



INFORME SOBRE INICIO DE EXPEDIENTE

Denominación del Expediente:		REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD DEL RAMAL DE ACCESO AL PUERTO DE FERROL AFECTADAS POR LA RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y VÍA. LÍNEA 740 PRAVIA-FERROL Y LINEA 804 BETANZOS-FERROL		
Plazo de ejecución del contrato		Veinte (20) meses		
Presupuesto de licitación:		(A) BASE IMPONIBLE	IVA: (21%)	TOTAL CON IVA
		4.553.633,56 €	956.263,05 €	5.509.896,61 €
(B) Importe máximo de:	<i>Prórrogas:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Modificados:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Suministros:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Servicios:</i> € (Sin IVA)		
	 € (Sin IVA)		
Valor estimado del contrato (A+B):		4.553.633,56 € (Sin IVA)		
Procedimiento de adjudicación		Criterios de Adjudicación		
<input checked="" type="checkbox"/> Negociado sin Publicidad		<input type="checkbox"/> Un solo criterio (precio, por vinculación tecnológica) <input checked="" type="checkbox"/> Varios criterios (mejor relación calidad-precio)		

1. OBJETO DEL CONTRATO.

El objeto del presente Contrato es establecer las condiciones que regirán la elaboración del proyecto constructivo, ejecución de las obras, pruebas y puesta en servicio de las instalaciones del ramal de acceso al puerto de Ferrol afectadas por la renovación de infraestructura y vía.

Se trata de un contrato de obras de reforma según el Art. 232: a) de la Ley 9/2017.

El alcance general de los trabajos a realizar es el siguiente:

- A) Diseño y Definición de las Instalaciones de señalización necesarias, concretamente, las instalaciones de enclavamiento, contadores de ejes, sistema Asfa Digital, señalización fija y luminosa, integración en el CTC, sistema de telecomunicaciones, videovigilancia y control de accesos, edificación técnica, obra civil auxiliar y sistema de energía, previstas en el contrato OBRAS DE ADECUACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD DEL RAMAL DE ACCESO AL PUERTO DE FERROL AFECTADAS POR LA RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y VÍA. LÍNEA 740 PRAVIA-FERROL Y LINEA 804 BETANZOS-FERROL.
- B) Redacción del Proyecto Constructivo de las Instalaciones de señalización necesarias, concretamente, las instalaciones de enclavamiento, contadores de ejes, sistema Asfa Digital, señalización fija y luminosa, integración en el CTC, sistema de telecomunicaciones, videovigilancia y control de accesos, edificación técnica, obra civil auxiliar y sistema de energía.

- C) Ejecución de las obras, Pruebas y Puesta en Servicio de las Instalaciones de señalización necesarias, concretamente, las instalaciones de enclavamiento, contadores de ejes, sistema Asfa Digital, señalización fija y luminosa, integración en el CTC, sistema de telecomunicaciones, videovigilancia y control de accesos, edificación técnica, obra civil auxiliar y sistema de energía; y todas las actuaciones para las pruebas y puesta en servicio, y las tareas de pre-mantenimiento necesarias hasta la puesta en servicio.
- D) Realización de toda aquella tramitación administrativa que determine la Dirección del Contrato para la consecución de los trabajos objeto del mismo.

Los trabajos a realizar se localizan en todo el ámbito de la estación de Ferrol, que se encuentra situada en el km 42,822 de la Línea 804 Betanzos - Ferrol de Red Convencional, y en el km 0,000 de la línea 740 Ferrol – Pravia de Red de ancho métrico (RAM).

Se distinguen, en concreto, las siguientes actuaciones a realizar en las instalaciones:

- Ampliación del enclavamiento de ancho métrico existente debido a la unificación de los enclavamientos de ancho métrico y ancho convencional, incluyendo las instalaciones asociadas al ramal de conexión con el Puerto Interior de Ferrol.
- Renovación de las instalaciones en campo del enclavamiento de ancho convencional mejorándolas y adecuándolas a la normativa vigente.
- Renovación del sistema de obra civil auxiliar en ancho convencional y conexión con la cabina de ancho métrico existente.
- Ubicación del enclavamiento unificado en la cabina de ancho métrico existente, previa ampliación.
- Modificación del PLO de ancho métrico para unificar ambos enclavamientos, consiguiendo un único puesto de operador.
- Reposición de equipos del PF-57 que se encuentra vandalizado. Se dotará a la caseta de sistemas de videovigilancia y control de accesos.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD E IDONEIDAD DEL CONTRATO.

2.1. Justificación de la necesidad e idoneidad.

Según se recoge en la Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015), en su artículo 19, "Contenido y alcance de las administraciones ferroviarias", y su desarrollo en el Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2003), el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) tiene atribuidas las competencias en lo relativo al Mantenimiento de las Infraestructuras Ferroviarias.

Según los planes establecidos por la Comisión Europea respecto a la ampliación del Corredor del Atlántico, donde se incluye la conexión ferroviaria con la Comunidad autónoma Galicia a través de ejes A Coruña – Vigo –Ourense – León, el objetivo es el aumento del tráfico de mercancías y pasajeros para aumentar la competitividad del medio de transporte mediante el ferrocarril.

De esta manera se plantean una serie de objetivos para adecuar las líneas y establecer las mejoras en la calidad del servicio reduciendo los tiempos de viajes y garantizando la fiabilidad del servicio.

Siguiendo este objetivo, ADIF plantea la necesidad de disponer de unos adecuados accesos ferroviarios al Puerto de Ferrol cuyas obras de ampliación están ya iniciadas, siendo un factor clave para poder optimizar su explotación.



Cumpliendo los objetivos de dicho Plan, con fecha julio de 2020, Adif contrata la redacción del proyecto constructivo de renovación de vía del ramal de acceso al Puerto interior de Ferrol, donde se prevé una conexión en ancho mixto (métrico y convencional) al Puerto que permita el acceso a/desde RC y RAM.

En este contexto se enmarca el presente proyecto y cuyo alcance contempla la adecuación de las instalaciones de seguridad del ramal de acceso al puerto de Ferrol afectadas por las obras de renovación de infraestructura y vía, planteándose el control de las vías de ancho métrico y ancho convencional de la estación de Ferrol desde un único enclavamiento y Puesto local de operación como solución óptima para la regulación de las circulaciones en el nuevo escenario de conexión con el puerto.

De acuerdo con el artículo 234 apartados 1. y 2, Ley 9/2017 LCSP:

1. *La contratación conjunta de la elaboración del proyecto y la ejecución de las obras correspondientes tendrá carácter excepcional y sólo podrá efectuarse en los siguientes supuestos cuya concurrencia deberá justificarse debidamente en el expediente:*
 - a) *Cuando motivos de orden técnico obliguen necesariamente a vincular al empresario a los estudios de las obras. Estos motivos deben estar ligados al destino o a las técnicas de ejecución de la obra.*
 - b) *Cuando se trate de obras cuya dimensión excepcional o dificultades técnicas singulares, requieran soluciones aportadas con medios y capacidad técnica propias de las empresas.*
2. *En todo caso, la licitación de este tipo de contrato requerirá la redacción previa por la Administración o entidad contratante del correspondiente anteproyecto o documento similar y sólo, cuando por causas justificadas fuera conveniente al interés público, podrá limitarse a redactar las bases técnicas a que el proyecto deba ajustarse.*

Tal y como se ha expuesto anteriormente, este proyecto necesariamente consta de varias **fases de ejecución** y sus correspondientes **puestas en servicio**. Con objeto de no provocar interrupciones de tráfico ferroviario se ha previsto el desarrollo de los trabajos en los tramos en explotación durante las bandas de mantenimiento disponibles.

Esta circunstancia hace que los **rendimientos** propios del licitador, que dependen de la **tecnología** y de los **medios** de que disponga, condicionen la definición de los planes de obra y las soluciones constructivas, que deben reflejarse en el proyecto que se redacte. Queda evidenciada por lo tanto la vinculación directa que exige el RDL entre los medios y la tecnología con la que cuente el adjudicatario, y la definición técnica del proyecto y su ejecución.

Asimismo, el objeto del contrato prevé actuaciones de **distintas técnicas** como son las instalaciones de enclavamiento, sistema de detección de tren (contadores de ejes), sistema Asfa, señalización fija y luminosa, integración en el CTC, sistema de telecomunicaciones fijas y obra civil auxiliar.

La coexistencia de **distintas técnicas** en ejecución junto a las **fases de ejecución** con **puestas en servicio** parciales hace aconsejable la licitación de un contrato de proyecto y obra porque obliga al contratista a programar y responsabilizarse de la **coordinación entre las diferentes técnicas que incluye el contrato y en cada una de las fases**, reduciendo el riesgo de sobrecostes para el promotor por estas situaciones.

Por último, es adecuado incidir en la fuerte **vinculación tecnológica** que lleva aparejada la naturaleza del producto principal de estas instalaciones de señalización, el enclavamiento. La **arquitectura y diseño** de éste varía significativamente de unas tecnologías a otras, lo que hace adecuado que el propietario de la tecnología, como mejor conocedor de ésta, sea el autor del proyecto de construcción evitando así las modificaciones posteriores del proyecto para adaptarlo a la tecnología del adjudicatario. Esta situación no deseada es habitual en los casos de redacción de proyectos previa a la licitación de las obras ante la



necesidad de realizar el diseño con una solución técnica genérica que posteriormente hay que adaptar a la del adjudicatario. Quedan así también evidenciados los **motivos de orden técnico** que obligan a vincular al empresario a los estudios previos a la ejecución de las obras, como requiere la legislación vigente.

Forma parte de la documentación de licitación un proyecto preliminar de las instalaciones objeto del contrato. Adif como entidad contratante, ha redactado este documento similar a un anteproyecto y que tiene el siguiente contenido:

- Memoria.
- Anejo de documentación de partida.
- Anejos de descripción de las obras e instalaciones a ejecutar para los diferentes subsistemas: señalización, sistema de protección tren ASFA, telecomunicaciones fijas y obra civil auxiliar.
- Anejo de Plan de Obra.
- Anejo Análisis de la Interoperabilidad.
- Anejo Estudio Previo de Seguridad.
- Planos generales.
- Pliegos de Prescripciones Técnicas Generales y de ejecución de las unidades de obra.
- Mediciones, presupuestos parciales y presupuesto de ejecución material.

Las unidades de obra que se incluirán en el futuro proyecto son las incluidas en los presupuestos del proyecto preliminar, habiéndose tomado como referencia para la elaboración del presupuesto la Base de Precios de Adif de enero 2023: BPA_2023_01_30.

Por tanto, la licitación de un único contrato de redacción del proyecto y ejecución de la obra es, en este caso, el procedimiento idóneo, y al entender que concurren las circunstancias concretas previstas el artículo 234 de la Ley 9/2017 CSP, se propone, pese a su carácter excepcional, la licitación conjunta de la REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD DEL RAMAL DE ACCESO AL PUERTO DE FERROL AFECTADAS POR LA RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y VÍA. LÍNEA 740 PRAVIA-FERROL Y LINEA 804 BETANZOS-FERROL.

2.2 Justificación de la insuficiencia de medios (en caso de servicios).

Tal y como se detalla en el apartado anterior y de acuerdo con el artículo 234 (apartados 1. y 2) de la Ley 9/2017, la fuerte vinculación tecnológica que lleva aparejada la naturaleza del producto principal de estas instalaciones de señalización (el enclavamiento) implican que la arquitectura y diseño de éste varíe significativamente de unas tecnologías a otras, lo que hace adecuado que el propietario de la tecnología, como mejor conocedor de ésta, sea el autor del proyecto de construcción, evitando así modificaciones posteriores.

Con la presente contratación de servicios externos, no se persigue hacer frente a necesidades permanentes de personal relacionadas con el ejercicio de las competencias atribuidas a Adif, ya que tienen como objeto únicamente la realización de los trabajos descritos.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y DE LOS CRITERIOS DE SOLVENCIA Y DE ADJUDICACIÓN.

3.1. Justificación del procedimiento de adjudicación.

Se considera, como más idóneo, el procedimiento negociado sin publicidad con la empresa THALES, por razones técnicas de vinculación tecnológica.



El contrato contempla la ejecución de las obras para la adecuación de las instalaciones de seguridad del ramal de acceso al puerto de Ferrol, donde se plantea el control de las vías de ancho métrico y ancho convencional de la estación de Ferrol desde un único enclavamiento y Puesto local de operación como solución óptima para la regulación de las circulaciones en el nuevo escenario de conexión con el puerto.

El elemento principal de las instalaciones de seguridad que se modifica es el enclavamiento electrónico de ancho métrico de la estación de Ferrol (se amplía, actualmente en fase de instalación), ya que se trata de un desarrollo tecnológico de la empresa THALES y que realiza una funcionalidad única, sin que ninguna otra empresa esté autorizada para su modificación, ampliación o soporte tecnológico; por lo tanto, para que otra empresa pueda realizar los citados trabajos tendría que subcontratar a THALES.

Asimismo, el sistema de detección de tren (contadores de ejes), relacionado con el enclavamiento que se modifica, es también de tecnología THALES.

THALES es la empresa propietaria de la plataforma de software de estos sistemas. Dicha plataforma no puede ser modificada por otras empresas, ya que parte de los protocolos de programación pertenecen al know-how propio de THALES, haciendo imposible que puedan ser modificadas por un tercero.

Por otro lado, Adif tiene contratado el soporte tecnológico de estas instalaciones a THALES, que no pueden ser ampliadas o modificadas por otras empresas, ya que no son propietarias de la tecnología, esto es, el know-how de la misma reside únicamente en THALES. Cualquier modificación o ampliación de las instalaciones de enclavamiento actuales debe ser realizada por una empresa que posea este conocimiento. Todo el equipamiento de las instalaciones de enclavamiento afecta a la seguridad en la circulación y por lo tanto, el soporte tecnológico debe ser realizado por la empresa que lo ha diseñado e instalado.

La realización de la ampliación del enclavamiento por otras empresas distintas a THALES implicaría la necesidad de instalación de un nuevo enclavamiento de diferente tecnología que tendría, a su vez, que relacionarse con los enclavamientos colaterales. Los costes de inversión de los nuevos equipos y su relación con las dependencias colaterales, que serían también necesario modificar para establecer fronteras claramente delimitadas con las instalaciones de nueva tecnología y evitar problemas en la seguridad de las circulaciones e indefinición en la imputación de responsabilidades, son muy superiores a lo que supone la sola ampliación del enclavamiento de Ferrol RAM, que tiene sobrada capacidad para incluir el control de las vías de ancho convencional y las modificaciones en la señalización con motivo de la nueva conexión al puerto interior de Ferrol.

De esta forma la empresa THALES es la única empresa a la que pueda encomendarse la ejecución de las obras, por ser la propietaria de la tecnología de las instalaciones principales que deben ser modificadas y tener conocimiento demostrado en el montaje del resto de las instalaciones relacionadas con éstas.

3.2. Justificación de los criterios de adjudicación.

Se establecen además del precio, los siguientes criterios de adjudicación:

- a) **Memoria descriptiva de los trabajos:** Se presentará una memoria en la que se deberán identificar y describir los trabajos a realizar en cada una de las partes que conformarán el contrato, detallándose la metodología, organización y enfoque propuestos para el desarrollo de actividades, siempre de acuerdo con los requisitos del Pliego de Prescripciones Técnicas.
- b) **Programa de trabajos:** El Programa de trabajo deberá redactarse de modo que el plazo total y los plazos parciales para la redacción de los proyectos y para la ejecución de las obras sean, como máximo los reseñados en el Cuadro de Características de este Pliego.



La programación incluirá un cronograma con las actividades que comprenden los trabajos (según se haya establecido en la memoria descriptiva) que justifique y detalle suficientemente la realización de las mismas en el plazo ofertado.

- c) Plazo de ejecución: El licitador expresará formalmente el plazo de ejecución que prevé (según su programa de trabajos) necesario para la ejecución de los trabajos detallando tanto los plazos parciales como el plazo total. Dichos plazos serán iguales o menores que los plazos máximos que figuran en el Cuadro de Características del presente pliego, y deberá coincidir exactamente con el reflejado en el Programa de trabajos que se presente.

3.3. Justificación de los criterios de solvencia.

Los criterios de solvencia seleccionados son consecuencia de la necesidad de disponer los servicios de una empresa que disponga de una amplia experiencia en el desarrollo de actuaciones similares al objeto del contrato. Para ello es necesario que cuente con la tecnología adecuada y con personal técnico suficiente y con amplios conocimientos para realizar las actuaciones objeto del presente contrato.

La solvencia de los licitadores se acreditará mediante el certificado de clasificación correspondiente por tratarse de un contrato de obras de Valor Estimado superior a 500.000 €. En el punto 8.1 se incluye la clasificación que se exige a los licitadores.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO.

4.1. Justificación de la determinación del presupuesto de licitación

El desglose del presupuesto figura en el documento nº4 del "PROYECTO PRELIMINAR DE ADECUACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD DEL RAMAL DE ACCESO AL PUERTO DE FERROL AFECTADAS POR LA RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y VÍA. LÍNEA 740 PRAVIA-FERROL Y LINEA 804 BETANZOS-FERROL", habiéndose tomado como referencia para la elaboración del presupuesto la Base de Precios de Adif de enero 2023: BPA_2023_01_30.

El presupuesto se desglosa según el siguiente cuadro:

Sistema de señalización	2.235.340,98 €
Sistema de protección del tren	172.671,63 €
Control de Tráfico Centralizado (C.T.C.)	165.808,39 €
Sistemas de Telecomunicaciones Fijas	72.978,11 €
Edificios y casetas técnicas	41.775,92 €
Obra civil	463.832,56 €
Sistemas de energía	82.785,02 €
Videovigilancia y control de accesos	24.182,34 €
Actuaciones medioambientales	31.349,39 €
Documentación general	77.545,05 €
Seguridad en la circulación	296.167,52 €
Proyecto Constructivo	68.900,00 €
Seguridad y salud	42.850,50 €
Sistema de Telecomunicaciones Móviles	50.395,41 €
TOTAL PEM	3.826.582,82 €
Gastos Generales (13% de PEM)	497.455,77 €
Beneficio Industrial (6% de PEM)	229.594,97 €



PRESUPUESTO BASE PARA LICITACIÓN (sin IVA)	4.553.633,56 €
IVA (21%)	956.263,05 €
TOTAL PRESUPUESTO BASE PARA LICITACIÓN (IVA INCLUIDO)	5.509.896,61 €

4.2. Justificación de presupuesto de valor estimado

Presupuesto Base de Licitación	4.553.633,56 € (sin IVA)
Importe máximo estimado por modificaciones	0,00 € (sin IVA)
Importe máximo estimado por prórrogas	0,00 € (sin IVA)
Importe estimado por suministros	0,00 € (sin IVA)
Otros (servicios: Encargados de trabajos de Adif)	0,00 € (sin IVA)
VALOR ESTIMADO TOTAL DEL CONTRATO	4.553.633,56 € (sin IVA)

No se contemplan suministros para la ejecución del presente Contrato, por tanto, el valor estimado coincide con el presupuesto base de licitación.

4.3. Plan de Contratación.

¿El contrato se encuentra incluido en el Plan de Contratación de la Entidad?

- Sí
 No

5. DISPONIBILIDAD DE LA DOCUMENTACIÓN DE LICITACIÓN EN FORMATO ELECTRÓNICO O DIGITAL.

Indicar si toda la documentación de licitación a poner a disposición de los licitadores, incluyendo PPT y/o Proyecto, lo está en formato electrónico:

- Sí
 No

6. DIVISIÓN EN LOTES.

6.1. La naturaleza/objeto del contrato permite su división en lotes (art. 99.3 y 116.4.g LCSP):

- Sí
 No

El presente contrato no permite su división en lotes, ya que no es posible la realización independiente de las prestaciones comprendidas en el objeto del contrato. La división en lotes impediría una correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico, debiendo realizarse todas las actividades en un ámbito geográfico concreto y definido, por la misma empresa vinculada tecnológicamente.

6.2. Si la naturaleza/objeto del contrato permite su división en lotes. ¿Se van a establecer lotes?:

No procede

6.3. Límites a la presentación de ofertas y/o adjudicación de lotes:

No procede



7. SISTEMA DE DETERMINACIÓN DEL PRECIO (CONTRATOS DE SERVICIOS)

No procede

8. SOLVENCIA (*)

8.1. CLASIFICACIÓN (en su caso, o bien NO PROCEDE):

GRUPO	SUBGRUPO	TIPO DE SERVICIO	CATEGORIA
D	3	Ferrocarriles, Señalización y Enclavamientos	4

8.2. SOLVENCIA ECONÓMICA, FINANCIERA Y TÉCNICA:

La **solvencia económica, financiera y técnica** de los licitadores se acreditará suficientemente con la clasificación exigida.

8.3. CONCRECIÓN DE LAS CONDICIONES DE SOLVENCIA TÉCNICA PARTICULAR:

Además de la acreditación de solvencia exigida en el apartado anterior, deberán adscribirse a la ejecución del contrato los medios personales que pasan a relacionarse a continuación.

Su adscripción al contrato deberá entenderse con carácter general en régimen de no exclusividad, siempre que se mantenga el compromiso inicial de adscripción y prioridad de uso y queden garantizadas y resulten satisfechas las necesidades del contrato conforme a la planificación y desarrollo del mismo.

Aquellos perfiles a los que les es asignada una dedicación completa deberán entenderse adscritos en exclusividad al presente contrato, siendo así por razón de su participación, funciones y responsabilidades en la ejecución del objeto del contrato. En este sentido, los perfiles personales relacionados con adscripción en exclusiva, y cuya dedicación debe ser completa, responden a las características y/o complejidad técnica de esta actuación, por lo que resulta esencial su participación en estos términos para garantizar la finalidad básica del cumplimiento del objeto del contrato.

En todo caso, el compromiso de adscripción de los medios personales ofertados y aceptados como garantía de solvencia no implica la imposibilidad de que aquéllos no puedan ser sustituidos durante el desarrollo del contrato por otros medios con las mismas características tanto propios como de terceros, previa autorización del responsable del contrato.

En fase de Licitación será suficiente con que se presente las declaraciones responsables (DEUC y ANEJO Nº 2 MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE COMPLEMENTARIA AL DEUC).

El licitador presentará en su oferta una estructura organizativa de referencia de responsabilidades y una relación nominal del equipo humano.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 7SAWETFN162Y69WAWW4HM28968
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



Para el objeto de este contrato el equipo mínimo a adscribir debe ser de:

EQUIPO HUMANO PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

Requisitos mínimos

- **(1) Un jefe de oficina técnica.** Actuará como responsable, y será el interlocutor con quien se relacionará únicamente la entidad contratante, y es a quien corresponderá la coordinación de la redacción del proyecto. Será además el Autor del Proyecto por lo que debe estar capacitado para firmar el proyecto. Será un perfil con conocimientos en proyectos de construcción y obras de Instalaciones ferroviarias de seguridad y Telecomunicaciones acreditados mediante:
 - Titulación universitaria Máster nivel 3 del MECES o nivel 7 del EQF), que permita obtener las competencias y conocimientos necesarios para el diseño y ejecución de Instalaciones ferroviarias de seguridad y Telecomunicaciones, tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería de Telecomunicaciones, Ingeniería Industrial o equivalente.
 - Experiencia desarrollada en el diseño y construcción de obras de Instalaciones ferroviarias de seguridad y Telecomunicaciones, durante mínimo DIEZ (10) años en proyectos de construcción y obras de Instalaciones ferroviarias de seguridad y Telecomunicaciones.

- **(1) Un jefe de equipo de señalización.** Perfil con conocimientos para el diseño de sistemas de señalización ferroviaria (bloqueos, enclavamientos, señalización, CTC, sistema ASFA, sistema de detección de tren (contadores de ejes), acreditados mediante:
 - Titulación Universitaria mínimo Grado nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, que permita obtener las competencias y conocimientos para proyectos y obras de señalización ferroviaria, tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería técnica Industrial, Ingeniería técnica de Telecomunicaciones o equivalente.
 - Experiencia desarrollada en proyectos y obras de señalización ferroviaria, durante mínimo 5 años.

- **(1) Un jefe de equipo de telecomunicaciones.** Perfil con conocimientos para el diseño de telecomunicaciones ferroviaria (telecomunicaciones fijas, fibra óptica o telefonía) acreditados mediante:
 - Titulación Universitaria mínimo Grado nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, que permita obtener las competencias y conocimientos para proyectos y obras de telecomunicaciones ferroviarias, tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería técnica de Telecomunicaciones, Ingeniería técnica Industrial o equivalente.
 - Experiencia desarrollada en proyectos y obras de telecomunicaciones ferroviarias, durante mínimo 5 años.

- **(1) Un Técnico competente como Coordinador de Seguridad y Salud.** Perfil con capacidad técnica para redactar y firmar el Estudio de Seguridad y Salud del Proyecto, acreditada mediante:
 - Titulación Universitaria mínimo Grado nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería técnica Industrial, Ingeniería técnica de Telecomunicaciones o equivalente.
 - Formación preventiva adecuada (al menos 200 horas de acuerdo con el programa de la Guía Técnica del INSHT o estar en posesión del Título de Técnico de Grado Medio o Superior en Prevención de Riesgos Laborales).
 - Experiencia tanto a nivel técnico como preventivo durante mínimo 5 años.



- **(1) Un técnico de Control de Calidad** que se encargue de supervisar la calidad del proyecto durante el desarrollo del mismo, siguiendo las directrices del plan de aseguramiento de la calidad que establezca para el proyecto, con la adecuada formación técnica acreditada mediante:
 - Titulación Universitaria mínimo Grado nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería técnica Industrial, Ingeniería técnica de Telecomunicaciones o equivalente, con formación en el área de calidad.
 - Experiencia en el área de Control de Calidad durante mínimo 5 años.

- **(1) Un Técnico Ambiental.** Perfil con capacidad técnica para redactar y firmar Estudios de Impacto Ambiental y Anejos de Integración Ambiental, conforme a lo indicado en el art. 16 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con la adecuada formación técnica acreditada mediante:
 - Titulación Universitaria mínimo Grado nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería técnica Industrial, Ingeniería técnica de Telecomunicaciones o equivalente
 - Experiencia en la elaboración de estudios de impacto ambiental durante mínimo 5 años.

- **(1) Un Técnico de Riesgos,** perfil con la adecuada formación técnica acreditada mediante:
 - Titulación Universitaria mínimo Grado nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería técnica Industrial, Técnico de Telecomunicaciones, o equivalente.
 - Formación en el área de Análisis y Evaluación de Riesgos y en la aplicación del RE (UE) 402/2013, que le permita redactar y firmar análisis de riesgos y anejos de Estudios Previos de Seguridad, conforme a lo indicado en el Reglamento de Ejecución (UE) 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, en el ámbito de los proyectos redactados.
 - Experiencia en el área de análisis y evaluación de riesgos de proyectos de instalaciones ferroviarias de seguridad y telecomunicaciones durante mínimo 2 años.

- **(2) Dos perfiles de apoyo para el desarrollo de los trabajos** (delineación, mecanografía, reportajes gráficos o edición) con Grado Superior de Ciclo Formativo en alguna de estas especialidades: Delineación, Electricidad y Electrónica, Seguridad y Medio Ambiente, Administración y Gestión o Artes Gráficas.

- **(1) Un Gestor de la información,** perfil administrativo encargado de la gestión de la información del contrato, con un mínimo de un (1) año de experiencia trabajando en un CDE (Entorno Común de Datos) y/o en una plataforma informática de gestión y almacenamiento de documentación. Su dedicación al presente Contrato será de un 15% de la jornada laboral establecida. Dada la complejidad y especificidad técnica del manejo de un entorno común de datos, será necesario que perfil del Gestor de la información acredite una experiencia mínima y/o formación, de manera que se puedan satisfacer todos los requisitos del contrato con unos estándares de calidad adecuados, sin que se comprometa la viabilidad del mismo, por lo que deberá desempeñar las tareas y funciones establecidas en el apartado 3.1 del anejo de gestión de información del pliego de prescripciones técnicas particulares.



Acreditación:

El licitador mejor clasificado deberá presentar organigrama de trabajo y una relación nominal en la que se indiquen las personas que formen parte del equipo humano, en la que figuren las empresas a que pertenecen, las categorías profesionales de cada una de ellas, original o copia compulsada de sus títulos o acreditaciones académicas o habilitaciones profesionales (si procede), y la dedicación que prestarán al contrato, así como la experiencia de cada uno de los integrantes de este equipo.

Además, el licitador mejor clasificado acreditará que los trabajadores a adscribir al contrato poseen estas experiencias mínimas exigidas mediante la presentación del currículum vitae, acompañado de una Declaración Responsable, que refleje formación y experiencia.

EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

COMPETENCIA TÉCNICA Y SOPORTE

Para el producto principal de las instalaciones de señalización, el enclavamiento, catalogado como crítico en seguridad, el licitador deberá presentar documento que acredite la propiedad del mismo.

EQUIPO HUMANO PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

Requisitos mínimos

- **(1) Un Jefe de Obra**, con dedicación completa a la obra. Perfil con conocimientos para el diseño de sistemas de señalización ferroviaria (bloqueos y enclavamientos) y telecomunicaciones acreditada mediante:
 - Titulación Universitaria Máster nivel 3 del MECES o nivel 7 del EQF, que permita obtener las competencias y conocimientos necesarios para el diseño de sistemas de señalización ferroviaria (bloqueos, enclavamientos), tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería de Telecomunicaciones o equivalente y experiencia desarrollada en trabajos de diseño de sistemas de señalización ferroviaria (bloqueos, enclavamientos) de al menos TRES (3) años, siendo exigible haber intervenido en un mínimo de DOS (2) obras en las que se hayan desarrollado trabajos de señalización ferroviaria.
- **(1) Un Encargado de Obra**, con dedicación completa a la obra y con al menos CINCO (5) años de experiencia en obras en las que se hayan desarrollado trabajos de señalización ferroviaria.
- **(2) Dos Pilotos de Seguridad** habilitados para la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), conforme a la Orden FOM 2872/2010 de 5 de noviembre, y sus modificaciones, con formación complementaria para el alcance de concertación de trabajos en vía.
- **(2) Dos Encargados de trabajos** habilitados para la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), según lo establecido en la Disposición Séptima de la Orden FOM 2872/2010 de 5 de noviembre, y sus modificaciones.
- **(1) Un Responsable técnico** para aquellos trabajos cuyo contenido tecnológico haga necesario disponer de un Responsable técnico distinto del Encargado de trabajos, en aplicación de lo recogido en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, Norma Adif Reglamentación 9/18 y Recomendación Técnica de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria 2/2018 e Instrucciones Técnicas que regulen la comunicación y coordinación de Agentes intervinientes en trabajos, con acreditación de formación de acuerdo a la Instrucción Técnica ADIF-IT-301-001-007-SC-524 “*Gestión y coordinación del Responsable Técnico cuando intervenga en la realización de trabajos regulados por el Reglamento de Circulación*”.



Para la gestión documental dentro del entorno común de datos (CDE) de Adif, deberán adscribirse los siguientes medios personales, que desempeñarán las tareas y funciones establecidas en el apartado 3.1 del anejo de gestión de información del pliego de prescripciones técnicas particulares

- **1 Gestor de la información**, perfil administrativo encargado de la gestión de la información del contrato, con un mínimo de un (1) año de experiencia trabajando en un CDE (Entorno Común de Datos) y/o en una plataforma informática de gestión y almacenamiento de documentación. Su dedicación al presente Contrato será de un 15% de la jornada laboral establecida.

Acreditación:

El licitador mejor clasificado deberá presentar organigrama de trabajo y una relación nominal en la que se indiquen las personas que formen parte del equipo humano, en la que figuren las empresas a que pertenecen, las categorías profesionales de cada una de ellas, original o copia compulsada de sus títulos o acreditaciones académicas o habilitaciones profesionales (si procede), y la dedicación que prestarán al contrato, así como la experiencia de cada uno de los integrantes de este equipo.

Además se acreditará que los trabajadores a adscribir al contrato poseen estas experiencias mínimas exigidas mediante la presentación del currículum vitae, acompañado de una Declaración Responsable, que refleje formación y experiencia:

- Para el Jefe de obra se ha de incluir título académico compulsado, currículum y relación de obras en donde haya intervenido en las que se hayan desarrollado trabajos de señalización ferroviaria.
- Para el Encargado de Obra se ha de incluir currículum y relación de obras en donde haya intervenido en las que se hayan desarrollado trabajos de señalización ferroviaria.
- Para los Encargados de Trabajos, Pilotos de seguridad y todo personal que realice funciones de Seguridad, se acreditarán con la habilitación, según determina la Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre, la Orden FOM 679/2015 de 9 de abril y la Orden FOM/1613/2016 de 4 de octubre.
- Para el Responsable Técnico, se incluirá acreditación de formación en la ADIF-IT-301-001-007-SC-524 Gestión y coordinación del Responsable Técnico cuando intervenga en la realización de trabajos regulados por el Reglamento de Circulación, y Formato 1 de ADIF-IT-301-001-007-SC-524 que certifique la capacitación técnica correspondiente.
- Para el Gestor de la información, se incluirá currículum vitae.

No será admitido el personal que no presente como currículum haber realizado trabajos del mismo nivel técnico en obras similares a la del objeto de la licitación, durante los periodos indicados en el párrafo anterior.

En cualquier caso, si existiera la necesidad por parte del contratista de sustituir personal del equipo humano propuesto o de integrar en dicho equipo más personal (sin coste alguno para ADIF), estará supeditada la nueva incorporación a recibir el consentimiento expreso de ADIF, y figurará en el organigrama con los datos (categoría profesional y experiencia) de que disponga.

Los medios humanos explicitados tienen el carácter de obligación esencial del contrato, por lo que su incumplimiento tendrá como consecuencia la resolución del contrato.

La adscripción al contrato de los medios humanos especificados en los apartados y anteriores, habrá de ser acreditada por el licitador mejor clasificado tal y como se señala en dichos apartados teniendo en cuenta que, en caso de que estos medios pertenezcan a terceros, el licitador mejor clasificado habrá de aportar, además, documentación acreditativa de que puede disponer de dichos medios para la ejecución del contrato.



8.4. HABILITACIÓN EMPRESARIAL EXIGIBLE PARA REALIZAR LA PRESTACIÓN (ART. 65.2 DE LA LCSP)

- Ninguna en especial
 La siguiente habilitación:

9. GARANTÍAS

9.1. PROVISIONAL

- Sí En caso afirmativo incluir justificación.
 No

9.2. DEFINITIVA

- Sí, por un importe correspondiente al 5% del precio final ofertado por el licitador que presente mejor oferta, excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido.
 No

9.3. COMPLEMENTARIA

- No
 Sí En caso afirmativo, ¿se exige que la garantía complementaria responda del 5% del precio de adjudicación?
 En caso de que la oferta adjudicataria hubiera estado inicialmente incurso en presunción de temeridad por su bajo importe, el porcentaje será del 5% del precio de adjudicación.
 En otro caso, incluir justificación:
 En los supuestos en los que el contrato estuviera financiado con fondos de la Unión Europea, o pase a serlo durante su ejecución, el adjudicatario deberá constituir una garantía complementaria del 5% del precio de adjudicación. Esta garantía responderá del cumplimiento por parte del adjudicatario de las especiales condiciones de ejecución de estos contratos, así como de los daños y perjuicios que la retirada de esos fondos pudiera causar a la entidad, como consecuencia de incumplimientos imputables al contratista.

10. ASPECTOS OBJETO DE NEGOCIACION, CRITERIOS DE VALORACIÓN DE OFERTAS Y PUNTUACIÓN.

Criterios de valoración	<input type="checkbox"/> Un solo criterio de adjudicación: Precio. <input checked="" type="checkbox"/> Varios criterios de adjudicación: Aspectos técnicos/económicos objetos de negociación.
Ponderación Criterios de adjudicación	En caso de varios criterios: <ul style="list-style-type: none"> • Criterios evaluables mediante juicio de valor. Ponderación (PCJV): 0 • Criterios evaluables mediante fórmulas. Ponderación (PCCF): 0
Umbral Mínimo Criterios Cualitativos	Umbral mínimo de puntuación que debe obtenerse en los criterios cualitativos: <input checked="" type="checkbox"/> No se establece umbral mínimo. <input type="checkbox"/> Sí se establece un umbral mínimo de puntuación: ___ puntos.



Aspectos Objeto De Negociación	– Aspectos técnicos: Si bien los aspectos técnicos estarán sujetos a lo especificado en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, será objeto de negociación la disminución de los plazos parciales, tanto para la redacción y aprobación del proyecto constructivo como para la ejecución de la obra, así como el plazo total.
	– Aspectos económicos: La oferta estará sujeta a negociación económica, en lo concerniente a los precios unitarios de las unidades de obra y/o al importe total ofertado.

11. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN Y Puntuación.

Criterios cualitativos	Evaluable mediante fórmula (SI/NO)	Puntuación
No procede		
Criterios económicos		
No procede		

12. DOCUMENTACIÓN QUE DEBE INCLUIRSE EN EL ARCHIVO ELECTRÓNICO O SOBRE RELATIVO A LOS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS.

Con respecto a la proposición económica, el área proponente podrá optar entre solicitar al licitador la presentación únicamente del Anejo Nº 1 del pliego, indicando el importe ofertado, o bien optar por solicitar el Anejo Nº 1 y el Anejo Nº 1 Bis.

En dicho archivo electrónico o sobre se deberá incluir:

- El Anejo Nº 1 del Pliego: en el que el licitador indicará el importe ofertado.
- El Anejo nº 1 y el Anejo Nº 1 Bis:** en los que el licitador indicará la proposición económica y la relación detallada de precios unitarios que justifiquen la proposición económica presentada.

13. EMPRESAS A INVITAR

Denominación social	NIF	Persona de contacto	email
THALES ESPAÑA GRP	A-78634979	Miguel Moratalla Martínez	miguel.moratalla@thalesgroup.com



14. CONSIDERACIONES DE TIPO SOCIAL Y/O MEDIOAMBIENTAL

14.1. Incluidas en los Pliegos de Prescripciones Técnicas.

En el capítulo 10, "Sistema y Plan de Gestión Medioambiental" del PPTP, se incluyen las consideraciones de tipo medioambiental.

Se velará por la inclusión en el PVA de las medidas preventivas y correctoras que sean necesarias como consecuencia de una modificación de la Obra. En tal caso, el Contratista elaborará un Anexo al PVA, que deberá informar el Consultor al Director de Obra, estableciendo si es adecuado para la modificación de la Obra, y coherente con el PVA inicial.

Por otro lado, se asegurará de que la Obra en ejecución cumple con todos los requisitos ambientales que exige la legislación vigente.

14.2. Como criterios de adjudicación.

No procede

14.3. Como condiciones especiales de ejecución.

A) SOCIALES

En aplicación de lo establecido en el artículo 202 de la LCSP, el contratista estará obligado a cumplir las condiciones especiales de ejecución de carácter social que se indican a continuación:

- a) Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadores fijos igual o superior al 20%.
- b) Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadoras que, sobre el total de nuevos empleos que se realicen, sea igual o superior a la media nacional en el sector correspondiente, siempre que la disponibilidad del mercado laboral en dicho sector lo permita.
- c) Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadores con discapacidad igual o superior al 1%, siempre que la disponibilidad del mercado laboral del sector lo permita.
- d) Ejecutar la obra cumpliendo estrictamente la legislación sobre prevención de riesgos laborales. Sin perjuicio de otras responsabilidades por infracción de dichas normas, se entenderá incumplido de manera esencial este contrato cuando con ocasión de la ejecución de la obra y en el período de un año se hayan impuesto por la Autoridad laboral, mediante resolución definitiva en vía administrativa, dos sanciones muy graves, por incumplimiento de la legislación sobre prevención de riesgos laborales.

A los efectos previstos en la anterior letra b), la mención a la media nacional del sector de actividad correspondiente, relativa al porcentaje de personal femenino, se entenderá referida a los datos de la encuesta de población activa a diciembre del año inmediatamente anterior a la adjudicación del contrato.

A los efectos previstos en las anteriores letras b) y c), para conocer la disponibilidad del mercado laboral del sector correspondiente se estará a lo que el SEPE certifique sobre la existencia de demandas de empleo femenino y de personas con discapacidad en el mismo, para cubrir los puestos de trabajo necesarios para la ejecución del contrato. Solicitado este certificado por la empresa adjudicataria y transcurrido un mes sin que por el SEPE se hubiere expedido, se entenderá, a estos efectos, que no existen demandantes de tales características para cubrir dichos puestos de trabajo.

El adjudicatario controlará la observancia de las condiciones de carácter social por parte de los subcontratistas, cuyos datos se computarán conjuntamente con los del adjudicatario, a los efectos del cumplimiento de estas obligaciones de carácter social.

15. REVISIÓN DE PRECIOS (sólo para contratos de obras).



Sí, (Formula tipo nº 251 “Señalización y telecomunicaciones”).

$Kt = 0,03At /Ao + 0,02Ct /Co + 0,02Et /Eo + 0,01Pt /Po + 0,01Rt /Ro + 0,08St /So + 0,35Tt /To + 0,14Ut /Uo + 0,34$

Correspondiendo las letras:

A	Aluminio	R	Áridos y rocas
C	Cemento	S	Materiales siderúrgicos
E	Energía	T	Materiales electrónicos
P	Productos plásticos	U	Cobre

Una vez se den los condicionantes para su aplicación recogidos en la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

No

16. INCUMPLIMIENTOS Y PENALIDADES

Los establecidos en el PCAP, de acuerdo con la LCSP.

17. CONDICIONES DE EJECUCIÓN EN CONTRATOS DE SERVICIOS.

17.1. El servicio que se contrata está sujeto a Convenio Colectivo:

No procede

17.2. Obligación de subrogación (art. 130 LCSP):

No procede

18. MODIFICACIONES PREVISTAS.

Sí

No

19. CESIÓN.

En aplicación de lo establecido en el artículo 214 de la LCSP, el presente contrato podrá ser objeto de cesión:

Si. Siempre que se cumplan los requisitos y dentro de los límites establecidos en el art. 214 LCSP.

No

20. SUBCONTRATACIÓN.

No

SI, límite máximo del 20 %. En caso afirmativo:



- **Justificación del límite de subcontratación**

Los elementos principales de la señalización que se modifican, el enclavamiento electrónico de Ferrol RAM y el sistema de detección de tren (contadores de ejes), son desarrollos tecnológicos de la empresa THALES que realiza una funcionalidad única, sin que ninguna otra empresa esté autorizada para su modificación, ampliación o soporte tecnológico. Sólo la empresa THALES, propietaria de la tecnología, puede manipular, modificar y poner en servicio el hardware y software de la instalación.

Por otro lado, THALES, tiene contratado el soporte tecnológico de estas instalaciones, que no pueden ser ampliadas o modificadas por otras empresas, ya que no son propietarias de la tecnología, esto es, el know-how de la misma reside únicamente en THALES. Cualquier modificación o ampliación de las instalaciones de enclavamiento actuales debe ser realizada por una empresa que posea este conocimiento. Todo el equipamiento de las instalaciones de enclavamiento afecta a la seguridad en la circulación y por lo tanto, el soporte tecnológico debe ser realizado por la empresa que lo ha diseñado e instalado.

La realización de la modificación del enclavamiento por otras empresas distintas a THALES implicaría la necesidad de instalación de un nuevo enclavamiento de diferente tecnología que tendría, a su vez, que relacionarse con el enclavamiento actual de las vías de ancho métrico de la estación de Ferrol para el control del nuevo ramal de conexión al Puerto en ancho mixto (métrico y convencional). Los costes de inversión de los nuevos equipos y su relación con el enclavamiento existente, que sería también necesario modificar para establecer fronteras claramente delimitadas con las instalaciones de nueva tecnología y evitar problemas en la seguridad de las circulaciones e indefinición en la imputación de responsabilidades, son muy superiores a lo que supone la sola ampliación del enclavamiento electrónico de Ferrol RAM, que tiene sobrada capacidad para incluir el control de las vías de ancho convencional y nueva conexión al Puerto de Ferrol en ancho mixto (métrico y convencional).

De esta forma la empresa THALES es la única empresa a la que pueda encomendarse la ejecución de las obras, por ser la propietaria de la tecnología de las instalaciones principales que deben ser modificadas o ampliadas y tener conocimiento demostrado en el montaje del resto de las instalaciones relacionadas con éstas.

La presente licitación incluye la adecuación de las instalaciones de señalización del ramal de acceso al puerto de Ferrol y, en particular, la modificación del enclavamiento electrónico de las vías de ancho métrico que se trata de un producto **crítico en seguridad** de elevado componente tecnológico, donde la seguridad reside más allá del mero suministro del producto, siendo una parte fundamental en cuanto a seguridad la correcta instalación del producto, ingeniería, modificación de elementos del enclavamiento en servicio, integración elementos de campo e interfaces con otros equipos, de acuerdo a procedimientos de seguridad del producto que requiere un know-how que sólo tiene el propio tecnólogo. La subcontratación, aunque sea parcial de estas actividades críticas suponen un gran riesgo para la seguridad, por lo que no puede ser delegadas o subcontratadas.

Debiendo ser el tecnólogo del enclavamiento el responsable también de la coordinación, integración y gestión con las diferentes técnicas relacionadas con el enclavamiento, en cada una de sus fases, no pudiendo ser subcontratada o delegada.

La relación de trabajos a ejecutar por el contratista, ligadas con la modificación del enclavamiento y sistema de detección de tren de la estación de Ferrol, integración en el enclavamiento de los nuevos elementos de campo e interfaces con otros equipos de señalización, son:

- Modificación Puestos locales de operación
- Modificación Equipos de cabina y señalización
- Modificación Sistemas de detección de tren
- Integración Señales
- Integración Aparatos de vía
- Instalación de Cajas de terminales y armarios
- Instalación de Cables de señalización
- Levantes, traslados y desmontajes equipos señalización



- Ingeniería de aplicación y modificación de sistemas
- Integración, gestión, pruebas y puesta en servicio
- Ingeniería para aseguramiento cumplimiento requerimientos RAMS (fiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad).
- Documentación y formación.
-

21. COPAGO.

Indicar si los pagos que se deriven de la ejecución del contrato serán realizados, todos o en parte, por una o varias entidades diferentes de ADIF:

- Si *En caso afirmativo indicar los datos relativos al copago que corresponda.*
- No

22. RÉGIMEN DE PAGOS.

En fase de redacción de proyecto el régimen de pagos se efectuará tras el cumplimiento de los siguientes hitos:

- El 50% una vez se realice la primera entrega del proyecto constructivo completo con todos sus documentos y anejos.
- El 50% restante una vez se hayan recibido las aprobaciones de la Oficina de Supervisión de Adif y la entrega de la versión definitiva del proyecto.

Para todo aquello no regulado en este apartado se estará a lo establecido en el PCAP.

23. PROTECCIÓN DE DATOS Y TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES

Indicar si la presente licitación implica tratamiento por el adjudicatario de datos de carácter personal (ENCARGO DE TRATAMIENTO):

- Sí
- No

24. PLAZO PARA LA APROBACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN FINAL (solo para contratos de obras LCSP).

No procede

25. RESPONSABLE DEL CONTRATO.

A los efectos previstos en el artículo 62 de la LCSP, se designa Responsable del contrato a la siguiente persona:

D. Luis Manuel Palacios López – nº de matrícula: 1342351 – Gerente de Área M. Ourense y P.D. Noroeste. *email:* lpalacios@adif.es

Se designa también como responsable de la fase de redacción del proyecto constructivo a Javier Alarcón Elorrieta (nº de matrícula: 2811958, jalarcon@adif.es) Jefe de Instalaciones de la Gerencia de Área de Instalaciones de Seguridad perteneciente a la Subdirección de Proyectos de Superestructura de la



Dirección de Proyectos RC; y como responsable de la fase de ejecución de las obras y puesta en servicio a: LUIS M. PALACIOS LÓPEZ, Gerente de Área de Mantenimiento Ourense y P.D. Noroeste, perteneciente a la Subdirección de Operaciones RC Noroeste de la Dirección de Mantenimiento.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 7SAWETFNJ62Y69WA WW4HM28968
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



AUTORIZACIONES**IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:**

INFORME SOBRE INICIO DE EXPEDIENTE

REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD DEL RAMAL DE ACCESO AL PUERTO DE FERROL AFECTADAS POR LA RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y VÍA. LÍNEA 740 PRAVIA-FERROL Y LINEA 804 BETANZOS-FERROL

RELACIÓN DE CARGOS FIRMANTES

Propone:	Firma: Luis Manuel Palacios López	cargo: Gerente de Área M. Ourense y P.D. Noroeste
VºBº	Firma: Julio Sánchez Corbalán	cargo: Subdirector de Operaciones RC Noroeste
VºBº:	Firma: Gustavo A. Álvarez Pozo	cargo: Director de Mantenimiento
Conforme:	Firma: Ángel Contreras Marín	cargo: Director General de Conservación y Mantenimiento

