

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES DE LAS OBRAS DE EJECUCIÓN DEL “PROYECTO DE TRATAMIENTO DE FILTRACIONES EN EL TÚNEL DE ALTA VELOCIDAD ATOCHA-CHAMARTIN. TRAMO: CHAMARTÍN - TORREJÓN DE VELASCO (L040). LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA. PROVINCIA: MADRID”.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: WWSQ3M3QCSJRW4HCX02HP2SR34
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



ÍNDICE

1. OBJETO	3
2. ANTECEDENTES	3
3. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	3
4. PRESUPUESTO	6
5. PLAZO	6
6. PLAZOS PARCIALES	6
7. EJECUCIÓN Y CONTROL DE LOS TRABAJOS.....	7
8. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA.....	9
9. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.....	10
10. CALIDAD.....	11
11. MEDIOAMBIENTE	12
AUTORIZACIONES	13



1. OBJETO

El objeto de este Pliego es la definición de las prescripciones técnicas que regirán en la ejecución del **“PROYECTO DE TRATAMIENTO DE FILTRACIONES EN EL TÚNEL DE ALTA VELOCIDAD ATOCHA-CHAMARTIN. TRAMO: CHAMARTÍN - TORREJÓN DE VELASCO (L040). LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA. PROVINCIA: MADRID.**

En este documento se incluye el alcance temporal y geográfico objeto de contrato, características generales de las obras incluidas en el proyecto, especificaciones técnicas y condiciones de ejecución de los trabajos.

2. ANTECEDENTES

Adif puso en servicio el día 1 de julio de 2022, el nuevo túnel para trenes de alta velocidad (ancho estándar) que cruza Madrid y, además de conectar las estaciones de Chamartín-Clara Campoamor y Puerta de Atocha. Dicha conexión supone el nodo que unirá todas las líneas de alta velocidad del país para conformar así una red única y transversal.

El nuevo túnel, de casi 8,0 km longitud, constituye una infraestructura estratégica para el desarrollo y la explotación de la alta velocidad española, coincidiendo además con la liberalización del transporte ferroviario de viajeros.

El túnel objeto del presente proyecto fue dividido en dos partes claramente diferenciadas tanto por su función, tramitación administrativa y sistema constructivo realizado. Un primer tramo, que es el que ocupa mayor longitud con casi 7,0 km realizado casi en su totalidad mediante tuneladora y considerado como principal, y otro de aproximadamente 900 metros de longitud ejecutado por el denominado Método Madrid que se considera como túnel provisional o By-Pass.

Con el fin de permitir el paso provisional por la estación de Atocha de los trenes de Alta Velocidad que circularan por el túnel U.I.C que une Atocha y Chamartín, al no haberse ejecutado la Futura Estación Pasante de Puerta de Atocha bajo la calle Méndez Álvaro, se generó la necesidad de proyectar un Túnel Provisional.

Este túnel de vía única cubre la necesidad de adelantar la puesta en servicio del Túnel Atocha Chamartín, y es una conexión provisional que actúa como bypass de la Estación Pasante una vez construida.

3. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

De acuerdo con todo lo anteriormente expuesto, las actuaciones que se plantean en el proyecto, de forma general, son las siguientes:

- **Salidas de Emergencia tipo pozo**
 - Alberto Alcocer
 - Inyecciones en juntas
 - Mejora drenaje cunetas perimetrales inferiores
 - Cajeados en el solado paralelo a la canaleta perimetral
 - Colocación de una nueva bajante conectada a sumidero en pozo ventilación



- Saneamiento y eliminación de los restos de oxidación que presentan los perfiles en ménsula bajo los tramos de escalera, placas de anclaje y barandillas
- Concha Espina
 - Inyecciones en juntas
 - Mejora drenaje cunetas perimetrales inferiores
 - Cajado en el solado paralelo a la canaleta perimetral
 - Nuevo trazado de la bajante conduciendo el agua directamente a la canaleta perimetral de la planta a nivel de túnel
 - Saneamiento y eliminación de los restos de oxidación que presentan los perfiles en ménsula bajo los tramos de escalera, placas de anclaje y barandillas.
- República Argentina
 - Inyecciones en juntas
 - Mejora drenaje cunetas perimetrales inferiores
 - Cajado en el solado paralelo a la canaleta perimetral
 - Impermeabilización encuentro entre primer anillo y losa superior (viga de atado)
 - Saneamiento y eliminación de los restos de oxidación que presentan los perfiles en ménsula bajo los tramos de escalera, placas de anclaje y barandillas
- Espalter
 - Inyecciones en juntas
 - Mejora drenaje cunetas perimetrales inferiores
 - Cajado en el solado paralelo a la canaleta perimetral
 - Sustitución del canalón circular existente sobre el entronque entre el pozo y el túnel de acceso a las vías
 - Saneamiento y eliminación de los restos de oxidación que presentan los perfiles en ménsula bajo los tramos de escalera, placas de anclaje y barandillas
- **Salidas de Emergencia tipo galería**
 - Serrano P1, P2 y P3.
 - Limpieza de las canaletas longitudinales retirando aterramientos, suciedad, así como los depósitos calcáreos.
 - Saneamiento y picado del mortero existente en toda la longitud de la canaleta hasta llegar a la losa y reconstrucción de la sección utilizando un mortero impermeable en todas las cunetas laterales de las escaleras
 - En los pórticos de los accesos al parking se llevará a cabo una retirada de las chapas para su posterior sustitución una vez saneados los perfiles metálicos de su interior.



- También se sustituirán las rejillas de las canaletas junto a las puertas de los accesos al parking.
- Recorte del enfoscado dejando la lámina drenante sobresaliendo por debajo del revestimiento a modo de faldón.
- **Salidas de Emergencia pozo Extracción de la Tuneladora**
 - Atocha Pozo Extracción Tuneladora.
 - Limpieza de la canaleta perimetral y los sumideros de desagüe existentes. En las salas de instalaciones, para facilitar las labores de mantenimiento y el acceso al interior de la cámara bufa, se ejecutarán nuevas ventanas de registro y se aumentará el tamaño de las existentes en aquellas zonas en las que no existan afecciones a las instalaciones.
 - Se corregirán las pendientes de las canaletas perimetrales exteriores para que desagüen correctamente en los sumideros existentes y se impermeabilizarán con un mortero impermeable con objeto de evitar las filtraciones a través de la junta con el solado. Esta actuación se llevará a cabo en todas las canaletas, a excepción de las existentes en las salas técnicas.
 - Se modificará el trazado del murete perimetral localmente.
 - Los taladros existentes en forjados que no tienen continuidad con bajantes se habilitarán como nuevos sumideros con la finalidad de aumentar el número de estos y facilitar la evacuación del agua, evitando los recorridos de longitud excesiva
 - Ejecución de un cajeado paralelo al murete perimetral en aquellas zonas en las que no se pueda mejorar la pendiente o impermeabilizar.
- **Túnel ByPass**
 - Túnel ByPass.
 - Trabajos Preliminares consistentes en:
 - Protección de vía con geotextil
 - Saneamiento de hastiales con chorro de agua a presión
 - Picado y saneamiento del mortero de impermeabilización existente en las juntas constructivas
 - Desmontaje de armarios de instalaciones y carteles de señalización
 - Acondicionamiento del drenaje con la limpieza de las rigolas
 - Tratamiento de las juntas proponiéndose dos sistemas:
 - Inyección con resina en las juntas constructivas que presenten cierto grado de inaccesibilidad, como las juntas transversales de la bóveda y las zonas en las que coincida la junta a tratar y la toma de agua para extinción de



incendios que se ubican en el hastial derecho

- Cajeadado y relleno con mortero de fraguado rápido de forma general, para todas las juntas constructivas existentes en los hastiales (verticales y longitudinales) que presenten filtraciones

4. PRESUPUESTO

RESUMEN DEL PRESUPUESTO

01	OBRA CIVIL	1.361.382,90 €
10	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	6.429,40 €
12	SEGURIDAD Y SALUD	30.210,28 €
	Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	1.398.022,58 €
	Gastos Generales 9%	125.822,03 €
	Beneficio Industrial 6%	83.881,35 €
	Base Imponible (BI)	1.607.725,96 €
	IVA (21%)	337.622,45 €
	Presupuesto Base de Licitación	1.945.348,41 €
	Valor Estimado de los Suministros y Servicios	- €
	Valor Estimado del Contrato	1.607.725,96 €

Asciende el Presupuesto Base de Licitación con IVA a la expresada cantidad de UN MILLÓN NOVECIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA Y UN CÉNTIMOS (1.945.348,41 €).

Asciende el Valor Estimado del Contrato (VEC) a la expresada cantidad UN MILLON SEISCIENTOS SIETE MIL SETECIENTOS VEINTICINCO EUROS CON NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS (1.607.725,96 €).

5. PLAZO

El plazo de ejecución previsto para cada una de las actuaciones es de **DIECIOCHO (18) MESES**.

6. PLAZOS PARCIALES

No se contemplan plazos de ejecución parciales.



7. EJECUCIÓN Y CONTROL DE LOS TRABAJOS

La ejecución y control de las unidades a ejecutar queda definida en el “Documento nº 3: Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del “PROYECTO DE TRATAMIENTO DE FILTRACIONES EN EL TÚNEL DE ALTA VELOCIDAD ATOCHA-CHAMARTIN. TRAMO: CHAMARTÍN - TORREJÓN DE VELASCO (L040). LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA. PROVINCIA: MADRID”.

El Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares constituye el conjunto de instrucciones, normas y especificaciones que definen las condiciones que han de reunir los materiales, la ejecución y control de las obras, y la medición y abono de las unidades.

En consecuencia, el Pliego establece y fija:

- El ámbito y consistencia de las diversas obras e instalaciones a realizar.
- Las condiciones que deben cumplir los materiales, piezas y equipos industriales que las integran.
- El procedimiento de ejecución de las diversas unidades de obra y la forma de medición y abono de estas.
- Las pruebas y ensayos a realizar, así como las disposiciones generales y particulares que han de regir en el montaje y puesta en servicio de las obras e instalaciones.

Serán de obligado cumplimiento las siguientes normas aplicables a la ejecución de las obras:

- Normativa Técnica de ADIF
- Normativa Legal sobre contratos con el Estado
- Normativa Técnica Vigente en España en la fecha de la contratación de las obras.

De forma no exhaustiva se incluye el siguiente listado de normativa a cumplir, recogida en el SG de ADIF/ADIF-AV:

- ADIF-PG-107-001-007-SC-521. Diseño seguro de las infraestructuras ferroviarias.
- NAR 9/2018. Coordinación en trabajos.
- ADIF-IT-301-001-012-SC-311. Protocolo de comunicación entre agentes de infraestructura y Responsable de Circulación cuando se aplique la interrupción de la circulación con EVB.
- NAR 6/2016. Trabajos compatibles con la circulación de trenes y actividades de regulación específica.
- ADIF-IT-402-001-002-SC-524. Programación de trabajos en líneas de la RFIG de Alta Velocidad.
- ADIF-IT-301-001-011-SC-511. Catálogo de trabajos.
- Reglamento de Circulación Ferroviaria (Libro Tercero, capítulo 3. Trabajos y Pruebas)
- ADIF-PG-101-003-007-SC-031. Gestión de Riesgos del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación en ADIF y ADIF-AV
- ADIF-M-20 Manual de Dirección de Obra de Adif y Adif AV
- ADIF-PE-202-001-005 Medición de obra ejecutada y certificaciones de obra.



- ADIF-PE-202-001-001 Gestión de la Calidad de Obras
- ADIF-PE-107-003-010-SC-611. Inspección de trabajos

Además de esto, los requisitos de acreditación y solvencia técnica necesarios se encuentran establecidos en las siguientes disposiciones legales:

- Real Decreto 1098/2001 por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.
- Real Decreto 773/2015, de 28 de agosto, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento 1098/2001.
- Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público

El Contratista está obligado a la plena observación de las anteriores instrucciones, Pliegos o Normas, así como que de las que según el criterio del Director de Obra tengan aplicación en los trabajos a realizar, que hayan sido publicadas en el B.O.E.

En el caso de que aparezcan contradicciones o incompatibilidades entre los documentos contractuales que constituyen el Proyecto, la interpretación corresponderá al Ingeniero Director de la Obra, estableciéndose el criterio general de que, salvo indicación en contrario, prevalece lo escrito en el Pliego de Condiciones. Concretamente: Caso de darse contradicción entre Memoria y Planos, prevalecerán éstos sobre aquélla. Entre Memoria y Presupuesto, prevalecerá éste sobre aquélla. Caso de contradicción entre el Pliego de Condiciones y los Cuadros de Precios, prevalecerá aquél sobre éstos. Dentro del Presupuesto, caso de haber contradicción entre Cuadro de Precios y Presupuesto, prevalecerá aquél sobre éste. El Cuadro de Precios nº 1 prevalecerá sobre el Cuadro de Precios nº 2, y en aquél prevalecerá lo expresado en letra sobre lo escrito en cifras.

Condicionantes de la ejecución de los trabajos:

Las actividades contempladas en el presente Proyecto quedarán sujetas a la normativa vigente, sin que los vínculos que se establezcan, cualquiera que sea su orden o magnitud, signifiquen en ningún caso, alteración del Cuadro de Precios nº 1 del presente proyecto.

Aquellas actividades en que se pueda afectar a la explotación ferroviaria estarán sujetas a los condicionantes que se estipulen en las Actas Semanales de Trabajos elaboradas en el C.R.C. ALBACETE. Se seguirá la normativa vigente de ADIF y ADIF AV, sin que los vínculos que establezcan, cualquiera que sea su orden o magnitud, signifiquen en ningún caso, alteración del Cuadro de Precios nº 1 del presente proyecto.

Los gastos originados por motivos de accesibilidad a los distintos tajos de trabajo correrán por cuenta del Contratista.

La empresa adjudicataria presentará los cálculos, para las unidades de obra a ejecutar que así lo requieran, previos a la ejecución de las mismas, para su aprobación por parte de la Dirección de Obra.

Por tanto, durante el transcurso de las obras se requerirá un tratamiento exhaustivo en material de:

- Planificación y control permanente de maniobras y suministros.
- Notificaciones a la Dirección de Obra, diarias y semanales de los trabajos a ejecutar, con su seguimiento o aplazamiento asociado.
- Protocolos de comunicación y autorizaciones de inicio y fin de los tajos entre Contratista y Dirección



de Obra en coordinación con y los Recursos Preventivos de Seguridad y Salud y los Pilotos de Seguridad de Alta Velocidad (si fueran necesarios).

- Procedimientos Específicos de Ejecución de las unidades de obra.
- Procedimientos Específicos de Seguridad y Salud.

La seguridad en la circulación ferroviaria y en las instalaciones de la Línea, de los trabajos y actividades relacionadas que realice el Contratista en el interior del cerramiento, en caso de que hubiera, deberá ser supervisada por aquel personal, debidamente habilitado por Adif para la Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia, necesario en cada caso: Pilotos de Seguridad, Pilotos Habilitados, Encargados de Trabajo, Agentes Habilitados para cortes de tensión en electrificación, etc.; que actuarán con estricta sujeción al RCF y de acuerdo con las instrucciones que al respecto dicte el C.R.C. ALBACETE. Asimismo, dicho personal dispondrá de los medios materiales necesarios para llevar a cabo correctamente sus funciones de acuerdo con la normativa ferroviaria vigente. Los costes se consideran incluidos en los precios de las unidades a ejecutar.

8. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA

El Adjudicatario responderá:

- De la correcta ejecución de la obra.
- De la realización de los ensayos y controles y demás procedimientos de control de comprobación cuya realización le sea encomendada.
- Del adecuado comportamiento de su personal.
- Del cumplimiento del Plan de Medidas Preventivas.
- Del cumplimiento de prescripciones medioambientales.

Asimismo, será responsabilidad del adjudicatario la entrega de toda la documentación que se le requiera, y la elaboración de los planos "*as built*" de las obras ejecutadas.

Durante la ejecución de las obras proyectadas y de los trabajos complementarios necesarios para la realización de las mismas el Contratista será responsable de todos los daños y perjuicios, directos o indirectos, que se puedan ocasionar a cualquier persona, propiedad o servicio público o privado, como consecuencia de los actos, omisiones o negligencias del personal a su cargo, o de una deficiente organización de los trabajos. En especial, será responsable de los perjuicios ocasionados a terceros como consecuencia de accidentes de tráfico, debidos a una señalización insuficiente o defectuosa de las obras o imputables a él.

Los permisos y licencias necesarios para la ejecución de las obras, con excepción de los correspondientes a expropiaciones, tanto definitivas como temporales, deberán ser obtenidos por el Contratista.

Observará, además, cuantas disposiciones le sean dictadas por el personal facultativo de la Propiedad, encaminadas a garantizar la seguridad de los obreros sin que por ello se le considere relevado de la responsabilidad que, como patrono, pueda contraer y acatará todas las disposiciones que dicte dicho personal con objeto de asegurar la buena marcha de los trabajos.

Se dispondrá de personal debidamente habilitado por Adif para la Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia o bien carta de compromiso: Pilotos de Seguridad, Encargados de Trabajo, Responsable de Cortes de Tensión y Operador de Maquinaria de Infraestructura, etc.



8.1. HABILITACIONES

Se dará cumplimiento del Reglamento de Circulación Ferroviaria y de la Orden FOM 2872/2010 y sus modificaciones, que establecen los requisitos para la habilitación y las funciones y responsabilidades de los pilotos de seguridad habilitados para concertar trabajos, de los encargados de trabajos y de los operadores de maquinaria de infraestructura. Para el responsable de corte de tensión deben cumplirse los requisitos de habilitación incluidos en el Real Decreto 614/2001.

8.2. CONTRADICCIONES, OMISIONES Y MODIFICACIONES DEL PROYECTO

Lo mencionado en el presente Pliego y omitido en los planos, o viceversa, habrá de ser ejecutado como si estuviese desarrollo en ambos documentos. En caso de contradicción entre los planos y el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, prevalecerá lo prescrito en este último.

El Contratista estará obligado a poner cuanto antes en conocimiento del Ingeniero Director de las obras cualquier discrepancia que observe entre los distintos planos del Proyecto o cualquier otra circunstancia surgida durante la ejecución de los trabajos.

Como consecuencia de la información recibida del Contratista, o por propia iniciativa a la vista de las necesidades de la obra, el Director de esta podrá ordenar y proponer las modificaciones que considere necesarias de acuerdo con el presente Pliego y la Legislación vigente sobre la materia.

8.3. GESTION DE RIESGOS

Con arreglo a lo dispuesto en los Reglamentos 402/2013 y 2015/1136, siempre que se modifique un Sistema Ferroviario en uso, ya sea por un cambio técnico, de explotación u organizativo, debe evaluarse la importancia del cambio, para valorar si es o no un cambio significativo.

Dicho reglamento establece que, si el cambio es significativo, considerándose como significativo aquel con impacto en la seguridad, será necesario aplicar el proceso de Gestión de Riesgos conforme al Método Común de Seguridad, cuya descripción se indica en el Anexo I del citado Reglamento (Reglamento de Ejecución (UE) Nº402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013).

En el Anejo 11 del "PROYECTO DE TRATAMIENTO DE FILTRACIONES EN EL TÚNEL DE ALTA VELOCIDAD ATOCHA-CHAMARTIN. TRAMO: CHAMARTÍN - TORREJÓN DE VELASCO (L040). LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA. PROVINCIA: MADRID" en los correspondientes PP.KK se realiza el análisis basado en la identificación, análisis y mitigación de las amenazas a la seguridad en la circulación, de las obras proyectadas y se evidencia que cumple con los Reglamentos (CE) nº 402/2013 y (UE) nº 2015/1136 y no tiene amenazas asociadas a funciones relacionadas con la seguridad en el ámbito de aplicación de la norma CENELEC 50126.

9. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Todos los aspectos relacionados con la prevención de riesgos laborales vienen definidos en el "Anejo 9: Estudio Seguridad y Salud" del "PROYECTO DE TRATAMIENTO DE FILTRACIONES EN EL TÚNEL DE ALTA VELOCIDAD ATOCHA-CHAMARTIN. TRAMO: CHAMARTÍN - TORREJÓN DE VELASCO (L040). LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA. PROVINCIA: MADRID".

En aplicación de la legislación vigente de prevención de riesgos laborales, se elabora este estudio de seguridad y salud en el trabajo, como instrumento básico para las acciones de identificación, evaluación de



riesgos y aplicación de política preventiva de la empresa adjudicataria de la obra, objeto del estudio de seguridad y salud.

Las previsiones contenidas en este documento se han realizado sobre las actividades y procesos constructivos definidos en el Proyecto y que, según el caso, podrán diferir de los que se ejecuten en la realidad. Por lo tanto, y como deber primero, el empresario contratista deberá establecer y completar en su plan de seguridad las medidas preventivas tendentes a controlar y evitar los riesgos derivados del proceso de ejecución que finalmente adopte en cada unidad constructiva, respetando, eso sí, los niveles preventivos mínimos fijados en el presente estudio.

El estudio de seguridad y salud se redacta en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 4 del Real Decreto 1627/1997 de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción que determina que en todos los proyectos de obra el Promotor viene obligado a la elaboración de este documento cuya finalidad es la de servir de informaciones iniciales para el Contratista, empresario principal y adjudicatario de la futura obra, sobre los previsibles riesgos y medidas preventivas a aplicar durante la ejecución de los trabajos.

10. CALIDAD

El Contratista deberá redactar un Plan de aseguramiento de la calidad, atendiendo a normas ISO 9000 sobre Sistemas de Calidad para garantizar la correcta ejecución de la obra, cumpliendo con otras normativas técnicas aplicables en materia de calidad.

Se señalan los requisitos mínimos que deben cumplir los productos y procesos de la obra, así como toda la documentación a aportar por la empresa adjudicataria:

- Se adjuntará un organigrama, definiendo las funciones y responsabilidades de cada uno para la realización de los trabajos según la organización de la obra.
- Deberá revisarse el Proyecto antes del inicio de la obra, con el fin de detectar posibles problemas y evitar retrasos posteriores.
- El jefe de obra deberá tener en las oficinas toda la documentación en materia de Calidad y Gestión Medioambiental. Se llevará un registro de todos los documentos en vigor de la obra, incluyendo también los anulados, especificando fecha y revisión.
- Se llevará un registro de firmas del personal asignado a la obra, así como de la maquinaria pesada, herramientas y equipos de topografía. Asimismo, en el caso de los materiales a emplear en la ejecución, se llevará un control de suministros, indicando el proveedor, la fecha de recepción y acopio, las condiciones que debe cumplir el acopio, y todas las particularidades que procedan según el material.
- El jefe de obra deberá entregar una planificación semanal de las actividades a realizar en las distintas fases de la obra. Mediante este documento se pretende controlar las unidades de obra y en concreto, además de observar los procesos operativos de carácter general, prestar más atención a aquellos procedimientos operativos que presenten alguna particularidad relevante, asegurando la correcta ejecución de estos procesos constructivos.
- Se elaborarán fichas de programas de inspección para llevar un control exhaustivo de las actividades,



indicando en las mismas si el proceso es “apto” o “no apto”, en virtud de si se cumplen o no los umbrales de aceptación establecidos. Cuando la inspección de una operación sujeta al sistema de gestión de calidad no satisface los criterios de aceptación exigidos, se produce una incidencia que podrá derivar en una “no conformidad”. Las no conformidades, se documentarán en otra ficha específica haciendo una descripción de la misma, la fecha y lugar donde se ha detectado, las causas de la incidencia y el procedimiento de reparación aplicado.

- Deberán realizarse todos los ensayos de calidad necesarios en hormigones, aceros, soldaduras, compactación. Los resultados serán facilitados periódicamente al responsable por parte de ADIF para su seguimiento y comprobación. Además, los aparatos de topografía deberán contar con los certificados de calibrado correspondientes.

11. MEDIOAMBIENTE

Todos los aspectos relacionados con los condicionantes medioambientales vienen definidos en el “Anejo 4: Integración Ambiental” de cada uno de los “PROYECTO DE TRATAMIENTO DE FILTRACIONES EN EL TÚNEL DE ALTA VELOCIDAD ATOCHA-CHAMARTIN. TRAMO: CHAMARTÍN - TORREJÓN DE VELASCO (L040). LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA. PROVINCIA: MADRID”.

El objeto del Anejo de Integración Ambiental es definir y concretar las repercusiones ambientales que tiene la actuación sobre el territorio.

El alcance del Anejo de Integración Ambiental es:

- Describir y analizar los principales condicionantes ambientales que pueden comprometer la idoneidad de esta actuación.
- Identificar las implicaciones ambientales, definiendo su alcance y repercusión, con objeto de modificar, siempre que sea técnicamente viable, las actuaciones del proyecto que las generan en la fase de diseño.
- Definir y concretar, en función de la importancia y magnitud de los impactos identificados que no pueden evitarse, las medidas preventivas y correctoras que permitan minimizarlos y corregirlos.

En cualquier caso, deberá cumplirse el Procedimiento PG-22 vigente de Adif.



AUTORIZACIONES

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES DE LAS OBRAS DE EJECUCIÓN DEL “PROYECTO DE TRATAMIENTO DE FILTRACIONES EN EL TÚNEL DE ALTA VELOCIDAD ATOCHA-CHAMARTIN. TRAMO: CHAMARTÍN - TORREJÓN DE VELASCO (L040). LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA. PROVINCIA: MADRID”.

RELACIÓN DE CARGOS FIRMANTES

Elaborado	Firma: Fernando José González Fernández	cargo: Jefe de Coordinación de Inversiones AV (*)
Revisado	Firma: Rubén Manso Cerezo	cargo: Gerente de Área de Infraestructura AV (*)

(*) Firman en virtud del Convenio de encomienda de gestión entre ADIF-Alta Velocidad y ADIF, de 20 de diciembre de 2019, por el que se encomienda a ADIF la ejecución de actividades de carácter material o técnico. (BOE nº 35 de 10/02/20).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: WWSQ3M3QCSJRW4HCX02HP2SR34

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

