

## INFORME SOBRE INICIO DE EXPEDIENTE

<b>Denominación del Expediente:</b>		ASISTENCIA TÉCNICA ESPECIALIZADA AL DESARROLLO DEL PROYECTO SIGMA, CULTURA DE SEGURIDAD Y FACTORES HUMANOS, DE ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD		
<b>Plazo de ejecución del contrato:</b>		Treinta y cuatro (34) meses		
<b>Presupuesto de licitación:</b>		(A) BASE IMPONIBLE	IVA: (0%)	TOTAL CON IVA
		349.200,00 €	0,00 €	349.200,00 €
<b>(B) Importe máximo de:</b>	<i>Prórrogas:</i>	- € (Sin IVA)		
	<i>Modificados:</i>	- € (Sin IVA)		
	<i>Suministros:</i>	- € (Sin IVA)		
	<i>Servicios:</i>	- € (Sin IVA)		
	<i>Otros:</i>	- € (Sin IVA)		
<b>Valor estimado del contrato (A+B):</b>		349.200,00 € (Sin IVA)		
<b>Procedimiento de adjudicación</b>		<b>Criterios de Adjudicación</b>		
<input type="checkbox"/> Abierto <input type="checkbox"/> Restringido		<input type="checkbox"/> Un solo criterio <input type="checkbox"/> Varios criterios (mejor relación calidad-precio)		
<input type="checkbox"/> Licitación con Negociación <input checked="" type="checkbox"/> Negociado sin Publicidad		<input checked="" type="checkbox"/> Aspectos técnicos / económicos objeto de negociación		

### 1. OBJETO DEL CONTRATO.

El objeto del presente contrato es asistir a la Dirección del Proyecto SIGMA, Cultura de Seguridad y Factores Humanos, que ha sido puesto en marcha por la Dirección General de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos y afecta a todas las áreas de Adif y Adif Alta Velocidad.

### 2. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD E IDONEIDAD DEL CONTRATO.

#### 2.1. Justificación de la necesidad e idoneidad.

La planificación de Adif y Adif Alta Velocidad, con horizonte 2030, estableció como **objetivo estratégico** la **seguridad operacional**.

Este objetivo tiene como marco de referencia el Pilar Técnico del Cuarto Paquete Ferroviario, en concreto la **Directiva 2016/798**, de 11 de mayo de 2016, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la seguridad ferroviaria. Dicha Directiva insta a los Estados Miembros a fomentar una **cultura de confianza, seguridad y aprendizaje** mediante sistemas de reporte de problemas técnicos o de anomalías organizativas que tengan especial cuidado en que el informante pueda sentirse protegido y seguro, sin ningún tipo de temor o recelo. Esto ya se venía teniendo en cuenta y ahora se exige de una forma más explícita.

Adicionalmente, el **Reglamento Delegado (UE) 2018/762**, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad, que le aplicará a Adif y Adif Alta Velocidad cuando solicite la renovación de la autorización de seguridad en 2020, introduce los siguientes considerandos, que refuerzan los requisitos establecidos ya por el anterior Reglamento (UE) 1169/2010 relativos a la **cultura de seguridad y a los factores humanos y organizativos**.



Por todo lo expuesto anteriormente, Adif y Adif Alta Velocidad han lanzado el **proyecto SIGMA**, que se centra precisamente en dichos aspectos: fomentar la cultura de seguridad desarrollando el liderazgo en seguridad y mejorar la capacitación en factores humanos y organizativos permitiendo que la organización y sus empleados aprendan y actúen antes de que se produzca una situación no deseable.

Este proyecto es fruto de la reflexión de los Comités de Dirección de Adif y Adif Alta Velocidad, así como del resultado de un análisis externo e interno que ha contado con numerosas jornadas y talleres en los que han participado representantes de todas las áreas de ambas entidades. Como resultado se han identificado 30 propuestas de acción que se han englobado en las **7 Líneas de Acción que definen el Proyecto**:

1. Diagnóstico de cultura de seguridad.
2. Programa de factores humanos y organizativos.
3. Liderazgo en seguridad.
4. Cultura justa.
5. Sistema de reporte.
6. Análisis de eventos y gestión de riesgos.
7. Aprendizaje organizativo y gestión del conocimiento.

Además, se contará con un **eje de acción transversal**: "Comunicación y formación", que dará soporte a todas las Líneas de Acción.

Este Proyecto, que afecta a ambas entidades, **será dirigido por Adif** conforme a la Resolución del Presidente de Adif Alta Velocidad de 31 de diciembre de 2013, mediante la que dicha entidad encomendó a Adif la realización de determinadas tareas (entre otras la seguridad operacional), previniéndose en dicha Resolución que las condiciones de dicha encomienda de gestión se recogerían en el correspondiente convenio a suscribir por Adif y Adif Alta Velocidad. Éste se suscribió con fecha 31 de enero de 2014 y la adenda por la que se encomienda a Adif la gestión integral de la seguridad operacional se firmó con fecha 28 de febrero de 2014.

El contrato objeto de este expediente se circunscribe en la necesidad de una asistencia especializada al desarrollo del diagnóstico de cultura de seguridad (Línea de Acción 1) siguiendo el modelo de la European Union Agency for Railways (ERA) y la asistencia a la dirección del contrato para definir las especificaciones y requisitos del resto de Líneas de Acción, de manera que se oriente a Adif y Adif Alta Velocidad en el cumplimiento de dicho modelo de cultura de seguridad, si bien el desarrollo de las mismas puede asumirlo otras empresas, por lo que se contratarán de manera independiente mediante procedimientos abiertos.

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

El Proyecto SIGMA requerirá un **gran esfuerzo** para movilizar a todas las personas de ambas entidades, una planificación a largo plazo, un elevado despliegue de tareas y acciones, además de un exhaustivo seguimiento de su evolución.

Por ello, resulta necesario contar con una asistencia a la dirección del mismo, que aporte un **conocimiento experto** en materia de cultura de seguridad y factores humanos, asesore para aprovechar las mejores prácticas de otros sectores más adelantados en esta materia y asista en las tareas de preparación, dirección y seguimiento de los contratos externos que puedan desarrollarse en el marco del Proyecto.

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



### 3.1. Justificación del procedimiento de adjudicación.

Se plantea la contratación del presente servicio mediante procedimiento negociado sin publicidad conforme al artículo 168.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, dado que se trata de un servicio para cuya realización no existe competencia por razones técnicas debiendo su ejecución ser encomendada a un empresario determinado sin que exista alternativa o sustituto razonable al mismo.

El Proyecto SIGMA que han puesto en marcha Adif y Adif Alta Velocidad, y para el que se requiere asistencia especializada, prevé un **diagnóstico de cultura de seguridad para ambas entidades y la implementación de Líneas de Acción que permitan alcanzar esta cultura de seguridad según el modelo que está definiendo la European Union Agency for Railways (ERA)**, autoridad ferroviaria europea en materia de seguridad e interoperabilidad.

En 2017 la ERA lanzó un ambicioso programa para fomentar el desarrollo de una cultura de seguridad en el sector ferroviario europeo. El programa incluía el diseño de métodos y herramientas para evaluar la cultura de seguridad de los actores ferroviarios, en particular, administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias.

Desde entonces, la **ERA ha desarrollado una metodología para el diagnóstico de la cultura de seguridad** a nivel teórico y, **en marzo de 2019, firmó un Memorandum de Entendimiento con ICSI para contar con su colaboración para probar este modelo**, el desarrollo de herramientas de evaluación relacionadas, metodologías y materiales de formación.

ERA optó por colaborar con ICSI porque este Instituto ya había desarrollado una experiencia profunda e intersectorial en el campo de la cultura de seguridad y la capacitación para el liderazgo en seguridad.

**Adif y Adif Alta Velocidad, como parte del sector ferroviario europeo, implantarán el modelo de cultura de seguridad de la ERA y han acordado con esta Agencia desarrollar un proyecto piloto** a partir de su modelo teórico. Así, mediante esta experiencia piloto, que se desarrollará con el Proyecto SIGMA, ambas entidades contarán con una posición de ventaja al haber participado en la adecuación del modelo y los resultados obtenidos serán un referente práctico en cultura de seguridad para el sector ferroviario europeo.

Para contratar la asistencia al desarrollo de estos trabajos, dado que no es posible hacerlo directamente con la ERA, se recurre a ICSI, dado que **sólo esta entidad dispone de un Memorandum de Entendimiento** con la misma para probar su modelo y lo ha llevado a cabo ya anteriormente.

Esto hace que solo ICSI disponga del conocimiento necesario para asistir a la dirección del Proyecto SIGMA en la puesta en práctica de la metodología de diagnóstico cultura de seguridad de la ERA y en la definición de las especificaciones y requisitos de las diversas Líneas de Acción que se han identificado necesarias para lograr dicho modelo de cultura de seguridad. La implantación de estas acciones ya podrá realizarse con otras empresas, por lo que se contratará posteriormente mediante procedimientos abiertos.

En el caso de haberse optado por un procedimiento de contratación abierto para este expediente, los requisitos de solvencia para su adjudicación sólo podría cumplirlos ICSI y, en caso de presentarse cualquier otra empresa, para asegurar la adecuación de los trabajos, debería haber contado con los servicios de ICSI y el conocimiento que hubiese desarrollado previamente éste con ERA.

Por otra parte, debe indicarse que este contrato de asistencia exige la existencia de esa relación formal entre el adjudicatario y la ERA, de manera que en el desarrollo e implantación del proyecto piloto se garantice una perfecta y permanente coordinación y colaboración entre ambos, lo que supone la correcta ejecución del Proyecto en Adif y Adif Alta Velocidad para cumplir con la normativa aplicable.

También debe tenerse en cuenta que el modelo referenciado no se encuentra cerrado por completo, sino que **en estos momentos ERA e ICSI continúan profundizando en su definición**



**y mejora, habiéndose asociado ERA a dicho Instituto**, lo que hace que también sea ICSI la entidad que disponga del conocimiento necesario, teórico y práctico, hasta la conclusión de los trabajos de colaboración.

Por otra parte, el modelo de cultura de seguridad a implementar requiere introducir las **mejores prácticas en cultura de seguridad, experiencias contrastadas en otros sectores e industrias, la permanente actualización del conocimiento**, etc. Sin duda ICSI cumple este requisito como entidad referente en el sector y fue uno de los principales motivos por los que Adif se adhirió a la misma. ICSI es una institución de elevado prestigio y reconocimiento internacional, que se diferencia claramente del resto de entidades, empresas y asociaciones que trabajan en la seguridad industrial por su especialización, trayectoria y experiencia en cultura de seguridad y factores humanos y organizativos.

Pertenecen a ICSI más de 70 miembros de distintos sectores, tanto de ámbitos públicos como privados, que generan un intercambio constante de información y divulgación de contenidos, así como un debate abierto para mejorar la seguridad en las empresas y organizaciones. De esta manera ICSI garantiza un **conocimiento único permanente sobre el estado y la actualidad** en estas materias, lo que puede comprobarse a través de sus publicaciones.

Además, para la asistencia a la dirección de Proyecto SIGMA el adjudicatario debe tener acceso a **información de otros sectores e industrias más adelantados en cultura de seguridad**, como el aeronáutico, petrolero y nuclear, por ser sectores altamente regulados como el ferroviario, con organizaciones con un gran número de empleados distribuidos territorialmente, con un enorme impacto social, de reputación y económico en caso de accidente, etc. ICSI puede garantizar de manera exclusiva el cumplimiento de este requisito porque dispone de acceso a esta red de información, compartida libre y voluntariamente por sus socios, y porque ha participado de forma satisfactoria en proyectos relativos a la implementación de la cultura de la seguridad en dichos ámbitos.

Por último, ICSI dispone de la experiencia necesaria trabajando como **asesor para organismos reguladores y supervisores** a nivel europeo, en particular para la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria, lo que resulta clave en el Proyecto SIGMA, dado que es necesario enmarcarlo dentro del contexto de su actividad, conociendo no sólo la normativa, sino los actores del sector.

Por tanto, ICSI se considera la única entidad que, desde un punto de vista estrictamente técnico, dadas las particularidades y exigencias que requiere el Proyecto SIGMA, puede acometer el presente contrato atendiendo a los diferentes requerimientos y condicionantes que el mismo implica de cara a la consecución de un proyecto clave y esencial para Adif y Adif Alta velocidad y para todo el sector ferroviario español.

### **3.2. Justificación de los criterios de adjudicación.**

De acuerdo con lo indicado en el punto anterior, la adjudicación será realizada mediante Procedimiento Negociado sin Publicidad, negociando únicamente el aspecto económico. No se estiman criterios adicionales debido al procedimiento de contratación.

### **3.3. Justificación de los criterios de solvencia.**

La solvencia económica, financiera y técnica se acreditará mediante la aportación de los documentos que se indican en el artículo 87.3 de la LPCS (solvencia económica y financiera), así como en el artículo 90.2 (solvencia técnica) para contratos de servicios.

## **4. JUSTIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO.**



#### 4.1. Justificación de la determinación del presupuesto de licitación

El presupuesto base de licitación (PBL) se ha determinado a partir del equipo base de personal reseñado en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, que se considera necesario para la realización de este contrato (en cuanto a su experiencia y dedicación estimada al mismo). Todos los precios incluyen gastos de personal, material fungible, amortización y funcionamiento de instalaciones, equipos y medios de transporte, consumo, y en general, todos los gastos necesarios para desarrollar el trabajo descrito en este Pliego, así como los gastos derivados de la posible colaboración en la labor de difusión de imagen y edición de documentos informativos según se establece en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPTP). En dichos precios se consideran también incluidos los gastos generales y el beneficio industrial.

El presupuesto de licitación, que incluye todos los entregables, hitos, jornadas, etc. que se indican en el PPTP, es el siguiente:

Presupuesto de ejecución material (PEM):	303.652,17 €
Gastos Generales (9%) del PEM:	27.328,70 €
Beneficio Industrial (6%) del PEM:	18.219,13 €
<b>Total Presupuesto Base de Licitación (sin IVA)</b>	<b>349.200,00 €</b>
IVA (0%)	0,00€
<b>Presupuesto Base de Licitación (IVA incluido)</b>	<b>349.200,00€</b>

#### 4.2. Justificación del presupuesto del valor estimado

Se considera el siguiente valor estimado del contrato:

Presupuesto Base de Licitación	349.200,00 €	
Importe máximo estimado por modificaciones	- €	No procede
Importe máximo estimado por prórrogas	- €	No procede
Importe estimado por suministros	- €	No procede
Otros	- €	No procede
<b>Valor estimado Total del Contrato</b>	<b>349.200,00 €</b>	

#### 4.3. Plan de Contratación

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

Sí x  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

x No La imposibilidad de participación de diferentes contratistas no permite la posibilidad de división de trabajo en lotes. En este contrato la división en lotes carece de sentido al estar los trabajos estrechamente vinculados entre sí.

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

No aplica.

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

No aplica.

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

Para la estimación del precio de licitación se han empleado otros contratos en el mercado como referentes, entre ellos se encuentran los siguientes:

- Programa de Cultura de Seguridad Repsol:  
Entidad: REPSOL  
Contenido: Desarrollo de los atributos y descriptores de Cultura de Seguridad y su articulación en una metodología de diagnóstico desarrollada ad-hoc, puesta a punto y validada en el área comercial (España), petroquímica (Portugal) y exploración & producción (Bolivia). Formación de analistas y técnicos para el desarrollo del diagnóstico en Toulouse - Francia  
Presupuesto: 400.000 €  
Plazo: 2014-2017
- Programa de cultura de seguridad BASF Spain:  
Entidad: BASF  
Contenido: Diagnóstico Cultura de Seguridad, desarrollo de visión y programa articulado en torno a saving life rules, liderazgo en seguridad, vigilancia compartida y Cultura Justa.  
Presupuesto: 275.000 €  
Plazo: 2017-2019

**8. SOLVENCIA**

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

**8.2. SOLVENCIA ECONÓMICA, FINANCIERA Y TÉCNICA:**

La **solvenca económica, financiera y técnica** de los licitadores se acreditará mediante la aportación de los documentos que se indican a continuación:

- Declaración sobre el volumen de negocio en el ámbito de actividades correspondientes al objeto del contrato, referido al año de mayor volumen de





negocio de los tres últimos concluidos. Deberá ser al menos una vez y media el valor estimado del contrato.

- Justificación de la existencia de un seguro de indemnización por riesgos profesionales, relacionados con la actividad objeto de esta contratación (responsabilidad civil profesional), con vigencia durante el plazo de ejecución del contrato, en vigor en el momento de la presentación de las ofertas y con el compromiso de mantenerlo a lo largo de la vigencia del mismo (en caso de vencimiento anterior a la finalización de los trabajos, se incorporará una declaración responsable adquiriendo este compromiso). El importe mínimo no debe ser inferior al valor estimado del contrato.

La solvencia técnica o profesional deberá acreditarse por la experiencia en la realización de trabajos del mismo tipo de naturaleza al que corresponde el objeto del contrato en el curso de los tres últimos años, mediante la presentación de una relación de los principales contratos de similares características técnicas y económicas al licitado, indicando su importe, fechas y acreditativo de satisfacción del cliente para ser considerados. El requisito mínimo será que el importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 70% del valor estimado del contrato o de su anualidad media si ésta es inferior al valor estimado del contrato.

**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 y/o materiales indicados en el PPT mediante el correspondiente compromiso por parte de los licitadores.

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

Ninguna en especial.

**9. GARANTÍAS**

**9.1. PROVISIONAL**

Sí  
 No

**9.2. DEFINITIVA**

Sí  
 No

**10. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE OFERTAS Y PUNTUACIÓN.**

<b>Criterios de valoración</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Un solo criterio de adjudicación: Precio más bajo. <input type="checkbox"/> Varios criterios de adjudicación: Los descritos en el apartado siguiente.
<b>Ponderación Criterios de adjudicación</b>	En caso de varios criterios: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Criterios no evaluables mediante fórmulas. Ponderación (POT):</li> </ul>

	<input type="radio"/> Criterios evaluables mediante fórmulas. Ponderación (POE):
<b>Umbral Mínimo Criterios Cualitativos</b>	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.

**11. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN Y PUNTUACIÓN**

Criterios económicos	Evaluable mediante fórmula (SI/NO)	Puntuación
Precio	SI	100%

**12. CONSIDERACIONES DE TIPO SOCIAL Y/O MEDIOAMBIENTAL**

<b>12.1. Incluidas en los Pliegos de Prescripciones Técnicas.</b> No procede.
<b>12.2. Como criterios de adjudicación.</b> No procede.
<b>12.3. Como condiciones especiales de ejecución.</b> No procede.

**13. REVISIÓN DE PRECIOS (sólo para contratos de obras)**

No procede.
-------------

**14. INCUMPLIMIENTOS Y PENALIDADES**

No procede.
-------------

**15. CONDICIONES DE EJECUCIÓN EN CONTRATOS DE SERVICIOS**

<b>15.1. El servicio que se contrata está sujeto a Convenio Colectivo:</b> <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
<b>15.2. Obligación de subrogación (art. 130 LCSP):</b> <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No

**16. MODIFICACIONES PREVISTAS**

NO
----



**17. CESIÓN**

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

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

**No.**

**18. SUBCONTRATACIÓN**

**Sí**

**No**

**19. COPAGO**

NO

**20. RÉGIMEN DE PAGOS**

El importe total del contrato se dividirá conforme a lo establecido en el apartado 11 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPTP). En concreto, constará de los siguientes pagos:

- Hitos y entregables descritos en los puntos 3.1.b, 3.1.c y 3.1.d del PPTP, que incluyen la entrega, por parte del Consultor, de la propuesta inicial del Programa de Desarrollo del Proyecto. Se certificará al finalizar el primer mes del contrato tras la aceptación de los trabajos por el Equipo de Dirección (14.000,00 euros (sin IVA)).
- Resto de hitos y entregables semestrales descritos en el PPTP, a presentar por el Consultor según el Programa de Desarrollo del Proyecto que se acepte por el Equipo de Dirección en su primera versión o sus sucesivas revisiones, tal y como está previsto en apartados anteriores (335.200,00 euros (sin IVA)). El presupuesto se certificará trimestralmente desde el primer mes vencido de contrato, dividido en partes iguales, y siempre que los trabajos se acepten previamente por el Equipo de Dirección y conforme se especifica el PPTP.

Todos los gastos de viajes, dietas, desplazamientos, gastos de material, etc. que sean necesarios para el cumplimiento del contrato deberán ser asumidos por el Consultor.

**21. PROTECCIÓN DE DATOS Y TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES**

SI

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

No procede



### 23. RESPONSABLE DEL CONTRATO

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

David Gómez-Rey Romero

### AUTORIZACIONES

#### IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:

INFORME SOBRE INICIO DE EXPEDIENTE "ASISTENCIA TÉCNICA ESPECIALIZADA AL DESARROLLO DEL PROYECTO SIGMA, CULTURA DE SEGURIDAD Y FACTORES HUMANOS, DE ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD"

#### RELACIÓN DE CARGOS FIRMANTES

Propone <sup>2</sup>	Firma: DAVID GÓMEZ-REY ROMERO	cargo: D. CORPORATIVO DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN
Conforme <sup>3</sup>	Firma: M <sup>º</sup> ESTHER MATEO RODRÍGUEZ	cargo: DG. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: HBQ8DD3Y2ZZMDG58WC5IM3926R

Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>

