

INFORME-PROPUESTA DE DECLARACIÓN SOBRE LA EMERGENCIA DE LAS OBRAS Y DE LOS SERVICIOS MOTIVADOS POR ROTURA DEL DRENAJE TRANSVERSAL EN EL P.K. 3+660, DE LA LÍNEA 720 INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO - SANTURTZI.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: YZ28RRXQHAVD037GX01G839A38
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



Fecha	Versión	DIRECCIÓN DE MANTENIMIENTO
1 de abril 2024	v.1	Subdirección de Operaciones R.C. NORTE

INFORME-PROPUESTA DE DECLARACIÓN SOBRE LA EMERGENCIA DE LAS OBRAS Y DE LOS SERVICIOS MOTIVADOS POR ROTURA DEL DRENAJE TRANSVERSAL EN EL P.K. 3+660, DE LA LÍNEA 720 INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO – SANTURTZI.

1 OBJETO DEL INFORME

El presente informe se elabora para dar cumplimiento al Régimen de los Expedientes de Emergencia establecido en los Procedimientos de Contratación elaborados por ADIF, y en el artículo 120 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en los que se contempla la posibilidad de "tramitación de emergencia" en aquellos casos en los que se precise una actuación inmediata a causa de acontecimientos catastróficos, de situaciones que supongan un grave peligro o de necesidades que afecten a la defensa nacional.

La tramitación de obras de emergencia por parte de ADIF se ajustará igualmente al procedimiento que, sobre tales expedientes, se encuentra regulado en la "Orden por la que se aprueba la Instrucción 1/2021, por la que se establecen determinados criterios de actuación referidos a la tramitación de emergencias en el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de 8 de septiembre de 2021"; así como lo previsto en la Circular Interna CI-DG-001/15, por la que se modifica la Circular Interna CI-DCC-001/14, relativa al "Tratamiento de determinadas incidencias contractuales".

Este documento contiene la información necesaria para recabar el preceptivo Informe de la Subdirección General de Control de Calidad e Inspección Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según los términos previstos en el artículo 2.2, apartado s), de la Orden FOM/2564/2014, de 26 de diciembre, por la que se regulan el ámbito de actuación y las funciones de dicho Órgano."

2 ANTECEDENTES

Se recibe por parte del Ayuntamiento de Bilbao y vecindario propietario de las viviendas colindantes a la infraestructura ferroviaria una comunicación de la existencia de abundantes filtraciones en el garaje de una finca urbana situada en la calle Urgozo, proveniente de la vía ferroviaria en el entorno del P.K. 3+660 de la línea 720 Intermodal Abando Indalecio Prieto – Santurtzi.





Tras la comunicación a Adif, el día 09 de febrero se realiza una inspección a la red de pluviales en el pozo existente en la calle Urgozo aguas abajo del drenaje transversal existente en la infraestructura ferroviaria en el P.K. 3+660.





En la inspección realizada mediante cámara CCVT se observa el colapso parcial del pozo de registro de la galería de pluviales en el entronque con el drenaje transversal de la vía. No se puede realizar una inspección más profunda del colector de pluviales por la cámara ni de la conducción transversal del drenaje bajo las vías 1, 2 y 4 de la línea, por este colapso parcial del pozo de la galería de pluviales. En las imágenes visualizadas in situ por la cámara, se observa la presencia de numerosos cascotes y piedras, denotándose un deterioro significativo de la conducción en este punto.

Posteriormente, se realiza una inspección del drenaje transversal aguas arriba junto a la vía 1, denotándose una acumulación de agua de drenaje longitudinal de la infraestructura en el emboquille de entrada, sugiriendo obstrucciones relevantes en la obra de drenaje o colapsos localizados en la traza de la conducción del drenaje.

Esta acumulación de agua implica además filtraciones acusadas al terreno bajo la vía, produciendo flujos dinámicos de agua subterránea hacia las fincas colindantes aguas abajo de la infraestructura ferroviaria.

Se observa en el emboquille de entrada de la obra de drenaje existente, conducciones y arquetas de saneamiento de aguas fecales. Se procede a realizar la limpieza de la rejilla de entrada de la



arqueta de saneamiento junto a la vía 1 y se repara la fuga en la misma de las aguas fecales que vierten hacia la red de pluviales con masilla hidrófuga, comprobándose la estanqueidad de la misma.

Con la información aportada por el Ayuntamiento de Bilbao, se determina en la inspección de la infraestructura de Adif en febrero de 2024 en el entorno del P.K. 3+660 de la línea, donde se encuentra la conducción de drenaje transversal a la vía, que las filtraciones existentes en el garaje de la finca urbana situada en el margen derecho de las vías son únicamente por las aguas de pluviales que discurren por el drenaje transversal a la vía.

Se realiza una excavación junto al pozo de registro del colector de pluviales que se encuentra en el límite ferroviario con la calle Urgozo, con personal de mantenimiento. Se verifica visualmente el derrumbe del pozo del lado de la propiedad de Adif, con una socavación acusada del terreno. Se observa asimismo que la conducción de agua de pluviales que atraviesa transversalmente la infraestructura ferroviaria, se encuentra rota aguas abajo en el entronque con el pozo de registro en propiedad municipal, aportando abundante agua al terreno que circula en flujo subterráneo hacia la ría y produciendo las filtraciones en las propiedades privadas entre el dominio ferroviario y la ría.

3 CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

En la línea Intermodal Abando Indalecio Prieto–Casetas – Santurtzi coexisten circulaciones de Cercanías de Bilbao y de mercancías. La línea es vía doble en trayectos, presentando a la salida del escape 6-8 una vía mango. En el punto kilométrico 3+660 de la línea la plataforma ferroviaria está compuesta por vías 1, 2 y 4, siendo esta última tipo mango.

La plataforma ferroviaria discurre en el pie de un talud por el margen izquierdo. Existe un muro cuneta de sostenimiento de hormigón armado en el margen izquierdo de entre 1,5 y 2 m de altura a lo largo de la traza ferroviaria, desde la estación de Olabeaga hasta el entorno del P.K. 3+675. A partir de este punto kilométrico el muro de sostenimiento del talud es de tipología de mampostería con una altura entre 8 y 10 m. En el P.K. 3+690 existe una pasarela peatonal que cruza las vías, y en el entorno del P.K. 3+395 se observa una bajante de aguas de pluviales formado por un tubo de 200 mm de diámetro que desagua en el drenaje longitudinal de la infraestructura ferroviaria por el margen izquierdo. Sobre el muro de mampostería existe una estación de servicio, y una infraestructura carretera correspondiente a la N-634, y una autovía de alta capacidad correspondiente a la A-8. En el margen derecho del dominio ferroviario, se encuentra la calle Urgozo y edificaciones de viviendas del municipio.

El armamento de vía instalado consta de carril 54 kg/ml de dureza normal, con traviesas MR-93 en ambas vías generales, con traviesa de madera para la vía mango.

El balasto es de tipo silíceo, y se encuentra en buen estado de conservación tanto en vías generales como en vía mango.

En el P.K. 3+660 existe un cruce de drenaje transversal de aguas de pluviales del que se desconoce el estado actual en toda la longitud a excepción de la salida aguas abajo en el entronque con el pozo de registro de pluviales del ayuntamiento.

Paralelamente al drenaje transversal bajo las vías, existe un cruce oblicuo formado por una conducción de saneamiento de 220 mm de polietileno, así como arquetas de registro de saneamiento en el margen izquierdo.



4 PROBLEMÁTICA EXISTENTE

La cuenta de drenaje de la infraestructura ferroviaria existente en el lado izquierdo recoge las aguas propias de nuestra infraestructura, las aportaciones de agua de pluviales provenientes de otras infraestructuras y del talud que se encuentra en el margen izquierdo de las vías 1, 2 y 4 de la línea.

Tras la denuncia por parte de vecinos de una edificación existente en el lado derecho de la infraestructura ferroviaria dentro del ámbito municipal por elevadas filtraciones existentes en garajes que están causando humedades de carácter grave, se realiza una inspección el día 09 de febrero de la red de pluviales a través del pozo existente en la calle Urgozo, en el límite municipal con la propiedad de Adif. Este pozo accede al colector de pluviales municipal que desagua en la ría, y se encuentra alineado con el drenaje transversal bajo la infraestructura ferroviaria en el P.K. 3+660. En la inspección se comprobó el derrumbe parcial del pozo en el entronque con el drenaje transversal bajo la vía, con numerosos cascotes y piedras que impedían el correcto drenaje hacia la ría de las aguas de pluviales.

Tras el acceso a la cota del drenaje transversal de las vías aguas abajo, en el entronque con el pozo de registro de pluviales del colector municipal mediante la excavación en terreno de Adif con medios mecánicos, se observó que tanto el pozo de registro del colector de pluviales, así como el drenaje transversal se encontraban seriamente dañados, con pérdidas acusadas de aguas de pluviales al terreno. Se pudo comprobar además que estas pérdidas continuas de drenaje produjeron una socavación importante del terreno en el perímetro del pozo de registro municipal, afectando además al vial de la calle Urgozo siendo la misma de tráfico rodado de todo tipo de vehículos.

Los materiales observados que componen el terreno tras la excavación con medios mecánicos se corresponden con depósitos aluviales del río Nervión procedentes del cuaternario, formados por gravas y arenas limosas y arcillosas. Estos materiales se presentan muy permeables y erosionables, facilitando la infiltración al terreno y erosiones acusadas con arrastres de materiales, que en el entorno del colector de pluviales se producen aguas abajo hacia la ría. Esta permeabilidad de los materiales y el drenaje ineficaz de pluviales hacia la ría por el estado que se encuentra la conducción transversal en este punto, puede ser causa suficiente para evidenciar las filtraciones en los garajes de las fincas colindantes a la infraestructura ferroviaria.

Del lado del emboquille de entrada a la obra de drenaje transversal bajo la vía, se observa no obstante elevada acumulación de agua de pluviales procedente del drenaje longitudinal de la infraestructura por ese lado, así como por aporte de agua de la bajante existente y de la escorrentía del talud del lado izquierdo.

Esta acumulación de agua en el emboquille de entrada del drenaje bajo las vías de la línea, denota una evacuación ineficaz de la conducción de aguas transversal a la plataforma ferroviaria, intuyéndose obstrucciones en la misma por restos vegetales, y alta posibilidad de roturas localizadas tanto en el emboquille de entrada como a lo largo de su traza bajo las vías. Se intuye por el estado que se encuentra el drenaje transversal por el lado izquierdo, alta probabilidad de infiltraciones hacia el terreno, produciendo flujos subterráneos de agua hacia la ría, y agravando la problemática de infiltraciones en garajes de las edificaciones existentes en el margen derecho de la vía.

No se han observado defectos en la nivelación longitudinal de las vías en este punto, por posibles socavaciones bajo la vía del terreno por infiltraciones de agua del drenaje transversal, pero no se descartan puntos de erosión en la infraestructura con motivo de la evolución que pueda producirse por la acción del agua; por ello, como medida preventiva se ha establecido una Limitación Temporal de Velocidad en ambas vías.



Debido al estado en el que se encuentra el drenaje transversal a la línea ferroviaria en el P.K. 3+660, los daños de carácter grave ocasionados en los edificios de viviendas colindantes por las infiltraciones de agua y socavación acusada en el vial y la posibilidad de socavaciones que pueden causar defectos de nivelación y alineación dentro del dominio ferroviario de manera impredecible y con gran riesgo para las circulaciones ferroviarias en toda la anchura de la infraestructura, es necesario la actuación urgente en la infraestructura de Adif para subsanar esta problemática de drenaje defectuoso.

5 PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Los daños que las aguas de pluviales están ocasionando tanto en la infraestructura ferroviaria como en edificaciones cercanas y el vial municipal con consecuencias desconocidas si no se procede a la reparación propuesta, no es posible esperar a los plazos establecidos por ADIF ni para la concesión de cortes extraordinarios ni para la tramitación de un expediente de contratación urgente, ni a la utilización de un procedimiento negociado sin publicidad por motivos de urgencia para la realización de las obras necesarias, con la posterior concesión de un corte extraordinario del servicio ferroviario en el tiempo normalizado establecido, que dificultaría subsanar de manera inminente la problemática existente.

Ante el elevado riesgo que produce el estado de este drenaje y la importante afección señalada en el apartado anterior, se ha tomado la decisión de solicitar el trámite de emergencia contemplado en el art. 120. Basta un repaso a los plazos mínimos y necesarios para la tramitación de un expediente abierto, incluso mediando resolución de urgencia, para comprobar que una tramitación óptima de dicho procedimiento no conduciría a la formalización de un expediente en un plazo inferior a 6 meses, plazo que podría incrementarse ante cualquier incidencia habitual en su tramitación como puede ser la existencia de ofertas incursas en presunción de temeridad, la necesidad de dar trámite de subsanación a alguno de los licitadores, o la posible presentación de recursos en materia de contratación. Tampoco la tramitación, en caso de ser posible, de un procedimiento abreviado, o incluso un procedimiento negociado sin publicidad por razones de extrema urgencia, permitiría poder proceder a la ejecución de los trabajos en un plazo inferior a 3 meses. El riesgo de un inminente colapso total u otras consecuencias dañinas al tráfico ferroviario o a las viviendas colindantes, aconsejan el uso de este instrumento jurídico con el que garantizar en el menor tiempo posible la reparación y recuperación de estas instalaciones.

Para poder llevar a cabo gran parte de los trabajos planteados referentes a demoliciones, movimiento de tierras, plataforma y drenaje en la infraestructura ferroviaria es necesario establecer un corte total de las circulaciones de al menos 54 horas que se plantea ejecutar en fin de semana para causar la menor afección posible a las circulaciones.

Posteriormente se ejecutarán trabajos compatibles en banda de mantenimiento.

Las actuaciones propuestas a continuación en la presente propuesta de emergencia se limitan a lo estrictamente indispensable en el ámbito objetivo, y temporal para prevenir o remediar los daños derivados de la situación de emergencia.

1. TRATAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA Y VÍA

La actuación principal en el tratamiento de la infraestructura para subsanar la problemática en el drenaje transversal en la plataforma ferroviaria en el P.K. 3+660, consiste en sustituir el existente por un nuevo drenaje formado por un tubo de DN 1200 mm, con formación de pozos arenosos y de entronque con el colector de pluviales municipal aguas abajo de la infraestructura ferroviaria, así como adecuación del emboquille de entrada a la nueva obra de drenaje transversal



Para ello se realizarán las siguientes actuaciones.

1.1 ADECUACIÓN DE ACCESOS

Se realizará la adecuación de accesos al entorno del nuevo drenaje transversal a la traza ferroviaria en el P.K. 3+660, mediante el acondicionamiento de caminos de acceso para maquinaria de obra, y para la zona de instalaciones de obra para acopios de materiales, casetas de obras, y estacionamiento de maquinaria de obra y auxiliar.

1.2 TRATAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

1.2.1 Demoliciones y situaciones provisionales

Se procederá a demoler los diferentes elementos de sostenimiento deficiente en el emboquille de entrada de la obra de drenaje existente, así como a disponer de las situaciones provisionales para desviar las aguas de pluviales acumuladas en el margen izquierdo de la vía 1, para ejecución del resto de actuaciones posteriores en el nuevo drenaje transversal.

Se plantea además el sostenimiento provisional del pozo de registro municipal en el límite derecho de la infraestructura ferroviaria, así como el vial por ese lado, por la elevada socavación existente por el defectuoso drenaje actual.

1.2.2 Movimiento de tierras y entibaciones

Se realizarán actuaciones principales en la excavación en zanja con posterior demolición del drenaje actual, para la colocación del nuevo drenaje transversal formado por un tubo de hormigón de DN 1200 mm. Estos trabajos se ejecutarán desde la vía una vez levantadas las parejas de vía en las vías 1, 2 y 4.

En función de la profundidad de colocación final del nuevo drenaje transversal y del estado del terreno bajo la plataforma ferroviaria, puede ser necesario la entibación de la zanja para la evitar que se desmorone el terreno, y poder trabajar en la zanja en condiciones de seguridad en la construcción del nuevo drenaje.

1.2.3 Drenajes

Construcción de nuevo drenaje transversal formado por un tubo de hormigón de DN 1200 de clase 180, perpendicular a la traza ferroviaria asentado sobre cama de hormigón, con formación de unión elástica y junta de goma entre módulos de tubos. Sobre el tubo se procederá al relleno compactado con material de cantera hasta cota inferior de capa de asiento ferroviaria.

Se realizarán trabajos de adecuación en el emboquille de entrada para facilitar el drenaje de las aguas de pluviales impidiendo así mismo la formación de vegetación, y formación de pozos arenosos y de registro en conexión del nuevo drenaje aguas abajo con el colector de pluviales municipal.

Así mismo, se colocará un nuevo pozo de registro municipal en conexión tanto en colector de pluviales como en nuevo drenaje transversal a la línea ferroviaria. La colocación de



nuevos pozos y cámaras arenero conllevará posteriormente la impermeabilización de trasdoses, tratamiento de juntas entre módulos para impermeabilizarlos, y rellenos posteriores con material seleccionado de cantera en trasdoses de los mismos para recuperación de socavaciones existentes, evitando afecciones futuras de descalce en el vial municipal.

1.2.4 Reposiciones de servicios afectados

Se realizará el tratamiento localizado del pavimento asfáltico en el emboquille del nuevo pozo de registro municipal a colocar.

1.3 TRATAMIENTO DE VÍA

Se realizarán los trabajos necesarios en las vías 1, 2 y 4 para acometer las actuaciones de construcción del nuevo drenaje transversal situado en el P.K. 3+660. Estas actuaciones serán lo estrictamente necesarias en longitud para cada una de las vías para ejecutar los trabajos de drenaje transversal, y restablecer posteriormente la línea en este punto para la circulación normal de trenes. Estas actuaciones son las siguientes:

- Levante y acopio de vía en parejas en vías 1, 2 y 4 en zona próxima al nuevo cruce transversal, con posterior retirada y acopio de balasto de la banqueta para su posterior reutilización.
- Extendido y compactación de capa de asiento ferroviario tras la ejecución del nuevo drenaje transversal hasta coronación de la explanación, con colocación de lámina geotextil anticontaminante sobre la capa de asiento.
- Formación de lecho de balasto con asiento de parejas de vías previamente levantadas en vías 1, 2 y 4, así como extendido posterior de balasto sobre parejas de vía asentadas para trabajos posteriores de nivelación de vía.
- Trabajos de nivelación longitudinal y transversal, y alineación de vías 1, 2 y 4, así como neutralización de tensiones en ambos hilos de las tres vías.

2. TRABAJOS EN INSTALACIONES DE SEGURIDAD Y COMUNICACIONES

Se realizarán los trabajos necesarios en las instalaciones de seguridad y comunicaciones para asegurar su protección frente a la construcción tanto del nuevo drenaje transversal, como de los pozos arenero y registro aguas abajo del mismo.

De ser necesario se colocará una nueva canalización de hormigón en plataforma, si la canalización existente se daña con la ejecución de los trabajos.

3. GESTIÓN DE RESIDUOS.

Se gestionarán los residuos pétreos y de tierras procedente de los trabajos de ejecución del nuevo drenaje transversal que sean necesario retirar a vertedero autorizado.

4. ASISTENCIA TÉCNICA





Se precisan trabajos de control y supervisión de las actuaciones a realizar en los capítulos anteriores, así como estudios de topografía y trabajos de oficina técnica para definición detallada de las actuaciones propuestas en la presente declaración de emergencia.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: YZ28RRXQHAVD037GX01G839A38
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



6 PRESUPUESTO

Se ha realizado una estimación del presupuesto mínimo para acometer de forma adecuada las actuaciones indicadas en el apartado anterior.

La elaboración del presupuesto de ejecución de las obras se ha realizado en base al sistema de coste y costas conforme a lo dispuesto en el art. 176 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y considerándose precios recogidos en las bases de precios tipo vigentes para los proyectos de mantenimiento de plataforma, mantenimiento de vía e infraestructura

El presupuesto estimado de ejecución por contrata (PEC) asciende a TRESCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS EUROS CON CERO CÉNTIMOS – (367.500,00 €) conforme al desglose que pasa a describirse:

6.1 Valoración económica

RESUMEN DE ACTUACIONES	IMPORTE (PEM)	5% Costes y costas	TOTAL
DESCRIPCIÓN			
1. INFRAESTRUCTURA, VÍA Y SERVICIOS	324.000,00 €	16.200,00 €	340.200,00 €
1.1 INFRAESTRUCTURA Y VÍA	296.500,00 €	14.825,00 €	311.325,00 €
1.1.1 TRABAJOS PREVIOS	28.500,00 €	1.425,00 €	29.925,00 €
1.1.2. ADECUACIÓN DE ACCESOS	43.000,00 €	2.150,00 €	45.150,00 €
1.1.3 TRATAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	170.000,00 €	8.500,00 €	178.500,00 €
1.1.3.1. DEMOLICIONES Y SITUACIONES PROVISIONALES	16.000,00 €	800,00 €	16.800,00 €
1.1.3.2. MOVIMIENTO DE TIERRAS Y ENTIBACIONES	53.000,00 €	2.650,00 €	55.650,00 €
1.1.3.3. DRENAJES	75.300,00 €	3.765,00 €	79.065,00 €
1.1.3.4. REPOSICIONES DE SERVICIOS AFECTADOS	25.700,00 €	1.285,00 €	26.985,00 €
1.1.4 TRATAMIENTO DE VÍA	55.000,00 €	2.750,00 €	57.750,00 €
1.2 IISS	12.500,00 €	625,00 €	13.125,00 €
1.3 GESTIÓN DE RESIDUOS	10.000,00 €	500,00 €	10.500,00 €
1.4 SEGURIDAD Y SALUD	5.000,00 €	250,00 €	5.250,00 €
2. ASISTENCIA TÉCNICA	26.000,00	1.300,00 €	27.300,00
TOTAL PRESUPUESTO EJECUCION POR CONTRATA (PEC)			367.500,00 €
21% IVA			77.175,00 €
TOTAL IMPORTE LIQUIDO IVA INCLUIDO			444.675,00 €



7 PLAZO

El plazo para la realización de todos los trabajos descritos en los apartados anteriores se estima en **CUATRO (4) meses**.

8 JUSTIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS PROPUESTAS

Se propone a la mercantil TECSA EMPRESA CONSTRUCTORA S.A. (C.I.F. A48059208) para la ejecución de los trabajos por ser empresa participante en el Contrato de Mantenimiento de Infraestructura y Vía de la Subdirección de Operaciones RC Norte (MIV), ejecución de trabajos previos, estudio de la situación y cuenta con los medios técnicos y humanos necesarios para llevar a cabo de manera inminente la ejecución de los trabajos correspondientes a los capítulos siguientes definidos en el presente informe:

- Capítulo 1 "TRABAJOS EN INFRAESTRUCTURA, VÍA Y SERVICIOS"

Se propone a la mercantil SEG - Sondeos Estructuras Y Geotecnia SI (CIF: B46228730) para la ejecución de los trabajos por tener capacidad para iniciar los trabajos de forma inmediata con disposición de medios humanos cualificados, y por la experiencia atribuida en la ejecución de esta tipología de trabajos de asistencia técnica a obras correspondientes al siguiente capítulo:

- Capítulo 2 "ASISTENCIA TÉCNICA"

9 PROPUESTA

Primero: Ordenar la contratación de las obras y resto de actuaciones necesarias para eliminar las situaciones de grave riesgo y garantizar la seguridad y la prestación del servicio ferroviario.

Segundo: Declarar de emergencia la realización de estas actuaciones.

Tercero: Encargar a las empresas citadas más abajo, con capacidad para dar una respuesta inmediata en la zona de afección, la realización de las obras y trabajos citados con la urgencia requerida.

Cuarto: Autorizar un gasto estimado total de 340.200,00 € (IVA excluido), a favor de la TECSA EMPRESA CONSTRUCTORA S.A. en contraprestación por los trabajos correspondientes al capítulo 1 de "TRABAJOS EN INFRAESTRUCTURA, VÍA Y SERVICIOS"

Autorizar un gasto estimado de 27.300,00 € (IVA excluido) a favor de la empresa SEG - Sondeos Estructuras Y Geotecnia SI, en contraprestación a los trabajos correspondientes al capítulo 2 "ASISTENCIA TÉCNICA".



ANEJO I: ANEXO FOTOGRÁFICO



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: YZ28RRXQHAVD037GX01G839A38
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>





La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: YZ28RRXQHAVD037GX01G839A38
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>









La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: YZ28RRXQHAVD037GX01G839A38
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



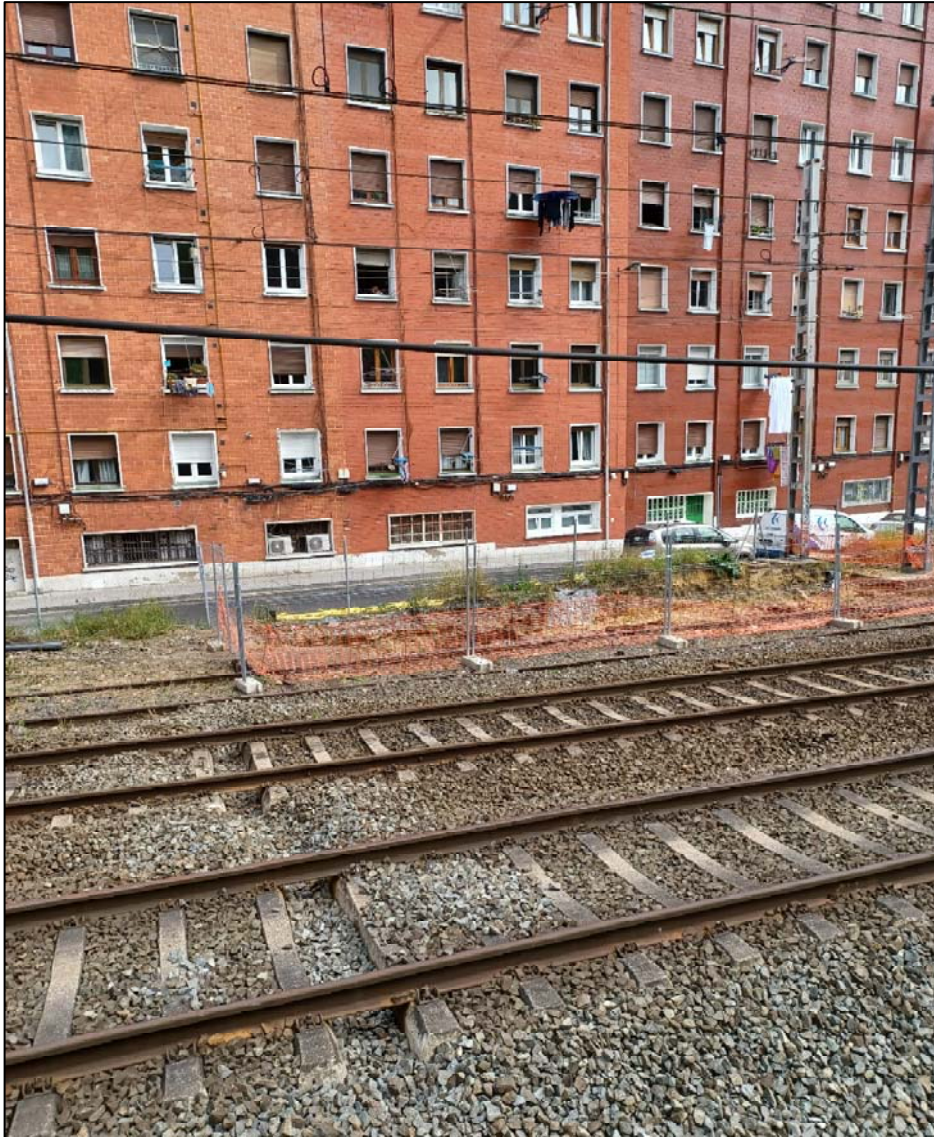




La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: YZ28RRXQHAVD037GX01G839A38
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>





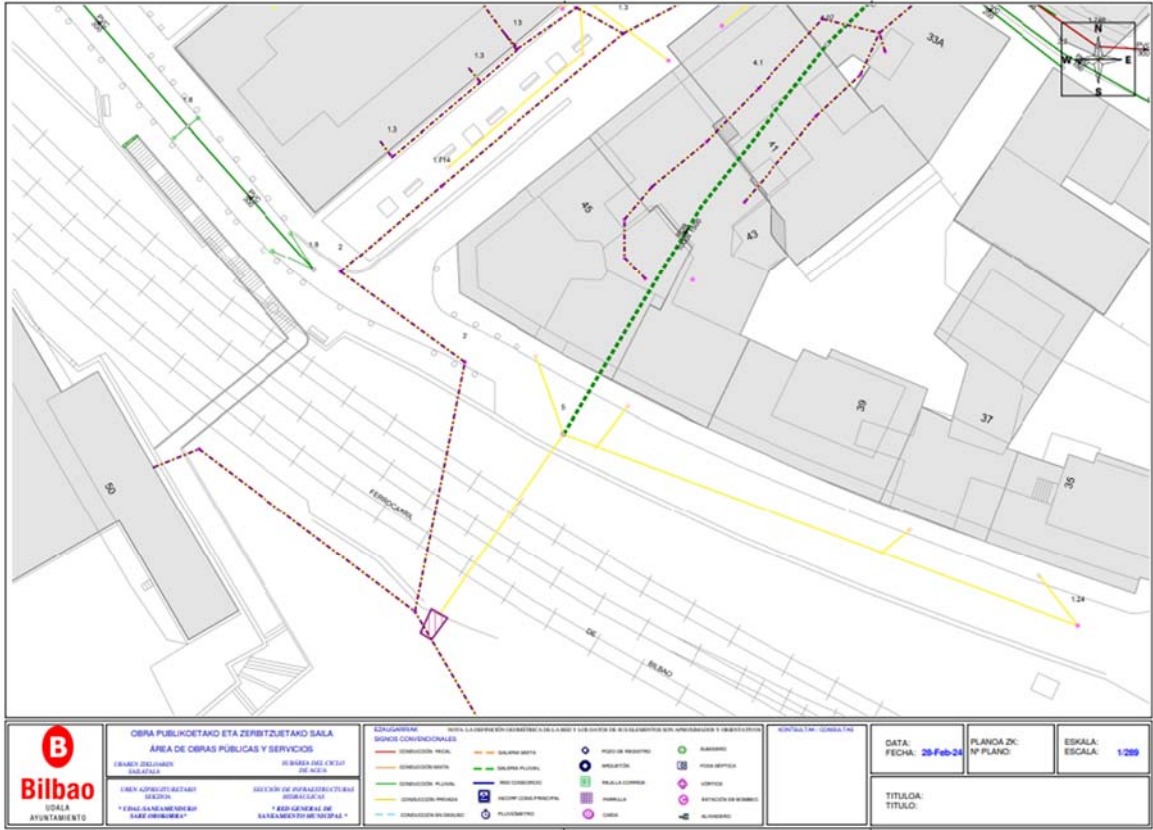






La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: YZ28RRXQHAVD037GX01G839A38
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>





AUTORIZACIONES

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO
INFORME-PROPUESTA DE DECLARACIÓN DE LA EMERGENCIA DE LAS OBRAS Y DE LOS SERVICIOS MOTIVADOS POR ROTURA DEL DRENAJE TRANSVERSAL EN EL P.K. 3+660, DE LA LÍNEA 720 INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO – SANTURTZI.

RELACION DE CARGOS FIRMANTES		
PROPONE	Firma: D. Alfonso Díez Pérez	Cargo: Subdirector de Operaciones RC Norte
CONFORME	Firma: D. Gustavo Adolfo Álvarez Pozo	Cargo: Director de Mantenimiento
APRUEBA	Firma: D. Eugenio Nasarre Serrano	Cargo: Director General de Conservación y Mantenimiento

Firmado electrónicamente por: Alfonso Diez Perez
04.04.2024 16:29:51 CEST

Firmado electrónicamente por: GUSTAVO ADOLFO ALVAREZ POZO
04.04.2024 19:09:38 CEST

Firmado electrónicamente por: Eugenio Nasarre Serrano
05.04.2024 10:47:34 CEST



Nota de Subsanación

En relación con el Informe de Propuesta Declaración de “**INFORME-PROPUESTA DE DECLARACIÓN DE LA EMERGENCIA DE LAS OBRAS Y DE LOS SERVICIOS MOTIVADOS POR ROTURA DEL DRENAJE TRANSVERSAL EN EL P.K. 3+660, DE LA LÍNEA 720 INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO - SANTURTZI**”, existe un error en la página 2, apartado “1 OBJETO DEL INFORME” donde se indica:

La tramitación de obras de emergencia por parte de ADIF se ajustará igualmente al procedimiento que, sobre tales expedientes, se encuentra regulado en la “Orden por la que se aprueba la Instrucción 1/2021, por la que se establecen determinados criterios de actuación referidos a la tramitación de emergencias en el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de 8 de septiembre de 2021”; así como lo previsto en la Circular Interna CI-DG-001/15, por la que se modifica la Circular Interna CI-DCC-001/14, relativa al “Tratamiento de determinadas incidencias contractuales”.

Este documento contiene la información necesaria para recabar el preceptivo Informe de la Subdirección General de Control de Calidad e Inspección Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según los términos previstos en el artículo 2.2, apartado s), de la Orden FOM/2564/2014, de 26 de diciembre, por la que se regulan el ámbito de actuación y las funciones de dicho Órgano.”

Siendo lo correcto:

La tramitación de obras de emergencia por parte de ADIF se ajustará igualmente al procedimiento que, sobre tales expedientes, se encuentra regulado en la “Orden por la que se aprueba la Instrucción 1/2021, por la que se establecen determinados criterios de actuación referidos a la tramitación de emergencias en el ámbito del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de 8 de septiembre de 2021”; así como lo previsto en la Circular Interna CI-DG-001/15, por la que se modifica la Circular Interna CI-DCC-001/14, relativa al “Tratamiento de determinadas incidencias contractuales”.

Este documento contiene la información necesaria para recabar el preceptivo Informe de la Subdirección General de Control de Calidad e Inspección Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, según los términos previstos en el artículo 2.2, apartado s), de la Orden FOM/2564/2014, de 26 de diciembre, por la que se regulan el ámbito de actuación y las funciones de dicho Órgano.”



Por otro lado, en el cuadro de firmas aparece en el informe:

RELACION DE CARGOS FIRMANTES		
PROPONE	Firma: D. Alfonso Díez Pérez	Cargo: Subdirector de Operaciones RC Norte
CONFORME	Firma: D. Gustavo Adolfo Álvarez Pozo	Cargo: Director de Mantenimiento
APRUEBA	Firma: D. Eugenio Nasarre Serrano	Cargo: Director General de Conservación y Mantenimiento

Siendo lo correcto:

RELACION DE CARGOS FIRMANTES		
PROPONE	Firma: D. Alfonso Díez Pérez	Cargo: Subdirector de Operaciones RC Norte
CONFORME	Firma: D. Gustavo Adolfo Álvarez Pozo	Cargo: Director de Mantenimiento
Esta D. G. de Conservación y Mantenimiento, por delegación de competencias del Presidente de ADIF, Ángel Contreras Marín, según Resolución de la Presidenta de ADIF, de 29 de junio de 2021, por la que se delegan determinadas competencias en órganos internos de la Entidad (publicada en el BOE de 1 de octubre de 2021 mediante Resolución de 7 de septiembre de 2021, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana):		
APRUEBA	Firma: D. Eugenio Nasarre Serrano	Cargo: Director General de Conservación y Mantenimiento



AUTORIZACIONES

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:
NOTA DE SUBSANACIÓN AL INFORME-PROPUESTA DE DECLARACIÓN DE LA EMERGENCIA DE LAS OBRAS Y DE LOS SERVICIOS MOTIVADOS POR ROTURA DEL DRENAJE TRANSVERSAL EN EL P.K. 3+660, DE LA LÍNEA 720 INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO - SANTURTZI.

RELACION DE CARGOS FIRMANTES		
PROPONE	Firma: D. Alfonso Díez Pérez	Cargo: Subdirector de Operaciones RC Norte
CONFORME	Firma: D. Gustavo Adolfo Álvarez Pozo	Cargo: Director de Mantenimiento
Esta D. G. de Conservación y Mantenimiento, por delegación de competencias del Presidente de ADIF, Ángel Contreras Marín, según Resolución de la Presidenta de ADIF, de 29 de junio de 2021, por la que se delegan determinadas competencias en órganos internos de la Entidad (publicada en el BOE de 1 de octubre de 2021 mediante Resolución de 7 de septiembre de 2021, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana):		
APRUEBA	Firma: D. Eugenio Nasarre Serrano	Cargo: Director General de Conservación y Mantenimiento

Firmado electrónicamente por: Alfonso Diez Perez
11.04.2024 11:02:55 CEST

Firmado electrónicamente por: GUSTAVO ADOLFO ALVAREZ POZO
11.04.2024 18:13:18 CEST

Firmado electrónicamente por: Eugenio Nasarre Serrano
12.04.2024 12:14:45 CEST

