. Esta situación, hace que el mantenimiento preventivo fijado desde las noches de los lunes a las noches de los viernes, se vea reducido aún más si cabe, en un 20% como mínimo en las horas disponibles por no poderse realizar los viernes noche.



Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

Por todo lo anteriormente expuesto, y a la vista del personal adscrito al Área de Mantenimientos y de las funciones que tiene atribuidas, se deduce que actualmente FGV no dispone de suficientes medios propios para la realización del mantenimiento de la Línea Aérea de Contacto y Sistemas Asociados en la red ferroviaria y tranviaria en Valencia, habiendo recurrido anteriormente a un contrato de servicio de mantenimiento con una empresa especialista en el sector, quedando por tanto, justificada la necesidad nuevamente de la contratación de este servicio para la correcta explotación, conservación y la realización de tareas de mantenimiento preventivo, correctivo y mejorativo de las instalaciones de catenaria, dado que no se disponen de suficientes medios propios personales ni materiales. Por otra parte, no existe la dotación económica necesaria para ampliar los medios personales con que cuenta el Área de Mantenimientos, y no parece previsible que se incremente suficientemente a corto plazo dicha dotación.

- III. En consecuencia, para cubrir las necesidades descritas que se tratan de satisfacer, debe efectuarse la contratación de los servicios de referencia.

En València, a la fecha de la firma

El Jefe de Área de Mantenimientos