

**INFORME PROPUESTA DE EMERGENCIA
POR DESPRENDIMIENTOS EN LOS TALUDES DE LA
TRINCHERA SITUADA ENTRE LOS
PP.KK. 380+895 a 381+145 EN EL TRAMO DE
MONFORTE DE LEMOS A LUGO DE LA LÍNEA 800.**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 0XNXSF8ZXS1P36WVBX020J2RQ1W
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



Fecha	Versión	D. G. de Conservación y Mantenimiento
ABRIL 2.024	3	

ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES Y OBJETO DEL INFORME	1
2.	LOCALIZACIÓN DE LA EMERGENCIA	1
3.	DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	2
4.	DEFINICIÓN DE DAÑOS DETECTADOS Y GRAVE PELIGRO.....	3
5.	SOLUCIÓN DE EMERGENCIA PROPUESTA	5
6.	PLAZO ESTIMADO.....	6
7.	JUSTIFICACIÓN DE LA EMPRESA PROPUESTA.....	6
8.	PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA OBRA DE EMERGENCIA.....	7
9.	PROPUESTA	7



Fecha	Versión	D. G. de Conservación y Mantenimiento
ABRIL 2.024	3	

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 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 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".

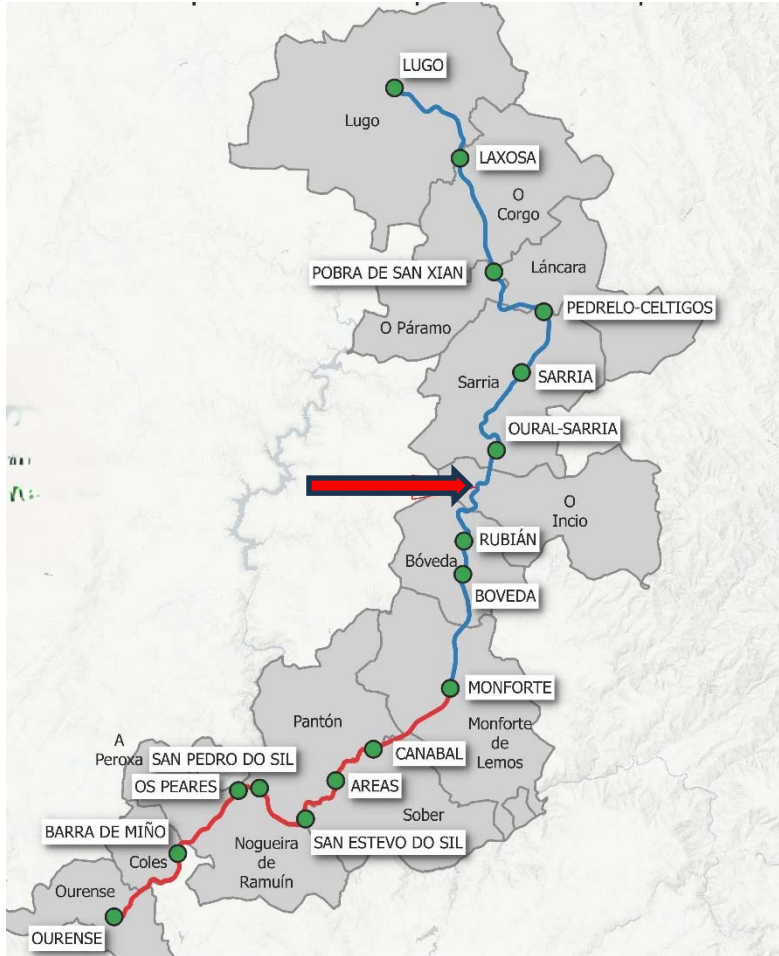
Este documento contiene la información necesaria para recabar el preceptivo informe de la Subdirección General de Control de Calidad e Inspección Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad Sostenible, según los términos previstos en el artículo 2.2, apartado s), de la Orden FOM/2564/2014, de 26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

2. LOCALIZACIÓN DE LA EMERGENCIA

El tramo Monforte de Lemos-Lugo, de vía única está siendo objeto de una importante renovación de infraestructura, de vía y de electrificación. Las obras de infraestructura incluyen importantes actuaciones en los desmontes, los terraplenes, los puentes y estructuras y los túneles., al menos parcialmente, pero con muchas posibilidades de alcanzar la propia vía del tren.

La localización de la emergencia se produce en el tramo la Línea 800 de Monforte de Lemos a Lugo, en una trinchera a la altura de los PPKK. 380+895 a 381+145, siendo la margen izquierda del talud la más manifiestamente afectada, donde los corrimientos del terreno han afectado a la plataforma de vía.





3. DESCRIPCIÓN DEL TALUD

El terreno que corta la trinchera está constituido por esquistas y pizarras con un grado de alteración moderado – alto (4 a 6), alternándose fases más o menos alteradas tanto longitudinal como transversalmente al eje de la vía. Existen zonas con afloramiento de un nivel freático somero, agravado por la circulación de al menos dos torrenteras (P.K. 381+010 y P.K. 381+100, respectivamente).

La trinchera en cuestión, fue objeto de tratamiento parcial y localizado en el tramo final de la misma (en torno al P.K. 381+140), al amparo del contrato actualmente en vigor de “Ejecución de las obras del Proyecto de Tratamiento de elementos de la infraestructura (puentes, túneles y explanaciones) entre los PP.KK. 379+750 y 386+474 del Tramo Monforte – Lugo de la Línea 800”. En dicho proyecto, se preveía un tratamiento de los taludes localizado en el tramo final, con vistas a la estabilización de la boca del túnel 74, en el que se amplió el gálibo y al que entrega la trinchera en cuestión. No obstante, durante las operaciones de desbroce, tala y limpieza de los taludes de la trinchera, se manifestaron los primeros problemas de estabilidad de taludes, difícilmente detectables previamente, pues estos taludes estaban totalmente cubiertos por una muy densa cobertura vegetal. Con vistas al rebaje de la plataforma de vía en la trinchera previsto en proyecto, se procedió a la tramitación de un modificado del Proyecto antes aludido, para proceder a la proyección de hormigón en la base de los taludes y contención de dicho pie con bulones, sustitución de material



del talud por escollera en zonas localizadas, así como el tendido general del talud al 3H:2V. Estas actuaciones están ejecutadas.

4. DEFINICIÓN DE DAÑOS DETECTADOS Y GRAVE PELIGRO

La situación de riesgo surge por inestabilidad de los taludes de la trinchera situada entre los PPKK 380+900 y 381+145, cuyo tratamiento no se encontraba incluido dentro del alcance del proyecto "EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE TRATAMIENTO DE ELEMENTOS DE LA INFRAESTRUCTURA (PUENTES, TÚNELES Y EXPLANACIONES) ENTRE LOS PP.KK. 379+750 Y 386+474 DEL TRAMO MONFORTE – LUGO DE LA LÍNEA 800", referido en el punto anterior.



Fotografía tomada en el P.K. 381+000

La problemática ha surgido desde hace unas semanas, con motivo de los temporales de lluvias en la zona que han provocado un enorme deterioro del terreno que conforma la superficie de los taludes de la trinchera existente entre los ppkk. 380+900 Y 381+145, habiéndose producido corrimientos del material del terreno y deslizamientos hacia la plataforma de la vía. La inestabilidad de los taludes continúa agravándose con las lluvias y las escorrentías superficiales recientes.

Esa situación ha obligado al establecimiento de una limitación de velocidad a 30 km/h para prevenir de una posible invasión de la vía por parte de materiales desprendidos y que podrían afectar la seguridad de la circulación ferroviaria, pudiéndose llegar a la circunstancia en la que el material desprendido invada la vía. Por ello, se hace imprescindible un tratamiento de contención que elimine la situación de grave riesgo.

Los daños producidos consisten en desprendimientos localizados pero masivos del terreno del talud de la trinchera, que ya han ocupado parcialmente la plataforma ferroviaria, sepultando cunetas de drenaje y canaletas de comunicación, suponiendo grave peligro la más que cierta **posibilidad de que esos desprendimientos invadan la**



propia vía, comprometiendo la seguridad de las circulaciones y la explotación de la vía.



Fotografía toma en el P.K. 381+080 hacia Lugo



Fotografía tomada en el P.K. 380+950 hacia Monforte



5. SOLUCIÓN DE EMERGENCIA PROPUESTA

Ante el grave riesgo de colapso de la infraestructura, 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 real sobre las circulaciones aconseja el uso de este instrumento jurídico con el que garantizar en el menor tiempo posible la reparación y recuperación de esta infraestructura.

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

El objetivo principal es reparar los daños causados por las inestabilidades de talud acaecidas, previniendo la progresión de las mismas, y permitiendo el restablecimiento de la circulación de forma segura, garantizando con ello además la seguridad de las personas que están trabajando en el tramo afectado.

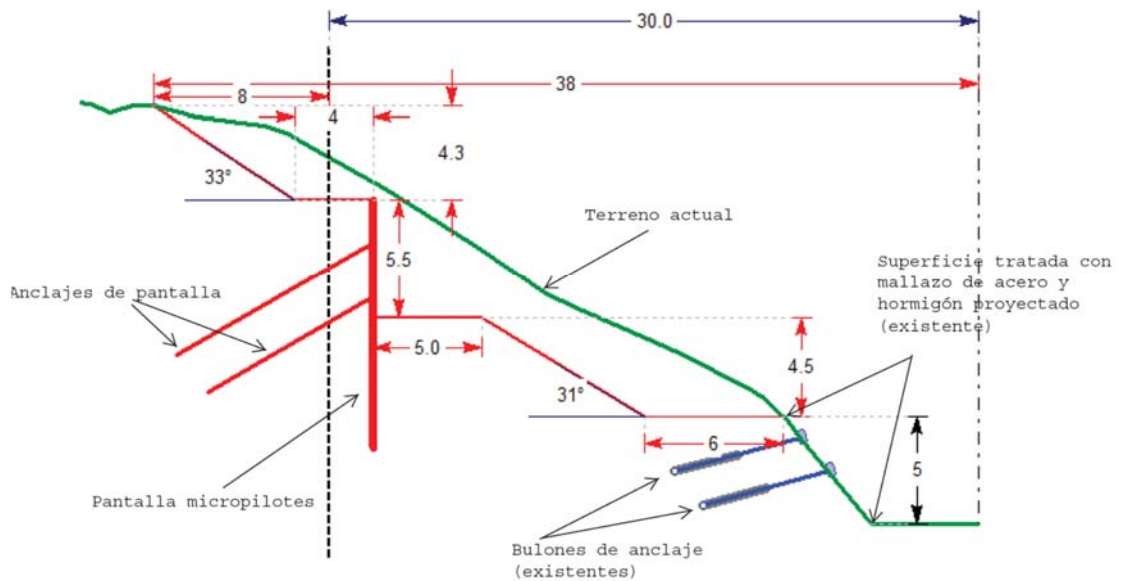
Para ello, la solución técnica propuesta se ha realizado en base a consideración de parámetros geotécnicos y consisten en las siguientes actuaciones:

1. Toma de datos geotécnicos. Prevista la realización de campaña de sondeos y realización de ensayos para concretar parámetros del terreno en los diferentes sectores y recálculo para optimización de la solución conforme al modelo empleado.
2. Generación de taludes estables mediante el concurso de pantallas de micropilotes y formación de bermas. Está prevista la ejecución de pantallas de micropilotes, separados cada 750 mm. La parte de expuesta de la pantalla se tratará con hormigón proyectado (espesor 20 cm) y mallazo de acero (150 x 150 x 6), y se sostendrán mediante bulones de anclaje activos, de 40 mm de diámetro en profundidades variables entre 15 y 9 m. Se dispondrán drenes californianos para el drenaje del trasdós de las pantallas.
3. Excavación en ambas márgenes de la trinchera, descargando cabezas de talud, abancalando las superficies del mismo.

Los puntos 2 y 3 cumplirán con el siguiente esquema:



Sección 381+070



4. Drenaje de la escorrentía superficial que concurre en las zonas más sensibles (margen izquierda del talud, al final de la trinchera). Se procederá a la ejecución de una cuneta de guarda en la cabeza del talud, evitando la entrada de agua de escorrentía a la plataforma, para lo que será precisa la elevación del terreno aguas arriba a la altura del P.K. 381+100 aprovechando la totalidad del material excavado en el talud. Todas las bermas contarán igualmente con cunetas de guarda.
5. Sustitución en zonas localizadas de parte del material del talud de baja calidad por escollera.
6. Integración ambiental de las zonas rellenadas para desvío de escorrentía.

6. PLAZO ESTIMADO

El plazo estimado para la ejecución de los trabajos definidos en el punto anterior es de cinco (5) meses.

7. JUSTIFICACIÓN DE LA EMPRESA PROPUESTA

Se propone a la empresa **ASCH Infraestructuras y Servicios, S.A.**

Los motivos por los que se ha elegido esta empresa son:

- Ser empresa con solvencia probada en la ejecución de obras similares a la del objeto de la emergencia.
- Capacidad para iniciar los trabajos de forma inmediata, con la disposición de medios humanos y materiales necesarios.
- Empresa especializada y que forma parte de la UTE de las obras de infraestructura afectadas por la inestabilidad de taludes.



8. PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA OBRA DE EMERGENCIA

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

La elaboración del presupuesto de ejecución de las obras se ha hecho 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.

Las operaciones de emergencia suponen un coste aproximado desglosado como sigue:

DESCRIPCIÓN	IMPORTE ESTIMADO (€)
MOVIMIENTO DE TIERRAS. EXCAVACIÓN DE TALUDES. RELLENOS PARA DESVÍO DE ESCORRENTÍAS. DRENAJE SUPERFICIAL	250.000,00
CONTRUCCION DE ESCOLLERA	350.000,00
PANTALLA DE MICROPILOTES.	550.000,00
GESTIÓN AMBIENTAL.	45.000,00
ESTUDIO GEOTECNICO, AUSCULTACION TOPOGRÁFICA, AUXILIO DE VÍA, CALIDAD.	50.000,00
OBRAS COMPLEMENTARIAS. ACCESOS.	100.000,00
SEGURIDAD Y SALUD	40.350,00
TOTAL PRESUPUESTO	1.385.350,00
COSTES Y COSTAS (5%)	69.267,50
TOTAL (SIN IVA)	1.454.617,50

9. PROPUESTA

Primero – Ordenar la contratación de las obras y servicios que resulten necesarios para eliminar las situaciones de grave riesgo y garantizar la seguridad y la prestación del servicio ferroviario.

Segundo – Declarar de emergencia para la realización de estas actuaciones.

Tercero – Encargar a las empresas ASCH Infraestructuras y Servicios, S.A. (CIF A73998346), con capacidad para dar una respuesta inmediata en la zona de afección, la realización de las obras y trabajos de consultoría citados con la urgencia requerida.

Cuarto – Autorizar un gasto estimado de 1.454.617,50 € (UN MILLÓN CUATRO CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS DIECISIETE EUROS CON 50 CÉNTIMOS) a favor de la empresa **ASCH Infraestructuras y Servicios S.A.** como prestación de los trabajos de obra civil a efectuar.



AUTORIZACIONES

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:

INFORME PROPUESTA DE EMERGENCIA POR DESPRENDIMIENTOS EN LOS TALUDES DE LA TRINCHERA SITUADA ENTRE LOS PP.KK. 380+845 Y 381+145 EN EL TRAMO DE MONFORTE DE LEMOS A LUGO DE LA LÍNEA 800.

RELACIÓN DE CARGOS FIRMANTES

Propone	Luis Manuel Palacios López	Gerente A. Mantenimiento Ourense y PD N0
VºBº	Julio Sánchez Corbalán	Subdirector Operaciones RC Noroeste
VºBº	Gustavo Álvarez Pozo	Director de Mantenimiento
Conforme	Eugenio Nasarre Serrano	D.G. de Conservación y Mantenimiento
Aprueba	Àngel Contreras Marín	Presidente

