

CONSULTA PRELIMINAR DEL MERCADO DE IDEAS DE SOLUCIONES INNOVADORAS AL RETO “BOLETÍN DE ÓRDENES E INFORMACIONES INTELIGENTE (i-BOI)” PROPUESTO POR FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA (FGV) EN COLABORACIÓN CON LA AVI

CONSULTAS

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>Nos gustaría proponer una idea a través de un consorcio con universidad y una pyme.</p> <p>Me gustaría saber si es posible. En tal caso qué información debe aportar el líder (CT) de los otros socios.</p>	<p>En caso de tratarse de una propuesta de idea de solución conjunta, únicamente se deben aportar los datos de la persona representante y la entidad a la que pertenece.</p> <p>En el capítulo de Descripción de la solución, se puede indicar el nombre/s de la/s entidad/es colaboradora/s.</p>
<p>1) ¿Se puede considerar que hay conectividad en todo momento?</p> <p>2) ¿Se puede considerar que el conductor lleva un dispositivo móvil?</p> <p>3) ¿Se puede considerar que hay posibilidad de conocer la localización del vehículo en todo momento?</p>	<p>1. Se deben prever los mecanismos de conectividad necesarios para garantizar la comunicación en función de la solución adoptada. A día de hoy existe la red de 3G de Movistar con amplia cobertura, aunque dentro del túnel pueda haber zonas oscuras.</p> <p>2. El conductor lleva un dispositivo móvil básico para comunicarse con el puesto de mando por voz. Al ser un sistema independiente, no debería considerarse como equipamiento iBOI.</p> <p>3. La localización actual es por cantones o circuitos de vía a partir del CTC. Los trenes no disponen de dispositivos GPS u otros que lo localicen con precisión.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>1) En el formulario, ¿Cuál es la distinción entre equipamiento TIC y no TIC? Entendemos que equipamiento TIC son unidades embarcadas de procesamiento y comunicaciones y equipamiento de backoffice y no TIC sería material de instalación, ¿es correcto?</p> <p>2) En el cuadro “*Coste estimado del desarrollo de su solución propuesta (Coste Presupuesto total)” ¿se entiende que se debe incluir el coste global del proyecto? En ese caso ¿Cuántas cabinas deben equiparse en el proyecto global? ¿Se debe indicar un coste de equipamiento por cabina? En ese caso ¿Dónde se indicaría?</p>	<p>1. Es correcto, el equipamiento TIC corresponde a aquellos dispositivos y SW que generan y garantizan la comunicación, los no TIC son los de soporte e instalación.</p> <p>No obstante, en función de la solución propuesta, esta clasificación puede variar sensiblemente sin que suponga una barrera al proyecto.</p> <p>2. A priori, contando la flota de trenes de Valencia, los tranvías de Valencia y Alicante más los vehículos de infraestructura, estamos hablando de 125 unidades. Las cabinas a equipar si se diera el caso son 235.</p> <p>En cualquier caso, sería interesante disponer de una valoración unitaria por cabina.</p> <p>Es importante remarcar que el propósito de la CPI es llegar a probar un prototipo de la solución en entorno real, y lo que se espera es desarrollar la I+D+i evolucionando su TRL actual, por lo que del coste estimado del formulario se espera conocer el presupuesto de desarrollar la solución y probarla en entorno real con un precio por unidad a intervenir para la fase de prototipado, no de la fase de despliegue y comercialización de la solución.</p>
<p>Acerca del boletín de tracción (Documento de marcha), ¿es un documento digital a día de hoy o se realiza en papel?</p>	<p>A día de hoy, el boletín de tracción es un documento en papel, que luego los técnicos filtran para elaborar los partes de explotación</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>Quería aclarar este punto del documento:</p> <p>- Permitir y garantizar la transmisión por parte de la persona que ejerce de Maquinista sobre su posición actual.</p> <p>¿Se refiere a que puede enviar su posición actual a voluntad y se debe garantizar la misma? ¿O a que el maquinista debe poder en todo momento realizar una transmisión y debemos garantizar la misma en cualquier punto del trayecto?</p>	<p>Para contextualizar diremos, que esta duda se refiere concretamente a la desactivación de una orden de rebase de una o varias señales. En estos casos la persona que ejerce de maquinista deberá desactivar la orden una vez cumplida, y el sistema transmitir la desactivación al PM, garantizando la posición del tren.</p> <p>No obstante, somos conscientes de que este requerimiento en concreto es difícil y costoso de implementar, y hay que tener en cuenta que en el caso de las ordenes, el sistema actuará como apoyo o recordatorio de la orden, pero no como sustituto de la llamada telefónica con medios de grabación, que efectuará el regulador del Puesto de Mando al maquinista, tal y como está estipulado en nuestro Reglamento de Circulación</p>
<p>Quería hacer una consulta respecto al iBOI y su posible integración con las consignas que se publican actualmente de forma periódica. La cuestión es si se ha planteado realizar una integración con el aplicativo que genera las consignas a día de hoy para, a partir de la generación de la consigna, se genere también el iBOI (si no completamente, de forma parcial, a falta de darle una información más concreta), o la dirección es que el iBOI se genere independiente del sistema de consignas.</p>	<p>Las consignas de trabajo se generan a día de hoy mediante una aplicación de SAP.</p> <p>Para el iBOI sería válido tanto que se alimente del SAP como que integre una aplicación propia que las genere y alimente el sistema. En el segundo caso, la aplicación SAP caería en desuso si se demuestra que la del iBOI es mejor.</p> <p>En cualquier caso, resulta interesante que exista esa interrelación entre consigna y iBOI.</p>