

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

MODIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO DE SEÑALIZACIÓN PARA RENOVACIÓN DE DESVÍOS, DIAGONALES O BRETELES DE LA RED DE METRO DE MADRID



CONTROL DOCUMENTAL:

Autor del proyecto:	Daniel del Pino Ramos	
Director del Proyecto:	Ana Rodríguez Serrano	
Director Técnico:	Dionisio Izquierdo Bravo	
Edición	Fecha	N.º Actividad
1.0	18/01/2024	IO_22-1000

ÍNDICE

1. OBJETO	6
2. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.....	6
3. ALCANCE	14
4. ANTECEDENTES	15
5. DISPOSICIONES LEGALES Y NORMAS APLICADAS	15
5.1 CONDICIONES GENERALES EXIGIDAS PARA EL CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE	16
5.2 CONDICIONES EXIGIDAS EN MATERIA DE GESTIÓN DE RESIDUOS	17
5.3 CONDICIONES EXIGIDAS PARA EL CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR	17
5.4 CONDICIONES EXIGIDAS EN MATERIA DE MCA	18
5.5 NORMAS PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS.....	19
5.5.1 NORMAS GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS.....	19
5.5.2 NORMAS DE METRO PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS	20
5.5.3 HORARIOS Y LIMITACIONES EN LOS TRABAJOS DE INSTALACIÓN	20
5.6 NORMAS ESPECÍFICAS DE ESTE PLIEGO	21
5.7 PROGRAMAS DE CÁLCULO	23
5.8 PLAN DE GESTIÓN DE LA CALIDAD	23

5.9	BIBLIOGRAFÍA.....	23
5.10	OTRAS REFERENCIAS	24
6.	REQUISITOS DE DISEÑO.....	24
6.1	MOTORES DE AGUJA	24
6.2	SEÑALES	24
6.3	CABLEADO.....	24
7.	ANÁLISIS DE SOLUCIONES	26
8.	DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS.....	26
8.1	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE DESVÍOS EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-AM	27
8.1.1	ACTUACIONES DE DESMONTAJE PREVIAS	27
8.1.2	ACTUACIONES DURANTE EL PERÍODO DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA.....	28
8.1.3	ACTUACIONES TRAS LA FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA	28
8.2	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE DIAGONALES EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-AM.....	29
8.2.1	ACTUACIONES DE DESMONTAJE PREVIAS	29
8.2.2	ACTUACIONES DURANTE EL PERÍODO DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA.....	30
8.2.3	ACTUACIONES TRAS LA FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA	30
8.3	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE BRETILES EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-AM	31
8.3.1	ACTUACIONES DE DESMONTAJE PREVIAS	31
8.3.2	ACTUACIONES DURANTE EL PERÍODO DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA.....	32
8.3.3	ACTUACIONES TRAS LA FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA	32
8.4	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE DESVÍOS EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-FM	33
8.4.1	ACTUACIONES DE DESMONTAJE PREVIAS	33

8.4.2	ACTUACIONES DURANTE EL PERÍODO DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA.....	33
8.4.3	ACTUACIONES TRAS LA FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA	34
8.5	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE DIAGONALES EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-FM	35
8.5.1	ACTUACIONES DE DESMONTAJE PREVIAS	35
8.5.2	ACTUACIONES DURANTE EL PERÍODO DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA.....	35
8.5.3	ACTUACIONES TRAS LA FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA	36
8.6	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE BRETELES EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-FM.....	36
8.6.1	ACTUACIONES DE DESMONTAJE PREVIAS	36
8.6.2	ACTUACIONES DURANTE EL PERÍODO DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA.....	37
8.6.3	ACTUACIONES TRAS LA FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE RENOVACIÓN DEL APARATO DE VÍA	37
9.	PRESCRIPCIONES TÉCNICAS GENERALES	38
9.1	CONDICIONES GENERALES QUE DEBEN CUMPLIR LOS MATERIALES Y EQUIPOS	38
9.1.1	UNIFICACIÓN DE MATERIALES Y EQUIPOS.....	39
9.1.1.1	Normalización:	39
9.1.1.2	Intercambiabilidad:	39
9.1.2	FABRICACIÓN DE LOS MATERIALES Y EQUIPOS	40
9.1.3	ACOPIO, DISTRIBUCIÓN Y TRANSPORTE DE LOS MATERIALES Y EQUIPOS	40
9.1.4	INSPECCIONES Y ENSAYOS	41
9.1.4.1	Inspecciones.....	41
9.1.4.2	Ensayos.....	41
9.2	RECEPCIÓN	42
9.3	CERTIFICACIÓN FINAL DE LOS TRABAJOS	42
9.4	PLAN DE CALIDAD.....	43

9.5	DOCUMENTACIÓN FINAL	44
9.5.1	PROPIEDAD DE LA DOCUMENTACIÓN	44
9.5.2	DOCUMENTACIÓN A ENTREGAR	44
9.5.3	SOPORTE INFORMÁTICO DE LA DOCUMENTACIÓN	46
9.6	PERMISOS, LICENCIAS Y VISADOS	47
9.7	REQUISITOS DE SEGURIDAD	47
10.	GARANTÍA	49
10.1	OBJETO.....	49
10.2	PLAZO.....	50
10.3	DERECHOS Y OBLIGACIONES	50
10.3.1	DERECHOS.....	50
10.3.2	OBLIGACIONES	50
10.3.3	PROCEDIMIENTO.....	51
10.4	NIVELES DE SERVICIO.....	51
10.5	SEGUIMIENTO DURANTE EL PLAZO DE GARANTÍA	52
10.6	AMPLIACIÓN DE LA GARANTÍA	53
10.7	EXCLUSIONES A LA GARANTÍA	53
11.	OBLIGATORIEDAD SUBSIDIARIA DEL CONTRATISTA ANTE LOS PERJUICIOS OCACIONADOS A TERCEROS	54
12.	PLANIFICACIÓN	54
13.	RESUMEN DE PRESUPUESTOS	56
14.	REVISIÓN DE PRECIOS	56
15.	EQUIPO REDACTOR DEL PLIEGO	57

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Abreviaturas y definiciones	14
Tabla 2 Requisitos de seguridad.....	48
Tabla 3 Requisitos de seguridad adicionales para modificaciones y nuevos suministros software/hardware	49
Tabla 4 Requisitos de seguridad adicionales para actuaciones sin cambios en el sistema de señalización	49
Tabla 5: Grados de criticidad según tipo de incidencia.....	52
Tabla 6: Tiempos de reparación exigidos en función de la criticidad de las incidencias	52

1. OBJETO

El objetivo del presente Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante, PPT) es la definición y valoración de las modificaciones en el equipamiento de señalización que puedan ser requeridas para la renovación de tramos de vía, aparatos de vía existentes o nuevos en diagonales, desvíos o breteles de la red de Metro de Madrid, en adelante METRO, durante los próximos años, cuyo ámbito de aplicación y características se definen en el presente documento.

Se considerará Obra Completa del Pliego todas las actividades de desmontaje, situaciones provisionales, suministro, montaje, pruebas y puesta a punto de todos los elementos e instalaciones y todos los gastos inherentes a inspecciones, autorizaciones y permisos de carácter obligatorio que sean precisos, así como todas aquellas actividades de cualquier tipo, necesarios para la implantación de los sistemas a contratar, y su entrega en condiciones de funcionamiento satisfactorio.

Adicionalmente a lo anterior, dentro del alcance del pliego se incluirá también la actualización de la documentación y planos afectados, tanto de las situaciones provisionales como en situación definitiva.

2. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

A continuación, se desarrolla un glosario de términos que aparecen a lo largo de este PPT con el objetivo de ayudar a comprender al lector terminologías utilizadas en el presente documento.

Acrónimo	Significado	Objeto
contratista	Contratista	Empresa responsable de la ejecución de las obras.
ACS	Servidor Cisco Secure	
AENOR	Asociación Española de Normalización y Certificación	
AES	Advanced Encryption Standard	Estándar de encriptación avanzada.
AM	Amplitude modulation	Modulación en amplitud.
AMFEC	Análisis de Modo de Fallos, Efectos y Criticidades	
APR	Absolute Position Reference	Balizas de localización para el sistema DTG.

MODIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO DE SEÑALIZACIÓN para renovación de desvíos, diagonales o breteles de la red DE METRO DE MADRID

ÁREA DE INGENIERÍA DE INSTALACIONES
SERVICIO DE INGENIERÍA DE SISTEMAS FERROVIARIOS

ATC	Control Automático de Tren	
ATO	Automatic Train Operation	Modo de conducción automático.
ATP	Automatic Train Protection	Modo de conducción protegido.
ATR	Automatic Train Regulation	Sistema de regulación.
ATS	Automatic Train Supervision	Sistema de supervisión de la operación.
BBDD / BD	Base de datos	Almacenamiento de los datos propios de las aplicaciones.
BP	Block Processor	
CAS	Centro Administrativo de Señalización	
CAT	Centro Administrativo de Telecomunicaciones	
CATS	Centro Administrativo de Telecomunicaciones y Señalización	
CC	Corriente Continua	
CCI	Centro de Control de Instalaciones	
CDO	Códigos de Distancia Objetivo	
CDV	Circuito De Vía	
CE	Cuarto de Enclavamiento	
CEE	Cuadro Eléctrico de Enclavamiento	
CEI	Comisión Electrotécnica Internacional	
CFMS		Sistema de supervisión de CITYFLO.
CGBT	Cuadro General de Baja Tensión	
CLR	<i>Common Language Runtime</i>	Tiempo de ejecución de lenguaje común.
CPD	Centro de Proceso de Datos	
CPU	Central Processing Unit	Unidad Central de Procesamiento.
CTC	Control de Tráfico Centralizado	
CT	Centro Transformación	
CTR	Centro de Tracción	
CV	Códigos de Velocidad	

CVSJ	Circuito de Vía Sin Juntas	
DDP	Delivered Duty Paid	Criterio de responsabilidad del transporte de mercancías y costes y riesgos asociados.
DE	Diagrama Eléctrico	
DMI	Driver Machine Interface	Interfaz entre máquina y conductor.
DMZ	Red del Enclavamiento (Red de Señalización Externa)	
DO	Distancia Objetivo	
DOPPLER		Equipo de odometría integrado en el equipo TBS 500 propiedad de Siemens.
DTG	Distance To Go	Distancia Objetivo.
DTS	Data Transmission System	Red de datos de campo CBTC. Red de comunicaciones de señalización.
EFE	Eblock Front End	Pasarela de comunicaciones entre el ATS y el Enclavamiento. Gestiona el acceso al enclavamiento de todos los equipos de telemando de la línea de una forma eficiente y segura.
EIC	Equipo Interfaz con el Conductor	Subsistema del equipo TBS 500 propiedad de Siemens.
ENICRE	Entidad Nacional de Inspección y Control Reglamentario	
EOCell	Convertor Electro-Óptico	
EPIS	Equipos de Protección Individual	
FEU	Field Engineering Unit	
FM	Frecuency Modulation	Modulación en frecuencia.
FO	Fibra Óptica	
FTP	File Transfer Protocol	Protocolo de transferencia de archivos.
GEMA	Gestor de Mantenimiento	
GoA	Grado de Automatización	
I+D	Investigación + Desarrollo	

IFYS	Inspección Funcional Y de Seguridad	
IHM	Interfaz Hombre Máquina	Todas las partes de un sistema interactivo (software o hardware) que proporcionan la información y el control necesarios para que el usuario lleve a cabo una tarea con el sistema interactivo. ISO 9241-110.
ISA	Independent Safety Assessor	Evaluador independiente de seguridad.
ISO	International Standardization Organization (Organización Internacional de Normalización)	Organismo encargado de promover el desarrollo de normas internacionales de fabricación (tanto de productos como de servicios), comercio y comunicación para todas las ramas industriales a excepción de la eléctrica y la electrónica. Su función principal es la de buscar la estandarización de normas de productos y seguridad para las empresas u organizaciones (públicas o privadas) a nivel internacional.
KGC	Key Generator Center	Centro de Generación de Claves.
KVM	Keyboard Video Mouse	Dispositivo de control múltiple de ordenadores.
LCC	Ciclo de vida	
LCX	Antena de cable coaxial	
LDAP	Lightweight Directory Access Protocol	Protocolo usado para la validación de usuarios en base a una base de datos, usado por los dominios de Windows y otros sistemas operativos.
LED	Light Emitting Diode	Diodo emisor de luz.
LLE	Llave Especial	Modo de conducción.
LMA	Limit of Movement Authority	Límite de autoridad de movimiento.
LoS	Line of Sight	Línea de visión
LTMS	Local Train Maintenance Subsystems	Sistema de mantenimiento de trenes.
LTMT	Local Train Maintenance Terminal	Herramienta para el mantenimiento de trenes.

MODIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO DE SEÑALIZACIÓN para renovación de desvíos, diagonales o breteles de la red DE METRO DE MADRID

ÁREA DE INGENIERÍA DE INSTALACIONES
SERVICIO DE INGENIERÍA DE SISTEMAS FERROVIARIOS

LTV	Limitación Temporal de Velocidad	
MB	Moving Block	Bloqueo móvil.
MCA	Materiales Con Amianto	
MDR	Radio de Datos Móvil	
METRO	Metro de Madrid S.A.	
MIES	Módulo Interfaz de Entrada Salida	
MKBF	Mean Kilometer Between Failures	Kilómetros medios entre fallos.
MLC		
MPM	Main Processor Module	Módulo de procesador principal.
MTBF	Mean Time Between Failures	Tiempo medio entre fallos.
MTE	Maquinista de Tracción Eléctrica	
MVB	Multifunction Vehicle Bus	Bus de comunicaciones.
NF	Norma Francesa	AFNOR (en francés; Association Française de Normalisation, en: French Standardization Association) es la organización nacional francesa para la estandarización y miembro de la Organización Internacional para la Estandarización.
NP	Normy Point	Balizas de posicionamiento NP.
NTP	Network Time Protocol	Protocolo de sincronismo de reloj.
OTDR	Optical Time Domain Reflectometer	Diagnóstico red de fibra óptica.
PAC	Perfil Aéreo de Contacto	Perfil de catenaria rígida.
PATO	Apertura Automática de Puertas	Submodo de conducción de ATO para la apertura automática de puertas.
PATO+	Apertura/Cierre Automáticos de Puertas	Submodo de conducción de ATO para la apertura/cierre de puertas y arranque automáticos
PC	Personal Computer	
PCB	Policlorobifenilos	

MODIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO DE SEÑALIZACIÓN para renovación de desvíos, diagonales o breteles de la red DE METRO DE MADRID

ÁREA DE INGENIERÍA DE INSTALACIONES
SERVICIO DE INGENIERÍA DE SISTEMAS FERROVIARIOS

PCI	Protección Contra Incendios	
PCI	PC Interfaz	
PER	Packet Error Rated	Tasa de Errores en paquetes.
PK	Punto Kilométrico	
PKI	Public Key Infrastructure	Infraestructura de Clave Pública.
PPP	Point to Point Protocol	Protocolo Punto a Punto
PPT	Pliego de Prescripciones Técnicas	Conjunto de documentos que define las características generales de un producto, obra, instalación, servicio o software.
PPTP	Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares	Es uno de los documentos que forman parte de la documentación de los proyectos.
PRM	Plano de Rodadura Medio	
PTU	Unidad de Pruebas Portátil	
PVC	Policloruro de Vinilo	
RAID	Redundant Array of Independent Disk	Nivel de referencia de sistemas de almacenamiento de datos múltiples.
RAL	ReichsausschußfürLieferbedingungen und Gütesicherung	Codificación de colores.
RAM	Random Access Memory	Memoria de Acceso Aleatorio.
RATP		Equipo vía de ATP de región.
RATO		Equipo vía de ATO de región.
RBT	Reglamento de Baja Tensión	
RCC	Revisión de Ciclo Corto	
RCL	Revisión de Ciclo Largo	
RCM	Realiability Centred Maintenance	Análisis basado en la fiabilidad.
RERA	Registro de Empresas con Riesgo por Amianto	
RF	Radiofrecuencia	Parte del espectro electromagnético comprendido entre 3 Hz y 300 GHz.
RIM	Red Integrada Multiservicio	

ROE	Relación de Onda Estacionaria	Relación entre la energía entregada por el transmisor y la reflejada por el sistema de transmisión.
RSE	Red de Señalización Externa	
RSI	Red de Señalización Interna	
RTT	Radio Tren Tierra	Sistema de comunicaciones radio que opera en la banda de VHF.
RTU	Remote Terminal Unit	Unidad Terminal Remota
SAI	Sistema de Alimentación Ininterrumpida	
SICAS	Sistema Integrado de Control de Auxiliares	Sistema de control de los distintos equipos del tren propiedad de SEPSA.
SIL	Safety Integrity Level	Nivel de Integridad de Seguridad. Nivel de riesgo en función de la seguridad.
SIRAT	Sistema de Regulación Automática	
SIREI	Sistema de Regulación de Tráfico	
SLM	Speed & Location Module	Tarjeta de control de velocidad y localización.
SMTP	Simple Mail Transfer Protocol	Protocolo de Transferencia Simple de Correo.
SNMP	Simple Network Management Protocol	Protocolo Simple de Administración de Red.
SO	Sistema Operativo	
SQL	Structured Query Language	Lenguaje de consulta estructurado.
SSD	Solid State Drive	Unidad de estado sólido para almacenaje de datos.
SSEE	Subestaciones Eléctricas	Subestación de tracción.
SSL	Capa de Sockets Seguros	Capa de sockets seguros.
TBS	Transmission Based System	Sistema tecnológico basado en transmisión, propiedad de Siemens.

MODIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO DE SEÑALIZACIÓN para renovación de desvíos, diagonales o breteles de la red DE METRO DE MADRID

ÁREA DE INGENIERÍA DE INSTALACIONES
SERVICIO DE INGENIERÍA DE SISTEMAS FERROVIARIOS

TCMS	Train Control and Management System	Sistema de mantenimiento y control del tren.
TCN	Train Communication Network	Red comunicaciones tren.
TCP	Transmission Control Protocol	Protocolo de Control de Transmisión.
TETRA	Terrestrial Trunked Radio	Estándar definido por el Instituto Europeo de Estándares de Telecomunicación que define un sistema móvil digital de radio.
TICS	Telecontrol de Instalaciones y Control de Seguridad	
TRAP	Alarmas	
TTBA	Transmisión Tren Tierra Banda Ancha	
TU	Track Unit	Unidad de sintonía.
UNE-EN ISO	Una Norma Española – European Norm (Norma Europea) – International Standardization Organization (Organización Internacional de Normalización)	Normas AENOR que son estándares europeos e internacionales.
URI	Uniform Resource Identifier	Identificador Uniforme de Recursos.
USB	Universal Serial Bus	Puerto de Conexión Universal.
VA	Vuelta Automática	
VATC	Vehicle Automatic Train Control	Equipo embarcado de control automático.
VATP	Vehicle Automatic Train Protection	Equipo embarcado de protección automático.
VATO	Vehicle Automatic Train Operation	Equipo embarcado de operación automático.
VB	Virtual Block	Bloqueo virtual.
VC MLC	Máquina Virtual del Mando Local Central	
VCU-C	Módulo de Comunicación No Vital	
VEL	Códigos Velocidad	

VHF	Very High Frequency	Banda del espectro electromagnético en el rango de frecuencias de 30 MHz a 300 MHz.
VLAN	Virtual Local Area Network	Red lógica independiente virtual.
VLD	Dispositivo Limitador de Tensión	
VOC	Vital Object Controller	Controlador de objetos.
VPN	Virtual Private Network	Acceso remoto.
VVRS	Conmutador de Red	
WESTRACE		Westinghouse Tren Radio y Equipos de Control Avanzado.
WiFi	Wireless Fidelity	Tecnología, basada en el estándar IEEE 802.11, que permite utilizar el medio radioeléctrico para transmitir información.
WoL	Wake on LAN	Estándar de redes de computadoras Ethernet que permite encender remotamente computadoras apagadas.

Tabla 1 Abreviaturas y definiciones

3. ALCANCE

El alcance de los trabajos objeto del presente documento es la ejecución completa de los trabajos en los sistemas de señalización de tecnología propietaria SIEMENS R.A. afectados por la renovación de tramos de vía, aparatos existentes o nuevos en desvíos, diagonales y breteles de la red de METRO. El comportamiento del sistema de señalización a la finalización de los trabajos y puesta en servicio de la línea deberá ser el mismo que existía previo al inicio de los trabajos.

Debido a la existencia de distintas tecnologías en la red de Metro puede ser necesario acometer diversos trabajos individuales, particularizados para cada tipo de tecnología. Dada la variabilidad de las posibles necesidades, la empresa adjudicataria tendrá que ejecutar los trabajos que les sean requeridos en el marco del presente contrato de acuerdo a la medición que aplique en cada caso conforme a las partidas ofertadas en el archivo Excel (Oferta económica) adjunto y descritas en el Anejo I del presente pliego. Cada trabajo se valorará en base al mismo, teniendo en cuenta que en ningún caso podrá suponer un incremento del precio ofertado para la realización de los mismos.

El alcance contempla la ejecución material, acopio de materiales, instalación, pruebas, puesta en servicio y documentación de los trabajos necesarios. Asimismo, contempla la ejecución de las situaciones provisionales, si aplicasen, para garantizar la operatividad de la línea, en los tramos afectados por la presente obra.

Las actuaciones en materia de señalización deberán ser ejecutadas de forma que se garantice la prestación del servicio durante el proceso de sustitución del aparato de vía y hormigonado de la plataforma. Así mismo se incluye la adecuación de los elementos de señalización a las nuevas dimensiones del aparato de vía.

Todos los trabajos del presente pliego serán realizados en horario nocturno de lunes a domingo. Para realizar este trabajo, será necesario garantizar la prestación del servicio de viajeros en la zona afectada durante el período de ejecución de los trabajos.

4. ANTECEDENTES

Con el fin de dotar a la red de METRO de una mayor calidad y seguridad de la vía, se ha establecido un Plan de Renovación de Vía consistente en la sustitución de la infraestructura de vía actual por otra de última tecnología, para lograr unos mejores índices de seguridad, disponibilidad, mejora de la capacidad de transporte, confort, atenuación de las vibraciones y eficiencia en el mantenimiento.

La ejecución de estos trabajos de renovación de vía requiere de la modificación de los sistemas de señalización encargados de garantizar la seguridad y operatividad de la línea.

5. DISPOSICIONES LEGALES Y NORMAS APLICADAS

En general, serán de aplicación las prescripciones que figuran en las normas, instrucciones o reglamentos oficiales que guardan relación con los trabajos del presente PPT, con sus instalaciones complementarias o con los trabajos necesarios para realizarlas y que se encuentran en vigor en el momento de redactar el presente PPT.

Se considerarán todas las modificaciones y ampliaciones de las citadas normas.

En caso de discrepancias entre las normas y salvo manifestación expresa en contra, se entenderá válida la prescripción más restrictiva.

Cuando en algunas disposiciones legales se haga referencia a otra que haya sido modificada o derogada, se entenderá que dicha modificación o derogación se extiende a aquella parte de la primera que haya quedado afectada.

De la misma forma, se deberán considerar siempre las últimas versiones o actualizaciones de todos los documentos referenciados a lo largo del presente PPT.

5.1 CONDICIONES GENERALES EXIGIDAS PARA EL CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE

Con el fin de minimizar el impacto medioambiental, no sólo se tendrá en cuenta la explotación y mantenimiento de los equipos, sino también su diseño, fabricación, selección y manipulaciones de materiales. Se considerará la afección al medio ambiente desde el origen del Proyecto, y toda solución técnica o estética será precedida de un riguroso análisis para la integración de los siguientes aspectos:

- Siempre que sea viable, se presentará la alternativa de diseño que genere menos emisiones, ruidos, vibraciones y/o radiaciones electromagnéticas; así como el menor consumo de agua y energético posible.
- Se proyectarán las instalaciones y metodologías necesarias para la correcta gestión de los residuos que se vayan a generar.
- Se proyectarán e implantarán las medidas oportunas para evitar cualquier vertido de sustancias peligrosas.
- Se tendrá en cuenta que el horario de trabajo minimice las molestias que se pudieran ocasionar por ruido emitido al exterior.
- Se tendrá en cuenta el impacto visual negativo que pudiera tener la instalación, tomando las medidas necesarias para minimizarlo.

En caso de que se vayan a instalar o diseñar equipos se valorará que:

- La fuente de energía sea renovable.
- La fuente de energía sea gas natural, hidrógeno o electricidad.
- El equipo no genere emisiones de gases contaminantes por combustión.
- El equipo no genere radiaciones electromagnéticas significativas.
- El equipo no genere ruidos ni vibraciones significativas.
- Se minimice el consumo de agua del equipo una vez inicie su actividad.

5.2 CONDICIONES EXIGIDAS EN MATERIA DE GESTIÓN DE RESIDUOS

Los residuos generados serán gestionados por el Contratista, de acuerdo con la legislación vigente y debe evidenciarlo entregando a METRO cualquier documentación que le sea requerida (autorizaciones, albaranes de entrega a gestor autorizado, documentos de control y seguimiento, etc.).

El Contratista está obligado a restituir a su estado original, sin que proceda abono por dicho concepto, todas las áreas utilizadas como acopios. Si por necesidades de los trabajos parte del material existente en un acopio fuera considerado excedente, el Contratista se hará cargo del mismo, según lo prescriba el Director de los Trabajos, sin que haya lugar a un abono adicional independiente por este concepto.

5.3 CONDICIONES EXIGIDAS PARA EL CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR

Los trabajos desarrollados dentro de este proyecto deberán cumplir los requisitos legales en materia de prevención de riesgos laborales, según lo establecido por METRO en su Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales, dentro de su PRL-PO.04 referente a la Coordinación de Actividades Empresariales en el cual se establece que:

- METRO remitirá a la empresa adjudicataria, antes del inicio de la actividad de que se trate, la documentación recogida en la actividad 11 de dicho procedimiento.
- La empresa adjudicataria remitirá a su vez y antes del inicio de la actividad objeto del contrato, a METRO la documentación relacionada en el Anexo R-PRL-PO.04.01 "Documentación a entregar por empresa adjudicataria".

Antes del inicio de la Actividad por parte de la empresa contratante se efectuará una reunión de coordinación que se mantendrá en las dependencias del Servicio de Prevención y Medicina Laboral, a la que deberá asistir necesariamente una representación de la misma y un representante de la empresa adjudicataria.

En el seno de la reunión, METRO dará a la empresa adjudicataria instrucciones para la prevención de los riesgos existentes en el centro de trabajo que puedan afectar a los trabajadores de las empresas concurrentes y sobre las medidas que deben aplicarse cuando se produzca una situación de emergencia.

La documentación a entregar por la empresa adjudicataria es:

- Breve resumen de la actividad contratada, indicando fecha de inicio de la misma y fecha prevista de finalización.

- Evaluación de riesgos de la actividad contratada y planificación de la actividad preventiva, considerada la información remitida por METRO.
- Relación de trabajadores, presentada en la forma y con el contenido requerido en el Registro R-PRL-PO.04.02 'Listado acreditativo de trabajadores de empresa adjudicataria'.
- Listado de productos o sustancias químicas.
- Relación de equipos de trabajo a utilizar.
- Relación de equipos de protección individual o colectiva con la indicación de la normativa de referencia.
- La documentación relacionada en los puntos anteriores remitida, a su vez, por la/s empresa/s subContratista/s y/o trabajador/es autónomo/s a la Contratista, en relación con la/s actividad/es objeto de subcontratación.

La documentación relacionada con los puntos anteriores será remitida a su vez por las empresas subcontratistas y/o trabajadores autónomos a la Contratista, en relación con la actividad objeto de subcontratación.

Así mismo, se recuerda la necesidad de tener recurso preventivo en los supuestos que establece la ley sin que conlleve un gasto extra para Metro de Madrid:

- Trabajos en altura cuando sea superior a 2 metros o se deba utilizar andamio.
- Trabajos con riesgo eléctrico, cuando se pueda invadir la zona de peligro.
- Trabajos con dresinas.
- Concurrencia de trabajos con otras empresas.

La bajada a plataforma de vía se regula mediante la NISARC. De la misma forma, el encargado de obra realizará una vigilancia de forma habitual de los diversos tajos que existan en la obra, no suponiendo presencia continua en los mismos, sino labores de supervisión de al menos una visita cada 15 días.

5.4 CONDICIONES EXIGIDAS EN MATERIA DE MCA

En caso de que durante la ejecución del contrato se detectase amianto en las instalaciones de METRO, los trabajos serán suspendidos hasta la eliminación o tratamiento específico de dicho material. Esta suspensión de los trabajos afectará únicamente a la zona donde se haya localizado dicho material.

Estos trabajos propios del desamiantado se realizarán con medios ajenos al Contratista.

Una vez finalizados los trabajos de desamiantado se continuará con la ejecución del proyecto por parte del Contratista en la zona afectada.

De modo general, mientras se producen los trabajos propios de desamiantado, la zona próxima debe ser aislada, protegida y debidamente señalizada, no pudiendo existir concurrencia de actividades. Se delimitará claramente la zona con riesgo de exposición al amianto siendo inaccesibles para personal no autorizado evitando la dispersión de polvo fuera de los locales o lugares de acción y limpiando adecuadamente el área afectada al fin de los trabajos.

5.5 NORMAS PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS

Las instalaciones que se proyecten, básicamente consistirán en lo siguiente:

- Trabajos de replanteo, acopio y transporte en general.
- Suministro de todos y cada uno de los materiales y equipos de la instalación.
- Instalación e integración del equipamiento.
- Pruebas y puesta en servicio de todos los sistemas.
- Documentación completa de la Instalación y equipos.
- Garantía.

5.5.1 Normas generales para la realización de los trabajos

Los trabajos objeto del presente contrato se llevarán a efecto mediante la plena observancia y cumplimiento de todas las disposiciones jurídicas vigentes, actuales y futuras, que afecten a dichos trabajos, ya se trate de normas, reglamentaciones, ordenanzas, instrucciones o cualquier otro rango, y tanto tengan carácter o ámbito europeo, nacional, autonómico o local.

El Contratista se compromete a realizar los trabajos teniendo en cuenta el cumplimiento de las normas vigentes en METRO, como son las normas para corte y reposición de alta tensión, comunicaciones con trenes y vehículos, etc., las cuales deberán hacer conocer al personal involucrado en los trabajos antes del inicio.

En caso de que el Contratista incurra en el incumplimiento de estas normas, la Dirección Facultativa podrá paralizar los trabajos hasta que el Contratista asegure y demuestre el cumplimiento de las mismas.

En el supuesto de que los ofertantes aspirantes a ser Contratistas requieran conocer dichas normas, podrán solicitarlas a METRO.

En cualquier caso, las normas que sean requeridas para la ejecución de los trabajos serán proporcionadas a la empresa adjudicataria tras la firma del contrato.

5.5.2 Normas de METRO para la realización de los trabajos

El Contratista se compromete a realizar los trabajos teniendo en cuenta el cumplimiento de las normas vigentes en METRO, las cuales deberán hacer conocer a su personal responsable de los trabajos.

Estas normas, que se recogerán oportunamente, son las siguientes:

- Normas maniobras de corte y reposición Instalaciones Eléctricas.
- Normas para la seguridad de los agentes en relación con la circulación.
- Procedimiento de homologación de conductores de empresas externas.
- Normas maniobras de corte y reposición Alta Tensión.
- Evaluación general de riesgos de lugares de trabajo.
- Manual de estilo para las comunicaciones establecidas con trenes y vehículos.

5.5.3 Horarios y limitaciones en los trabajos de instalación

Los trabajos en una zona sin servicio no se verán afectados por limitación de horario, sin embargo, en los trabajos a efectuar en los tramos en explotación, el Contratista tendrá que realizar necesariamente los trabajos teniendo en cuenta lo siguiente:

Trabajos en túnel:

Normalmente se autoriza el posible paso al túnel alrededor de las 2:30 h. de la madrugada, y una hora antes de abrir servicio debe retirarse todo el personal que pueda estar trabajando en el túnel, permitiendo así el movimiento inicial de las unidades de tren para situarse en su punto de partida y poder comenzar el servicio sin demora alguna. A todos los efectos se considerará un tiempo diario disponible máximo de 2 horas y 30 minutos, pudiendo ser reducido debido a necesidades operativas sin que por ello exista devengo adicional.

Trabajos en estación:

Los trabajos de instalación dentro de las estaciones pueden preverse que se realicen desde las 2 h. de la madrugada hasta las 6 h. de la mañana, con un período disponible de 4 h.

Los trabajos dentro de los cuartos o en zonas que no interfieran al público podrán realizarse en jornada normal de 8 horas incluso en horario diurno, siempre que no afecten a los servicios que se encuentran en explotación.

La apertura de taquillas se efectúa actualmente desde las 6:00 h. de la mañana hasta la 1:30 h. de la madrugada, comprendiendo la circulación de trenes un período lógicamente mayor.

Trabajos en CPD:

Los trabajos dentro de los CPDs, siempre que no afecten a los servicios de explotación, podrán realizarse en jornadas normales de 8 horas, incluso en horario diurno.

En caso de que dichos trabajos puedan afectar a algún servicio, deberá preverse que el horario estará limitado desde las 2 h hasta las 5:30 h de la mañana, excepto en caso en que el servicio afectado sea el de circulación de trenes, en cuyo caso el horario estará limitado a 2,5 horas (de 2:30 a 5:00 h).

Solicitud de trabajos:

Todos los trabajos que afecten a algún servicio de explotación deberán ser programados y autorizados explícitamente por METRO.

El Contratista solicitará por escrito la programación de los trabajos a la Dirección Facultativa, debiendo ser programados con el tiempo de antelación que la Dirección Facultativa indique.

Por razones del Servicio de Mantenimiento, y otras causas, se podrán suspender trabajos programados, o bien acortar los períodos disponibles, no admitiéndose reclamación alguna por parte del Contratista.

5.6 NORMAS ESPECÍFICAS DE ESTE PLIEGO

Las Normas y disposiciones legales que, de manera específica, y complementando a las de ámbito más general que aplican en este PPT, son las siguientes, en sus versiones más actuales:

- UNE-EN 20324 “Grados de protección proporcionados por las envolventes (Código IP). (CEI 529:1989)” o equivalente.
- UNE-EN 21123 “Cables eléctricos de utilización industrial de tensión asignada 0,6/1kV” o equivalente.

- UNE-EN 50121 “Aplicaciones ferroviarias. Compatibilidad electromagnética” o equivalente.
- UNE-EN 50122 “Aplicaciones ferroviarias. Instalaciones fijas. Seguridad eléctrica, puesta a tierra y circuito de retorno” o equivalente.
- UNE-EN 50124 “Aplicaciones ferroviarias. Coordinación de aislamiento” o equivalente.
- UNE-EN 50125 “Aplicaciones ferroviarias. Condiciones ambientales para el equipo” o equivalente.
- UNE-EN 50126 “Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS)” o equivalente.
- UNE-EN 50128 “Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Software para sistemas de control y protección de ferrocarril” o equivalente.
- UNE-EN-50129 “Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Sistemas electrónicos relacionados con la seguridad para la señalización” o equivalente.
- UNE-EN 50159 “Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Comunicación relacionada con la seguridad en sistemas de transmisión” o equivalente.
- UNE-ENV 50204 “Campo electromagnético radiado por los radioteléfonos digitales. Ensayo de inmunidad” o equivalente.
- UNE-EN 50238 “Aplicaciones ferroviarias. Compatibilidad entre el material rodante y los sistemas de detección de trenes” o equivalente.
- UNE-EN 50267 “Métodos de ensayo comunes para cables sometidos al fuego. Ensayo de gases desprendidos durante la combustión de materiales procedentes de los cables” o equivalente.
- UNE-EN 60068 “Ensayos ambientales” o equivalente.
- UNE-EN 60721 “Clasificación de las condiciones ambientales” o equivalente.
- UNE-EN 60811 “Materiales de aislamiento y cubierta de cables eléctricos y cables de fibra óptica. Métodos de ensayo comunes” o equivalente.
- UNE-EN 60812 “Técnicas de análisis de la fiabilidad de sistemas. Procedimiento de análisis de los modos de fallo y de sus efectos (AMFE)” o equivalente.

- UNE-EN 60950 “Equipos de tecnología de la información. Seguridad. Parte 1: Requisitos generales” o equivalente.
- UNE-EN 61000 “Compatibilidad electromagnética (CEM)” o equivalente.
- UNE-EN 61034 “Medida de la densidad de los humos emitidos por cables en combustión bajo condiciones definidas” o equivalente.
- UNE-EN 61508 “Seguridad funcional de los sistemas eléctricos/electrónicos/electrónicos programables relacionados con la seguridad” o equivalente.
- NF C20-453 “Methodes d'essais. Determiation conventionnelle de la corrosivité des fumes” o equivalente.
- RD 396/2006 “Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto” o equivalente.

Todas las prescripciones y especificaciones técnicas que se formulen en el presente pliego por referencia a cualesquiera de las tipologías normativas recogidas por el artículo 42.3 b) de la Directiva 2014/24/UE, de 26 de febrero, sobre Contratación Pública, habrán de entenderse hechas también a sus equivalentes, correspondiendo al licitador acreditar dicha equivalencia en la forma establecida en el artículo 42.5 de la mencionada Directiva.

5.7 PROGRAMAS DE CÁLCULO

Para la realización del presente PPT no se han utilizado programas de cálculo.

5.8 PLAN DE GESTIÓN DE LA CALIDAD

El Área de Ingeniería dispone de un sistema de gestión de la calidad aplicado a sus actividades conforme a la norma UNE-EN ISO 9001, tal y como se recoge en el Certificado nº ER-0928/2010, emitido por la entidad certificadora AENOR (Asociación Española de Normalización y Certificación).

De forma adicional, la redacción de este PPT ha sido realizada teniendo en cuenta la norma UNE EN 157001 "Criterios generales para la elaboración formal de los documentos que constituyen un proyecto técnico".

5.9 BIBLIOGRAFÍA

Sin referencias a destacar.

5.10 OTRAS REFERENCIAS

Sin referencias a destacar.

6. REQUISITOS DE DISEÑO

A la hora de abordar la redacción del presente PPT, se han de tener en cuenta los siguientes requisitos de diseño, que condicionarán las soluciones a adoptar:

- Pronta resolución a los problemas existentes.
- Implantación de una solución óptima.
- Máximo aprovechamiento de los sistemas existentes y componentes asociados.
- Optimización de costes.
- Minimizar futuras incidencias

A continuación, se enumeran las condiciones técnicas que deben cumplir el equipamiento suministrado objeto de este contrato.

6.1 MOTORES DE AGUJA

La instalación de los motores de aguja adaptados a los nuevos aparatos de vía deberá realizarse según “**NORMA TÉCNICA N.º. 1524**: Accionamientos: Instalación, mando y control de motores”.

6.2 SEÑALES

La instalación de señales deberá realizarse según “**NORMA TÉCNICA N.º. 1503**: SEÑALES FERROVIARIAS: NORMAS DE INSTALACIÓN, FOCOS Y TECNOLOGÍAS”.

6.3 CABLEADO

En caso de instalación de nuevo cableado, este deberá las siguientes propiedades generales:

- Los cables deberán mantener sus características eléctricas y mecánicas entre -30° C y +60° C.

- No tienen que ser afectados por las siguientes impurezas: polvo de hierro, cobre, carbón, aceite, vapor de aceite, lubricantes y ozono.
- Los espesores de aislamiento y cubierta de estos cables cumplirán con las exigencias dadas en las Normas UNE o equivalentes para el nivel de 0,6/1 kV.
- En todo lo que no se contradiga con la presente especificación, serán de aplicación las normas UNE-EN 60811 y UNE 21.123 o equivalentes.
- Serán cables no propagadores de incendio y cumplirán la norma UNE-EN 50266 o equivalente.
- Serán cables con emisión despreciable de halógenos en caso de incendio y cumplirá la norma UNE-EN 50267 (IEC –754-1) o equivalente.
- Los gases desprendidos en la combustión de los cables en caso de incendio no serán tóxicos para las personas y animales y cumplirán las normas NFC – 20.454, RATP K – 20 y UNE-EN 50267 o equivalente. El índice de toxicidad exigido será <5.
- Los gases desprendidos de la combustión de los cables en caso de incendio no serán corrosivos para las conexiones metálicas y cumplirán las normas UNE-EN 50267 y NFC - 20.453 o equivalente, siendo los valores exigibles los siguientes: PH: 4,3 y conductividad 10 mS/mm.
- Los humos desprendidos en la combustión de los cables en caso de incendio no serán opacos, permitiendo la evacuación de personas y los trabajos de extinción de incendios.
- Cumplirán las normas UNE-EN 61034-1 (IEC – 1034-1), UNE-EN 61034-2 (IEC – 1034-2), BS - 6724, CEI - 20 - 37 PIII, RATP K - 20 y ASTM - E – 662 o equivalentes. La transmisión luminosa será > 60%.
- Todos los cables, a excepción del de cabinas, deberán llevar impreso: Año de fabricación, nombre del fabricante, tipo de cable, código del cable del fabricante, tensión de servicio y metraje.
- El cable de cabinas llevará las impresiones mencionadas anteriormente excepto la del metraje.
- Los conductores serán de cobre electrolítico puro, bien trefilado, uniformemente recocido y de sección perfectamente circular y uniforme.

7. ANÁLISIS DE SOLUCIONES

No aplica.

8. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

La red de METRO dispone de diferentes tecnologías de señalización con instalaciones diversas:

- Enclavamientos: de relés y electrónicos.
- Circuitos de vía: con juntas, sin juntas o contadores de ejes.
- Sistemas de conducción: DTG, ATP (FM y AM).

Las zonas de actuación se localizan en varios puntos de la red por lo que el contratista deberá definir las actuaciones particulares para cada una de las situaciones en función de la tecnología e instalaciones existentes.

Para la realización de los trabajos de renovación de la plataforma y renovación de vía, las actuaciones de señalización tendrán como objeto el desmontaje de accionamientos, inhabilitación de aparatos de vía a efectos de itinerarios y la aplicación de una reducción temporal de la velocidad en el tramo, minimizando la afección a la explotación y garantizando la prestación del servicio.

Previo a la realización de los trabajos de renovación de vía, se debe garantizar la correcta operación de las instalaciones de señalización (que permanecerán operativas y en servicio, en la zona afectada durante el trabajo) por lo que se deberán proteger y desmontar en caso necesario, los elementos de señalización que pudieran ser afectados por los trabajos en vía. Aquellos elementos de vía necesarios para la prestación del servicio, deberán ser apartados de la plataforma de vía y protegidos, de modo que permitan la prestación de servicio en el modo de conducción anteriormente señalado.

Durante el período de ejecución de trabajos de renovación de la diagonal, el contratista deberá realizar las actuaciones necesarias de forma simultánea a los trabajos del Servicio de Vía para garantizar la prestación del servicio como consecuencia de la variación de las dimensiones del aparato de vía, así como de la sustitución de carril.

Una vez realizado la renovación del aparato de vía, se procederá al restablecimiento de las condiciones de señalización de modo que la explotación comercial de la línea pase a ser similar a la existente en la actualidad.

Una vez finalizada la instalación del equipamiento del sistema de señalización en vía, el contratista deberá emitir un dictamen final en el que se indique, si es el caso, la finalización de los trabajos de instalación y certificando la seguridad del tramo para la circulación a velocidad normal. Además, el contratista deberá entregar la documentación con los valores de ajuste final de los equipos, pruebas y ensayos realizados. La Dirección Facultativa podrá solicitar al contratista cualquier documentación adicional o ensayo que certifique el correcto ajuste de los equipos.

En caso de modificaciones en enclavamientos se deberá realizar la documentación de seguridad asociada, así como los protocolos necesarios para la puesta en servicio del sistema.

Además, en caso de modificación de la longitud de los circuitos de vía o velocidades de los tramos de obra renovados, se deberá realizar la modificación del mapa de tren de ATP-DO y/o ATO, así como su carga en las unidades de tren afectadas.

Así mismo, el contratista deberá proporcionar los conductores, dresinas y vagones de transporte que sean necesarios para el traslado de material durante el transcurso de la obra.

A continuación, se detalla las diferentes actuaciones para la ejecución de los trabajos según tecnología del sistema de señalización existente.

8.1 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE DESVÍOS EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-AM

8.1.1 Actuaciones de desmontaje previas

- Modificación de los enclavamientos de ambas líneas para la inhabilitación del desvío e itinerarios a la desviada asociados. Esta modificación deberá garantizar la prestación del servicio mediante la realización de itinerario a la recta en ambas líneas con la comprobación de las agujas a la recta y en sentido normal de circulación. El resto de itinerarios no podrán ser mandados. Así mismo, deberá establecerse una reducción temporal de la velocidad en la interestación afectada por la renovación del aparato durante el transcurso de la obra.
- Modificación del CTC debido a la condena del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Retirada, traslado y almacenamiento para posterior instalación de los accionamientos de la aguja del desvío y los calces del enlace, tirantes y proyectores de los mismos, así como el cableado desde el motor al armario de vía.

- Retirada del lazo de ATO de la interestación afectada, incluyendo cableado hasta el armario.
- Retirada de lazo de ATP de la desviada, así como el cableado hasta el armario.
- Desmontaje, traslado y almacenamiento para posterior instalación de las señales afectadas.
- Protección de todos los elementos de señalización que no hayan podido ser retirados debido a su necesidad para la prestación del servicio de viajeros en modo ATP.

8.1.2 Actuaciones durante el período de renovación del aparato de vía

- Adaptación temporal de la posición de los circuitos de vía correspondientes al desvío como consecuencia del aumento de la longitud del aparato.
- Desconexión, levante y posterior conexión de juntas inductivas de los circuitos de vía como consecuencia de las tareas de cambio de carril y hormigonado de la plataforma.
- Pruebas y ajustes de los circuitos de vía modificados para garantizar la prestación del servicio en modo ATP.
- Retranqueo de paso de cables como consecuencia de la nueva disposición de elementos de vía.
- Asistencia y seguimiento de los trabajos de cambio del aparato de vía para la revisión y actuación sobre el cableado de señalización conectado a los carriles.

8.1.3 Actuaciones tras la finalización de los trabajos de renovación del aparato de vía

- Instalación definitiva, ajustes y pruebas de los circuitos de vía afectados.
- Instalación de lazo de ATP. a la desviada definitivo.
- Instalación y pruebas de la baliza y lazo de ATO. desmontadas.
- Instalación y pruebas, en su posición original o nueva ubicación, de las señales desmontadas y/o suministro de nuevas señales LED.
- Suministro dependiendo del estado del motor previo, instalación, ajuste y prueba de los accionamientos, así como los proyectores asociados, incluyendo la modificación de cableado, armarios y enclavamiento para el funcionamiento de los nuevos

accionamientos “NORMA TÉCNICA Nº1524: Accionamientos: Instalación, mando y control de motores”. En caso de reutilización de motores, se deberá proceder a la revisión interna y engrase de los mismos.

- Modificación y pruebas de los enclavamientos en horario nocturno, para su adecuación a la situación definitiva, incluyendo el alta del desvío e itinerarios asociados en ambas líneas. Así mismo, deberá retirarse la limitación temporal de velocidad implantada en el tramo. Estas actuaciones incluirán 2 noches de pruebas de la versión definitiva para pruebas internas de METRO.
- Modificación del CTC para el alta del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Pruebas en caso de modificación de la longitud de los circuitos de vía o velocidades de los tramos de obra renovados para la modificación del mapa de tren ATO, así como su carga en las unidades de tren afectadas

8.2 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE DIAGONALES EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-AM

8.2.1 Actuaciones de desmontaje previas

- Modificación de los enclavamientos de ambas vías para la inhabilitación de la diagonal e itinerarios a la desviada asociados. Esta modificación deberá garantizar la prestación del servicio mediante la realización de itinerario a la recta en ambas líneas con la comprobación de las agujas a la recta y en sentido normal de circulación. El resto de itinerarios no podrán ser mandados. Así mismo, deberá establecerse una reducción temporal de la velocidad en la interestación afectada por la renovación del aparato durante el transcurso de la obra.
- Modificación del CTC debido a la condena del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Retirada, traslado y almacenamiento para posterior instalación de los accionamientos de la aguja del desvío y los calces del enlace, tirantes y proyectores de los mismos, así como el cableado desde el motor al armario de vía.
- Retirada del lazo de ATO de la interestación afectada, incluyendo cableado hasta el armario.
- Retirada de lazo de ATP de la desviada, así como el cableado hasta el armario.

- Desmontaje, traslado y almacenamiento para posterior instalación de las señales afectadas.
- Protección de todos los elementos de señalización que no hayan podido ser retirados debido a su necesidad para la prestación del servicio de viajeros en modo ATP.

8.2.2 Actuaciones durante el período de renovación del aparato de vía

- Adaptación temporal de la posición de los circuitos de vía correspondientes al desvío como consecuencia del aumento de la longitud del aparato.
- Desconexión, levante y posterior conexión de juntas inductivas de los circuitos de vía como consecuencia de las tareas de cambio de carril y hormigonado de la plataforma.
- Pruebas y ajustes de los circuitos de vía modificados para garantizar la prestación del servicio en modo ATP.
- Retranqueo de paso de cables como consecuencia de la nueva disposición de elementos de vía.
- Asistencia y seguimiento de los trabajos de cambio del aparato de vía para la revisión y actuación sobre el cableado de señalización conectado a los carriles.

8.2.3 Actuaciones tras la finalización de los trabajos de renovación del aparato de vía

- Instalación definitiva, ajustes y pruebas de los circuitos de vía afectados.
- Instalación de lazo de ATP. a la desviada definitivo.
- Instalación y pruebas de la baliza y lazo de ATO. desmontadas.
- Instalación y pruebas, en su posición original o nueva ubicación, de las señales desmontadas y/o suministro de nuevas señales LED.
- Suministro dependiendo del estado del motor previo, instalación, ajuste y prueba de los accionamientos, así como los proyectores asociados, incluyendo la modificación de cableado, armarios y enclavamiento para el funcionamiento de los nuevos accionamientos "NORMA TÉCNICA Nº1524: Accionamientos: Instalación, mando y control de motores". En caso de reutilización de motores, se deberá proceder a la revisión interna y engrase de los mismos.
- Modificación y pruebas de los enclavamientos en horario nocturno, para su adecuación a la situación definitiva, incluyendo incluyendo el alta de la diagonal e itinerarios asociados. Así mismo, deberá retirarse la limitación temporal de velocidad implantada

en el tramo. Estas actuaciones incluirán 2 noches de pruebas de la versión definitiva para pruebas internas de METRO.

- Modificación del CTC para el alta del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Pruebas en caso de modificación de la longitud de los circuitos de vía o velocidades de los tramos de obra renovados para la modificación del mapa de tren ATO, así como su carga en las unidades de tren afectadas

8.3 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE BRETELES EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-AM

8.3.1 Actuaciones de desmontaje previas

- Modificación de los enclavamientos de ambas vías para la inhabilitación de la bretel e itinerarios a la desviada asociados. Esta modificación deberá garantizar la prestación del servicio mediante la realización de itinerario a la recta en ambas líneas con la comprobación de las agujas a la recta y en sentido normal de circulación. El resto de itinerarios no podrán ser mandados. Así mismo, deberá establecerse una reducción temporal de la velocidad en la interestación afectada por la renovación del aparato durante el transcurso de la obra.
- Modificación del CTC debido a la condena del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Retirada, traslado y almacenamiento para posterior instalación de los accionamientos de la aguja del desvío y los calces del enlace, tirantes y proyectores de los mismos, así como el cableado desde el motor al armario de vía.
- Retirada del lazo de ATO de la interestación afectada, incluyendo cableado hasta el armario.
- Retirada de lazo de ATP de la desviada, así como el cableado hasta el armario.
- Desmontaje, traslado y almacenamiento para posterior instalación de las señales afectadas.
- Protección de todos los elementos de señalización que no hayan podido ser retirados debido a su necesidad para la prestación del servicio de viajeros en modo ATP.

8.3.2 Actuaciones durante el período de renovación del aparato de vía

- Adaptación temporal de la posición de los circuitos de vía correspondientes al desvío como consecuencia del aumento de la longitud del aparato.
- Desconexión, levante y posterior conexión de juntas inductivas de los circuitos de vía como consecuencia de las tareas de cambio de carril y hormigonado de la plataforma.
- Pruebas y ajustes de los circuitos de vía modificados para garantizar la prestación del servicio en modo ATP.
- Retranqueo de paso de cables como consecuencia de la nueva disposición de elementos de vía.
- Asistencia y seguimiento de los trabajos de cambio del aparato de vía para la revisión y actuación sobre el cableado de señalización conectado a los carriles.

8.3.3 Actuaciones tras la finalización de los trabajos de renovación del aparato de vía

- Instalación definitiva, ajustes y pruebas de los circuitos de vía afectados.
- Instalación de lazo de ATP. a la desviada definitivo.
- Instalación y pruebas de la baliza y lazo de ATO desmontadas.
- Instalación y pruebas, en su posición original o nueva ubicación, de las señales desmontadas y/o suministro de nuevas señales LED.
- Suministro dependiendo del estado del motor previo, instalación, ajuste y prueba de los accionamientos, así como los proyectores asociados, incluyendo la modificación de cableado, armarios y enclavamiento para el funcionamiento de los nuevos accionamientos "NORMA TÉCNICA Nº1524: Accionamientos: Instalación, mando y control de motores". En caso de reutilización de motores, se deberá proceder a la revisión interna y engrase de los mismos.
- Modificación y pruebas de los enclavamientos en horario nocturno, para su adecuación a la situación definitiva, incluyendo el alta de la bretel e itinerarios asociados. Así mismo, deberá retirarse la limitación temporal de velocidad implantada en el tramo. Estas actuaciones incluirán 2 noches de pruebas de la versión definitiva para pruebas internas de METRO.
- Modificación del CTC para el alta del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.

- Pruebas en caso de modificación de la longitud de los circuitos de vía o velocidades de los tramos de obra renovados para la modificación del mapa de tren ATO, así como su carga en las unidades de tren afectadas

8.4 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE DESVÍOS EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-FM

8.4.1 Actuaciones de desmontaje previas

- Modificación de los enclavamientos de ambas líneas para la inhabilitación del desvío e itinerarios a la desviada asociados. Esta modificación deberá garantizar la prestación del servicio mediante la realización de itinerario a la recta en ambas líneas con la comprobación de las agujas a la recta y en sentido normal de circulación. El resto de itinerarios no podrán ser mandados. Así mismo, deberá establecerse una reducción temporal de la velocidad en la interestación afectada por la renovación del aparato durante el transcurso de la obra.
- Modificación del CTC debido a la condena del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Retirada, traslado y almacenamiento para posterior instalación de los accionamientos de la aguja del desvío y los calces del enlace, tirantes y proyectores de los mismos, así como el cableado desde el motor al armario de vía.
- Retirada del lazo de ATO de la interestación afectada, incluyendo cableado hasta el armario.
- Retirada de lazo de ATP de la desviada, así como el cableado hasta el armario.
- Desmontaje, traslado y almacenamiento para posterior instalación de las señales afectadas.
- Protección de todos los elementos de señalización que no hayan podido ser retirados debido a su necesidad para la prestación del servicio de viajeros en modo ATP.

8.4.2 Actuaciones durante el período de renovación del aparato de vía

- Adaptación temporal de la posición de los circuitos de vía correspondientes al desvío como consecuencia del aumento de la longitud del aparato.
- Pruebas y ajustes de los circuitos de vía modificados para garantizar la prestación del servicio en modo ATP.

- Retranqueo de paso de cables como consecuencia de la nueva disposición de elementos de vía.
- Asistencia y seguimiento de los trabajos de cambio del aparato de vía para la revisión y actuación sobre el cableado de señalización conectado a los carriles.

8.4.3 Actuaciones tras la finalización de los trabajos de renovación del aparato de vía

- Instalación definitiva, ajustes y pruebas de los circuitos de vía afectados.
- Instalación de lazo de ATP a la desviada definitivo.
- Instalación y pruebas de la baliza y lazo de ATO desmontadas.
- Instalación y pruebas, en su posición original o nueva ubicación, de las señales desmontadas y/o suministro de nuevas señales LED.
- Suministro dependiendo del estado del motor previo, instalación, ajuste y prueba de los accionamientos, así como los proyectores asociados, incluyendo la modificación de cableado, armarios y enclavamiento para el funcionamiento de los nuevos accionamientos "NORMA TÉCNICA Nº1524: Accionamientos: Instalación, mando y control de motores". En caso de reutilización de motores, se deberá proceder a la revisión interna y engrase de los mismos.
- Modificación y pruebas de los enclavamientos en horario nocturno, para su adecuación a la situación definitiva, incluyendo el alta del desvío e itinerarios asociados en ambas líneas. Así mismo, deberá retirarse la limitación temporal de velocidad implantada en el tramo. Estas actuaciones incluirán 2 noches de pruebas de la versión definitiva para pruebas internas de METRO.
- Modificación del CTC para el alta del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Pruebas en caso de modificación de la longitud de los circuitos de vía o velocidades de los tramos de obra renovados para la modificación del mapa de tren ATP/ATO DTG, así como su carga en las unidades de tren afectadas

8.5 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE DIAGONALES EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-FM

8.5.1 Actuaciones de desmontaje previas

- Modificación de los enclavamientos de ambas vías para la inhabilitación de la diagonal e itinerarios a la desviada asociados. Esta modificación deberá garantizar la prestación del servicio mediante la realización de itinerario a la recta en ambas líneas con la comprobación de las agujas a la recta y en sentido normal de circulación. El resto de itinerarios no podrán ser mandados. Así mismo, deberá establecerse una reducción temporal de la velocidad en la interestación afectada por la renovación del aparato durante el transcurso de la obra.
- Modificación del CTC debido a la condena del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Retirada, traslado y almacenamiento para posterior instalación de los accionamientos de la aguja del desvío y los calces del enlace, tirantes y proyectores de los mismos, así como el cableado desde el motor al armario de vía.
- Retirada del lazo de ATO de la interestación afectada, incluyendo cableado hasta el armario.
- Retirada de lazo de ATP de la desviada, así como el cableado hasta el armario.
- Desmontaje, traslado y almacenamiento para posterior instalación de las señales afectadas.
- Protección de todos los elementos de señalización que no hayan podido ser retirados debido a su necesidad para la prestación del servicio de viajeros en modo ATP.

8.5.2 Actuaciones durante el período de renovación del aparato de vía

- Adaptación temporal de la posición de los circuitos de vía correspondientes al desvío como consecuencia del aumento de la longitud del aparato.
- Pruebas y ajustes de los circuitos de vía modificados para garantizar la prestación del servicio en modo ATP.
- Retranqueo de paso de cables como consecuencia de la nueva disposición de elementos de vía.

- Asistencia y seguimiento de los trabajos de cambio del aparato de vía para la revisión y actuación sobre el cableado de señalización conectado a los carriles.

8.5.3 Actuaciones tras la finalización de los trabajos de renovación del aparato de vía

- Instalación definitiva, ajustes y pruebas de los circuitos de vía afectados.
- Instalación de lazo de ATP a la desviada definitiva.
- Instalación y pruebas de la baliza y lazo de ATO desmontadas.
- Instalación y pruebas, en su posición original o nueva ubicación, de las señales desmontadas y/o suministro de nuevas señales LED.
- Suministro dependiendo del estado del motor previo, instalación, ajuste y prueba de los accionamientos, así como los proyectores asociados, incluyendo la modificación de cableado, armarios y enclavamiento para el funcionamiento de los nuevos accionamientos "NORMA TÉCNICA Nº1524: Accionamientos: Instalación, mando y control de motores". En caso de reutilización de motores, se deberá proceder a la revisión interna y engrase de los mismos.
- Modificación y pruebas de los enclavamientos en horario nocturno, para su adecuación a la situación definitiva, incluyendo el alta de la diagonal e itinerarios asociados. Así mismo, deberá retirarse la limitación temporal de velocidad implantada en el tramo. Estas actuaciones incluirán 2 noches de pruebas de la versión definitiva para pruebas internas de METRO.
- Modificación del CTC para el alta del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Pruebas en caso de modificación de la longitud de los circuitos de vía o velocidades de los tramos de obra renovados para la modificación del mapa de tren ATP/ATO DTG, así como su carga en las unidades de tren afectadas.

8.6 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN LA RENOVACIÓN DE BRETELES EN LÍNEAS CON SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN ATP-FM

8.6.1 Actuaciones de desmontaje previas

- Modificación de los enclavamientos de ambas vías para la inhabilitación de la bretel e itinerarios a la desviada asociados. Esta modificación deberá garantizar la prestación del servicio mediante la realización de itinerario a la recta en ambas líneas con la comprobación de las agujas a la recta y en sentido normal de circulación. El resto de

itinerarios no podrán ser mandados. Así mismo, deberá establecerse una reducción temporal de la velocidad en la interestación afectada por la renovación del aparato durante el transcurso de la obra.

- Modificación del CTC debido a la condena del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Retirada, traslado y almacenamiento para posterior instalación de los accionamientos de la aguja del desvío y los calces del enlace, tirantes y proyectores de los mismos, así como el cableado desde el motor al armario de vía.
- Retirada del lazo de ATO de la interestación afectada, incluyendo cableado hasta el armario.
- Retirada de lazo de ATP de la desviada, así como el cableado hasta el armario.
- Desmontaje, traslado y almacenamiento para posterior instalación de las señales afectadas.
- Protección de todos los elementos de señalización que no hayan podido ser retirados debido a su necesidad para la prestación del servicio de viajeros en modo ATP.

8.6.2 Actuaciones durante el período de renovación del aparato de vía

- Adaptación temporal de la posición de los circuitos de vía correspondientes al desvío como consecuencia del aumento de la longitud del aparato.
- Pruebas y ajustes de los circuitos de vía modificados para garantizar la prestación del servicio en modo ATP.
- Retranqueo de paso de cables como consecuencia de la nueva disposición de elementos de vía.
- Asistencia y seguimiento de los trabajos de cambio del aparato de vía para la revisión y actuación sobre el cableado de señalización conectado a los carriles.

8.6.3 Actuaciones tras la finalización de los trabajos de renovación del aparato de vía

- Instalación definitiva, ajustes y pruebas de los circuitos de vía afectados.
- Instalación de lazo de ATP a la desviada definitivo.
- Instalación y pruebas de la baliza y lazo de ATO desmontadas.

- Instalación y pruebas, en su posición original o nueva ubicación, de las señales desmontadas y/o suministro de nuevas señales LED.
- Suministro dependiendo del estado del motor previo, instalación, ajuste y prueba de los accionamientos, así como los proyectores asociados, incluyendo la modificación de cableado, armarios y enclavamiento para el funcionamiento de los nuevos accionamientos “NORMA TÉCNICA Nº1524: Accionamientos: Instalación, mando y control de motores”. En caso de reutilización de motores, se deberá proceder a la revisión interna y engrase de los mismos.
- Modificación y pruebas de los enclavamientos en horario nocturno, para su adecuación a la situación definitiva, incluyendo el alta de la bretel e itinerarios asociados en ambas líneas. Así mismo, deberá retirarse la limitación temporal de velocidad implantada en el tramo. Estas actuaciones incluirán 2 noches de pruebas de la versión definitiva para pruebas internas de METRO.
- Modificación del CTC para el alta del desvío, incluyendo modificaciones de la representación.
- Pruebas en caso de modificación de la longitud de los circuitos de vía o velocidades de los tramos de obra renovados para la modificación del mapa de tren ATP/ATO DTG, así como su carga en las unidades de tren afectadas.

9. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS GENERALES

9.1 CONDICIONES GENERALES QUE DEBEN CUMPLIR LOS MATERIALES Y EQUIPOS

Todos los materiales y/o equipos que se utilicen deberán cumplir las condiciones que se establecen en este proyecto y deberán ser aprobados por la Dirección Facultativa, o por las personas en las que esta delegue.

Además de cumplir las prescripciones indicadas en el proyecto, los materiales y/o equipos que se utilicen en la ejecución de los trabajos, deberán cumplir la normativa legal aplicable al ámbito de actuación de estos trabajos y tendrán una calidad igual o superior a la indicada en el proyecto. El Contratista entregará a la Dirección Facultativa los certificados que demuestren fehacientemente la calidad de dichos materiales y/o equipos.

El empleo de materiales autorizados por la Dirección Facultativa no libera al Contratista de la responsabilidad de que estos cumplan las condiciones que se especifican en el proyecto, pudiendo ser rechazados en cualquier momento si se encuentran defectos de calidad o

uniformidad. En este caso, el desmontaje y la reposición del material rechazado correrán a cargo del Contratista sin coste adicional para METRO.

Las marcas que se pudieran citar a lo largo del proyecto constituyen una referencia, estando la Dirección Facultativa abierta a la inclusión de materiales y equipos con iguales o mejores características que los citados.

Excepto que se indique lo contrario, o se apruebe de forma explícita por la Dirección Facultativa, todo el material a suministrar deberá ser original, de primera mano y sin reparar, no admitiéndose elementos de segunda mano o vendidos como reparados o reacondicionados.

9.1.1 Unificación de materiales y equipos

9.1.1.1 Normalización:

La normalización permite disponer de materiales y/o equipos ampliamente aceptados y fácilmente localizables en el comercio. Supone innumerables ventajas desde el punto de vista de explotación, conservación, acopios de materiales y capacitación del personal.

Todos los materiales de uso común o de propósito general (tornillería, fijaciones, etc.) serán normalizados, tanto en el tipo como en sus condiciones físicas o químicas, evitando en lo posible el empleo de estos materiales bajo normas especiales del Contratista o fuera de los estándares de normalización del ámbito territorial de los trabajos.

Asimismo, las soluciones constructivas deberán ser modulares, permitiendo reducir los tiempos/costes de construcción y los costes operativos del Propietario, siempre y cuando sean conservadas las condiciones estéticas y de durabilidad requeridas.

9.1.1.2 Intercambiabilidad:

Todos los materiales y equipos, aunque se construyan en diferentes fábricas y/o talleres, deberán ser exactamente iguales, pudiéndose intercambiar todos los elementos con extrema facilidad y sin necesidad de realizar modificaciones en los mismos. Este requerimiento se extenderá tanto a nivel de equipo como para cualquiera de sus elementos, aunque se trate de proveedores alternativos del propio Contratista.

Como norma general, en caso de que alguno de los sistemas, materiales y/o equipos a incorporar en los presentes trabajos fuesen iguales a suministros anteriores, serán idénticos en sus aspectos internos y externos y se entregarán conforme a la última edición en que fueron modificados en explotación. La Dirección Facultativa aportará en este caso, cuanta información se disponga de la requerida por el Contratista.

En cualquier momento, la Dirección Facultativa podrá exigir al Contratista comparar estos sistemas, materiales y/o equipos con los existentes en los almacenes de METRO, e incluso realizar la sustitución por alguno de los que están en explotación, todo ello con el fin de garantizar su total intercambiabilidad.

El incumplimiento de esta prescripción o la observación de diferencias en los sistemas, materiales y/o equipos implantados, supuestamente iguales, será motivo de rechazo del mismo y provocará la sustitución por otros que cumplan las prescripciones sin coste adicional para la METRO.

9.1.2 Fabricación de los materiales y equipos

Será obligación del Contratista el acopio de todos los materiales necesarios para la fabricación de los equipos.

Por otra parte, la fabricación y el montaje de los materiales y equipos se realizarán de acuerdo con las especificaciones del proyecto quedando éste obligado a vigilar cíclicamente en las diversas fábricas y/o talleres el cumplimiento de materiales, métodos y procesos, así como a entregar los certificados de calidad y homologación exigidos en el proyecto.

La Dirección Facultativa y/o la Entidad Inspectora si la hubiera, podrán examinar los materiales acopiados con el grado detalle que ellos consideren.

Todos aquellos materiales que sean rechazados se marcarán claramente para impedir su utilización en la fabricación, levantando el Contratista acta de esta no conformidad.

El Contratista deberá comunicar a la Dirección Facultativa la relación de suministradores de aquellos materiales que sean adquiridos a terceros y que tengan una cierta entidad o peso específico dentro del proyecto. En cualquier caso, el Contratista quedará obligado a facilitar a la Dirección Facultativa datos específicos de un material concreto, si ésta última así lo requiere.

9.1.3 Acopio, distribución y transporte de los materiales y equipos

Todos los gastos de acopio, transporte y distribución de materiales serán por cuenta del Contratista (atendiendo al criterio DDP-Delivered Duty Paid), así como la retirada del material sobrante.

Las condiciones de transporte, distribución y retirada de materiales serán aprobadas por la Dirección Facultativa.

El Contratista deberá disponer de todos los medios homologados y/o autorizados por la Dirección Facultativa, necesarios para la realización de los trabajos, incluidos vehículos, conductores y personal acreditado, herramientas, etc.

9.1.4 Inspecciones y ensayos

Las inspecciones y ensayos de los materiales y/o equipos suministrados por el Contratista, así como la aceptación de los mismos, no tienen otro carácter que el de comprobación de las especificaciones técnicas establecidas.

En adición al seguimiento y aseguramiento de la calidad a los que está obligado el Contratista, y con el fin de inspeccionar, vigilar y supervisar las acciones técnicas del proyecto, la Dirección Facultativa por sus propios medios y/o mediante los servicios de una Entidad Inspectoras en caso de que la hubiera, vigilarán el exacto cumplimiento de lo indicado en el presente proyecto, desde el seguimiento del cumplimiento de la planificación y sus diversos hitos, hasta la fabricación, instalación, pruebas y recepciones, salvo que expresamente se indique otra cosa.

9.1.4.1 Inspecciones

Como norma general, ningún material y/o equipo podrá ser utilizado sin que previamente haya sido examinado (ensayado o inspeccionado) con éxito.

Si la Dirección Facultativa tuviera razonable evidencia de que se hubieran realizado trabajos defectuosos o que hubieran sido utilizados materiales y/o equipos en mal estado o de características no acordes con las especificaciones, podría estimar conveniente realizar un examen de la instalación. En tal caso, el Contratista, proveedor o fabricante proporcionará los recursos y mano de obra necesarios para la inspección, en la forma que determine la Dirección Facultativa.

Los defectos, en caso de que los hubiera, serán reflejados en un acta de no conformidad y los materiales y/o equipos defectuosos serán marcados claramente para asegurar así que no serán empleados ni ofrecidos de nuevo, a menos que sean reparados por el Contratista, con el consentimiento previo de la Dirección Facultativa y a su entera satisfacción.

Si la reparación fuese imposible o tan costosa que no compensase el material y/o equipo, éstos serán sustituidos sin dilación.

En el supuesto de que el Contratista no se mostrase dispuesto a realizar la inspección solicitada por la Dirección Facultativa, ésta podrá paralizar los trabajos. Los costes derivados de la realización de la inspección para comprobar la existencia de tales defectos serán facturados al Contratista.

9.1.4.2 Ensayos

El Contratista avisará a la Dirección Facultativa con la antelación suficiente para la asistencia a las pruebas y ensayos, y deberá estar presente cuando dichos ensayos se efectúen en las instalaciones de sus fabricantes o proveedores.

Los materiales y/o equipos sometidos a normas serán ensayados por el Contratista o entidad contratada por el mismo conforme a la edición en vigor de las normas que los regulan en el momento de realizar los ensayos.

En caso de que algún material y/o equipo estuviese sometido a alguna norma/s especial o interna del fabricante, ésta será entregada a la Dirección Facultativa para su aceptación o rechazo.

Después de la firma del contrato, si procede, serán definidos conjuntamente entre Contratista y la Dirección Facultativa, la realización de ensayos adicionales a los contemplados en las normas de aplicación.

La Dirección Facultativa podrá recepcionar los equipos en fábrica y/o taller, por lo que el Contratista informará con la suficiente antelación a la Dirección Facultativa de la realización de las pruebas aportando la siguiente información:

- Proveedor, fecha, lugar, etc.
- Protocolo de pruebas.
- Equipos y recursos necesarios.

Si bien la asistencia del Contratista a estas pruebas se considerará imprescindible, de la cual levantará el acta correspondiente, la Dirección Facultativa asistirá o no a las mismas según su conveniencia. En caso de asistir, el Contratista se encargará de la gestión logística, del transporte y de la seguridad de la Dirección Facultativa.

9.2 RECEPCIÓN

Una vez terminadas las instalaciones se procederá, mediante los protocolos específicos, a realizar las mediciones de parámetros y magnitudes de las instalaciones objeto de la recepción, que deberán quedar reflejados en los documentos de los protocolos.

Si la ejecución de los trabajos no cumpliera con todas las especificaciones, el Contratista procederá, con toda urgencia, a efectuar las correcciones necesarias hasta que desaparezcan las diferencias señaladas. Una vez efectuado este trabajo, podrá procederse a la recepción de las instalaciones.

9.3 CERTIFICACIÓN FINAL DE LOS TRABAJOS

La instalación se someterá a las pruebas de recepción y a todas aquellas que, en base a la experiencia en explotación, la Dirección Facultativa y el Contratista, de común acuerdo consideraran aconsejable realizar.

Asimismo, se procederá a la lectura del proyecto y contratos para contrastar la total ejecución de lo indicado en los citados documentos, y que en caso de no cumplirse se procederá a su resolución previo a la certificación final de los trabajos. Como norma general, no se planteará la realización de la certificación final de los trabajos si no estuvieran implantadas y comprobadas todas las modificaciones surgidas.

Si el resultado es satisfactorio se realizará la certificación final de los trabajos.

En casos absolutamente excepcionales, y para la situación en que no se superen las pruebas de la recepción, y siempre previa conformidad de la Dirección Facultativa, se podrá elevar la correspondiente acta, indicándose en la misma el plazo para la subsanación de defectos, entregas documentales, compromisos, etc., así como las consecuencias de su incumplimiento por parte de Contratista.

No tendrán la consideración de modificaciones y se recogerá en el certificado final de la obra:

- El exceso de mediciones, entendiéndose por tal, la variación que durante la correcta ejecución de la obra se produzca exclusivamente en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, siempre que en global no representen un incremento del gasto superior al 10 por ciento del precio del contrato inicial.

9.4 PLAN DE CALIDAD

Además de cumplimentar los datos propios de pruebas, ensayos, planillas, etc., el personal del Contratista destinado en estas áreas, deberá tener la libertad adecuada para mantenerse crítico con sus propios trabajos y la independencia suficiente como para rechazar los elementos que proceda, independientemente del estado de los trabajos, antes de ser ofrecida para la aceptación de la Dirección Facultativa y/o la Entidad Inspectora.

El Contratista entregará a la Dirección Facultativa, a solicitud de éste, el manual de calidad, los procedimientos internos establecidos, con carácter general o para el contrato al que se refiere este concurso, para el adecuado seguimiento y cumplimiento de la misma, sobre todo en los aspectos de revisión de proyecto, control de modificaciones o acciones correctivas, control de rechazos, registros y revisión del sistema y aprobación de proveedores.

Asimismo, también hará entrega de todas las instrucciones de trabajo de las actividades importantes o de interés en el proceso de fabricación, montaje y aquellas otras que resulten importantes por su influencia en la explotación o mantenimiento. Para ello se establecerán programas y auditorías para constatar el cumplimiento y trazabilidad de los procesos de trabajo.

La presentación del Plan de Calidad en la oferta técnica no implica su aceptación por parte de la Dirección Facultativa, pudiendo ésta exigir modificaciones, ampliaciones e incluso la nueva redacción de dicho plan.

9.5 DOCUMENTACIÓN FINAL

La documentación final deberá ser entregada por el Contratista a la Dirección Facultativa, dentro del mes siguiente a la Recepción, en las condiciones y forma que hayan establecido previamente.

Deberá disponer de la calidad suficiente para, a juicio de la Dirección Facultativa, asegurar la operación y mantenimiento de todos los elementos de las instalaciones objeto del presente PPT.

Se suministrará en soporte informático y en papel, en castellano y contendrá al menos: la memoria explicativa de lo realmente ejecutado, las modificaciones efectuadas con respecto al proyecto, planos, mediciones, presupuestos, esquemas, descripciones del funcionamiento de los equipos, especificación de los componentes, normas de uso y mantenimiento, etc.

9.5.1 Propiedad de la documentación

La documentación final podrá ser utilizada por METRO en la forma que estime conveniente, siempre y cuando sea únicamente en su provecho y no para terceros.

9.5.2 Documentación a entregar

El Contratista hará entrega de las especificaciones de cada uno de los equipos o elementos de la instalación donde se indicará al menos: características, funcionalidad, prescripciones de mantenimiento, plazos y proceso (durante los períodos establecidos), normas de prueba y ajuste, lista de piezas constituyentes, límites de desgaste, instrumentación precisa, renovaciones sistemáticas, cualificación del personal y tiempo para la realización de los trabajos. Toda esta documentación deberá ser aprobada por la Dirección Facultativa.

El Contratista enviará cuanta información sea conveniente para la mejor explotación y mantenimiento de los sistemas objeto de su suministro, según su propio criterio y de forma complementaria a lo aquí reflejado.

Por otra parte, la Dirección Facultativa podrá solicitar cuanta información estime oportuna para el desempeño de sus funciones.

En el caso de equipos comerciales, el Contratista entregará los manuales de usuario, referencia, servicio, instalación, configuración, programación, administración y cualquier otro documento que se pueda solicitar al fabricante y que sea necesario para el posterior mantenimiento de la instalación.

Si la instalación incluyese **licencias administrativas o comerciales** para el uso de los equipos, el Contratista lo deberá comunicar expresamente mediante la entrega de un certificado de las licencias adquiridas, en el que se detallará al menos, el equipo afectado, el tipo de licencia y uso, duración y trámites para su renovación.

Con el fin de unificar criterios sobre la documentación según su tipo y complejidad de la instalación y para evitar disparidades durante el desarrollo de los trabajos, se deberá realizar una definición conjunta de la misma acordada entre la Dirección Facultativa y el Contratista.

Básicamente deberá recoger la especificación funcional de los diferentes sistemas implantados, incluyendo una descripción detallada de la solución adoptada:

- Proyecto definitivo (memoria, presupuesto, cálculos, planos etc.) en caso que proceda.
- Manual de uso del sistema.
- Relación de equipos y elementos utilizados, indicando:
 - Fabricante.
 - Modelo.
 - Número de serie.
 - Características técnicas.
 - Inventario por localización.
 - Certificados de calidad.
- Relación de software:
 - Propietario.
 - Licencias.
 - Versiones y requisitos técnicos.
 - Inventario por máquina y localización, en el formato especificado por la Dirección Facultativa, de acuerdo al Gestor de Mantenimiento de METRO.
- Protocolos de pruebas realizadas.
- Documentación legal (alta en industria, etc.)
- Plan de calidad
- Plan de Mantenimiento: Todos los trabajos inherentes al mantenimiento quedarán reflejados en el Plan General de Mantenimiento, documento base de todas las acciones a efectuar en el que se establecerán las condiciones en que se realizará el mantenimiento en su globalidad, tanto en lo referente al mantenimiento preventivo

como el correctivo, de modo que se garantice la operatividad en el funcionamiento y en los objetivos estipulados:

- Instalación tipo según la localización, incluyendo:
 - Planos que permitan la identificación de los distintos equipos y de los elementos que lo integran.
 - Esquemas de conexión de equipos.
- Descripción funcional de cada uno de los equipos y módulos.
- Instrucciones de montaje y desmontaje de los elementos sustituibles.
- Esquemas de situación de puentes, microinterruptores, puntos de medida y componentes ajustables.
- Protocolo de comprobación.
- Protocolo de configuración.
- Protocolo de ajuste.
- Pirámide de averías.
- Operaciones de mantenimiento preventivo.
- Pruebas a que deben someterse los equipos tras los ciclos de conservación, al objeto de garantizar la seguridad y funcionalidad.
- Documentación de detalle que permita la reparación de cualquier elemento o subconjunto por medios propios.

9.5.3 Soporte informático de la documentación

Adicionalmente a la entrega de la Documentación en papel, se entregará en soporte informatizado de acuerdo a las siguientes normas y formatos:

- Los textos se entregarán en el formato del procesador de textos Word de Microsoft. A cada documento le corresponderá un único fichero. Asimismo, se entregará un único fichero del conjunto de documentos en formato PDF.
- Los planos se suministrarán en formato de Autocad 2010.

En el caso de que el Contratista no pudiera enviar la documentación en alguno de los formatos establecidos, la Dirección Facultativa estudiará la posibilidad del envío de otro tipo de formato.

La estructura, presentación, tipo de formato, proceso, codificación, etc., serán indicados por la Dirección Facultativa.

9.6 PERMISOS, LICENCIAS Y VISADOS

Los trabajos se desarrollarán con arreglo a las condiciones del presente Pliego y de acuerdo con los programas previstos para la ejecución de los trabajos, según lo determinado por la Dirección Facultativa de las mismas.

El Contratista se ajustará flexiblemente al programa de trabajo del proyecto o modificaciones que vaya exigiendo la buena marcha de aquéllas.

Todos los trabajos en túnel descritos requerirán que la empresa que los realice disponga de los trabajadores cualificados para ello y, además, en caso de trabajos en altura, sobre proximidades de cables en tensión o por el empleo de dresinas con grúa, deberá disponer de agentes de comprobación de cortes de tensión autorizados por METRO, siguiendo los procedimientos de corte y reposición.

En caso de empleo de dresinas, los vehículos ferroviarios deberán estar homologados por METRO al inicio de los trabajos. La información acerca de la autorización y homologación de vehículos auxiliares y conductores para trabajos en vía en METRO está disponible en la página web:

<https://www.metromadrid.es/es/perfil-del-contratante/preguntas-mas-frecuentes>

Los trabajos del Contratista deberán estar cubiertos por los correspondientes seguros de Responsabilidad Civil para el personal técnico adscrito a la obra por el Contratista.

9.7 REQUISITOS DE SEGURIDAD

La ejecución de los trabajos descritos en este pliego y la documentación necesaria deberá realizarse siguiendo los siguientes requisitos de seguridad:

ID	Requisito
REQ01	Cumplimiento de la norma UNE- EN 50126-1:2018 o equivalente - Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS). Parte 1: Procesos RAMS genéricos.
REQ02	Cumplimiento de la norma UNE- EN 50126-2:2018 o equivalente - Aplicaciones ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS). Parte 2: Aproximación sistemática para la seguridad.
REQ03	Cumplimiento de la norma UNE- EN 50128:2012 o equivalente - Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Software para sistemas de control y protección del ferrocarril.
REQ04	Cumplimiento de la norma UNE- EN 50129:2020 o equivalente - Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Sistemas electrónicos relacionados con la seguridad para la señalización.

ID	Requisito
REQ05	Cumplimiento de la norma UNE- EN 50159:2011 o equivalente - Aplicaciones ferroviarias. Sistemas de comunicación, señalización y procesamiento. Comunicación relacionada con la seguridad en sistemas de transmisión.
REQ06	El suministrador debe realizar y entregar un Plan de Seguridad de acuerdo a la norma UNE-EN 50126-1:2018 o equivalente.
REQ13	El suministrador del sistema debe realizar un análisis de los riesgos asociados a sus sistemas incluyendo los interfaces con otros sistemas.
REQ14	El análisis de riesgos debe incluir los riesgos relacionados con situaciones provisionales debido a obras y/o puesta en servicio del sistema.
REQ15	El análisis de riesgos debe incluir los riesgos relacionados con situaciones degradadas de operación debido a obras y/o puesta en servicio del sistema.
REQ16	El análisis de riesgos debe identificar los riesgos transferidos al operador.
REQ17	El análisis de riesgos debe identificar los riesgos transferidos al mantenedor.
REQ18	El suministrador debe comunicar a METRO los riesgos transferidos al operador y al mantenedor en un documento específico.
REQ20	El suministrador debe entregar el análisis de riesgos a METRO.
REQ23	El suministrador debe entregar cualquier documento referenciado en el Caso de Seguridad o Informe de Seguridad que sea solicitado por METRO. Aquella documentación en los que el suministrador pueda justificar la presencia de contenido bajo Propiedad Industrial, deberá poner a disposición para lectura el contenido del mismo que pueda ser consultado por parte de METRO.
REQ24	El suministrador debe entregar un Plan de Obras, Pruebas y Puesta en Servicio.
REQ25	El Plan de Obras, Pruebas y Puesta en Servicio debe incluir un capítulo donde se identifiquen los escenarios que afecten a la operación en caso de no poder completar tareas o que el resultado de trabajos o pruebas no sea satisfactorio.
REQ26	El suministrador debe entregar un documento donde se analice los cambios realizados en el sistema y su nula afectación al resto de funcionalidades del sistema. También debe detallar las pruebas necesarias para comprobar el correcto funcionamiento del cambio.
REQ27	REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N o 402/2013 DE LA COMISIÓN de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo

Tabla 2 Requisitos de seguridad

Por tanto, como se indica en el punto REQ27 y tras el compromiso de Metro de Madrid de adoptar el Método Común de Seguridad con la ejecución del Reglamento 402/2013, podrá solicitarse cualquier documento necesario para el cumplimiento de dicho Reglamento, y deberá ser entregado en el plazo indicado para su correcta aprobación.

Adicionalmente, para toda obra que implique modificación o suministro de nuevo hardware o software se requerirá:

ID	Requisito
REQ07	El suministrador del sistema debe entregar los manuales de mantenimiento de los equipos que componen el sistema.
REQ08	Los manuales de mantenimiento de los equipos que componen el sistema deben identificar claramente las Condiciones de Aplicación Relacionadas con la Seguridad (SRAC).
REQ09	El suministrador del sistema debe entregar los manuales de instalación y desmontaje de los equipos que componen el sistema.
REQ10	Los manuales de instalación y desmontaje de los equipos que componen el sistema deben identificar claramente las Condiciones de Aplicación Relacionadas con la Seguridad (SRAC).
REQ11	El suministrador del sistema debe entregar los manuales de operación de los equipos que componen el sistema.
REQ12	Los manuales de operación de los equipos que componen el sistema deben identificar claramente las Condiciones de Aplicación Relacionadas con la Seguridad (SRAC).
REQ19	El documento de riesgos transferidos por el suministrador a METRO debe incluir la trazabilidad entre el documento de riesgos transferidos y los manuales de operación, mantenimiento e instalación y desmontaje entregados por el suministrador.
REQ21	El suministrador debe entregar un Caso de Seguridad (Safety Case) consistente con las normas UNE- EN 50126-1:2018, UNE- EN 50126-2:2018 y UNE- EN 50129 o equivalentes.

Tabla 3 Requisitos de seguridad adicionales para modificaciones y nuevos suministros software/hardware

Para el resto de obras en las que la instalación no sufra modificaciones y no exista suministro de equipos, serán requisitos indispensables adicionales:

ID	Requisito
REQ22	Cuando no existan cambios en la configuración del sistema, el suministrador podrá evidenciar la gestión de la seguridad entregando un informe de seguridad.

Tabla 4 Requisitos de seguridad adicionales para actuaciones sin cambios en el sistema de señalización

10. GARANTÍA

10.1 OBJETO

La garantía es la obligación de la empresa adjudicataria de corregir defectos del equipamiento de nuevo suministro durante un periodo determinado, y será aplicada sobre la totalidad de las

mismas, independientemente de que sean de la propia fabricación del Contratista, o bien, subcontratadas a terceros por el mismo.

10.2 PLAZO

El plazo de la garantía será de 2 (DOS) años, y comenzará a contar desde que se haga efectiva la Recepción de las instalaciones.

10.3 DERECHOS Y OBLIGACIONES

Esta garantía incluirá la solución de cualquier problema que surja derivado de los suministros de nuevos equipos y de las modificaciones en sistemas llevadas a cabo dentro del alcance de este PPT.

10.3.1 Derechos

Durante el periodo de garantía, METRO tendrá derecho a:

- La reparación totalmente gratuita por el Contratista, de los vicios o defectos que se manifestasen durante el uso normal de las instalaciones, debiendo el Contratista asumir todos los costes directos de tal reparación, incluyendo los costes de materiales, mano de obra, recogida y entrega, embalaje y envío, programación y configuración.
- En el caso de que, a criterio del Contratista, la reparación no fuese posible, y las instalaciones objeto de la garantía no presentasen las condiciones óptimas, METRO tendrá derecho a la sustitución de elementos defectuosos por otros de características idénticas o superiores, incluyendo los costes de instalación, configuración y parametrización para su puesta en explotación.

10.3.2 Obligaciones

El Contratista estará sujeto a las siguientes obligaciones:

- Entregar la información de cada una de las actuaciones realizadas con el grado de detalle indicado por METRO, en el soporte y formato facilitado por la misma. Estará obligado, si así se requiere, a la explotación del sistema de gestión de Mantenimiento de METRO, registrando en éste toda la información técnica y operativa relativa a las instalaciones y a todas las incidencias y acciones realizadas.
- Llevar a cabo la investigación, análisis y determinación de actuaciones, para la resolución de problemas repetitivos en las instalaciones.

- Aclarar a METRO cualquier duda que surgiese sobre la documentación técnica y/o sobre los elementos bajo el alcance de la garantía.
- Indicar a METRO las mejoras que se pudiesen plantear en los procesos de mantenimiento y/o de uso de los equipos suministrados por el Contratista; así como informar a METRO de cualquier uso y/o mantenimiento indebido que fuesen detectados y que pudiesen dar lugar a exclusiones a la garantía detalladas en un apartado posterior.
- Cumplir con los niveles de servicio detallados en este PPT.
- Disponer de las herramientas e instrumentación necesarias.

10.3.3 Procedimiento

Ante una incidencia motivada por defecto en los alcances cubiertos por la garantía, los pasos a seguir serían los siguientes:

- La localización de la pieza averiada y sustitución de la misma por otro repuesto libre de defectos (correctivo de primer nivel) será realizada por el Contratista. Si bien la atención de primer nivel será por la organización de mantenimiento de METRO, ésta podrá solicitar, para dicho mantenimiento correctivo de primer nivel, el apoyo técnico y asistencia in situ por el Contratista.
- Una vez el Contratista haya restablecido el servicio y desmontado los elementos que haya encontrado defectuosos, METRO informará de los elementos que considere deban ser cubiertas por la garantía. Dichos elementos estarán a disposición del Contratista responsable de la garantía en el lugar que determine la Dirección Facultativa o la empresa que esta designe para la realización de las tareas de mantenimiento, siendo total responsabilidad del Contratista los costes de transporte que se puedan producir en el transcurso de reparación. El tiempo de respuesta de la reparación incluirá el tiempo que el Contratista emplee para determinar si dicha reparación está cubierta por la garantía.

10.4 NIVELES DE SERVICIO

La calidad de la prestación de servicio recibida durante el periodo de garantía quedará determinada mediante el parámetro definido como tiempo de reparación, que es el tiempo transcurrido desde que el elemento defectuoso es recepcionado por el Contratista hasta que el elemento reparado (o bien otro de características idénticas o superiores) es entregado en el lugar determinado por la Dirección Facultativa.

En función del grado de repercusión que tenga cada incidencia sobre la normal explotación de la red, su servicio de transporte de viajeros y la seguridad de las personas y las instalaciones,

METRO tiene fijado un determinado grado de criticidad que implicará unos tiempos máximos de reparación.

Nivel	Criticidad	Tipo de Incidencia
1	Máxima	Incidencia catalogada de alto impacto en la explotación del servicio.
2	Media	Cualquier otra incidencia con afección al servicio no considerada de alto impacto.
3	Baja	Incidentes que no afecten al servicio.

Tabla 5: Grados de criticidad según tipo de incidencia

Cualquier incidencia motivada por defectos que el Contratista considere deban ser cubiertos por la garantía originará una comunicación de METRO hacia el Contratista en la que el primero indicará al segundo la naturaleza de la incidencia y fijará el nivel de criticidad asignado a la misma.

Esta comunicación se realizará de vía telefónica, escrita, e-mail, SMS o fax (pudiendo estar activos uno o más tipos de comunicación y más de uno de cada tipo), debiendo estar operativo las 24 horas de todos los días del año.

Los tiempos de reparación exigidos en función de la criticidad de las incidencias se muestran en la tabla adjunta:

Nivel Criticidad	Tipo Incidencia	Tiempo reparación
1	Alto Impacto	24h
2	Normal	48h
3	No afecta al servicio	72 h

Tabla 6: Tiempos de reparación exigidos en función de la criticidad de las incidencias

10.5 SEGUIMIENTO DURANTE EL PLAZO DE GARANTÍA

El Contratista deberá proporcionar en su oferta técnica el MTBF (tasa media de tiempo entre fallos medida en horas) de sus equipos. Este dato formará parte integrante del contrato y será utilizado como parámetro de seguimiento durante el plazo de garantía. Se empezará a contabilizar pasado un mes de la Recepción y puesta en marcha, para no computar el periodo de mortandad infantil.

Del total de equipos recepcionados se descontarán aquellos paralizados por causas no imputables al Contratista y entre cuyos motivos habituales están, orientativamente, los siguientes:

- Incorporación de nuevos equipos ajenos al Contratista.

- Formación profesional.
- Mal uso, trato indebido o vandalismo.
- Cualquier otra paralización de naturaleza semejante, no imputable al Contratista.

Durante el periodo de garantía se realizará un seguimiento de la fiabilidad del sistema. Si durante este plazo de garantía no se consigue alcanzar este parámetro de calidad, ésta se prolongará según se especifica en el apartado "Ampliación de la garantía". Se realizará por parte del Contratista un estudio mensual sobre la fiabilidad del sistema que afectará a todos los equipos instalados y superado por tanto el periodo de mortandad infantil.

Si algún mes no se cumplen los ratios de calidad, el Contratista se obliga contractualmente a informar por escrito a METRO sobre las causas de su incumplimiento y las medidas correctoras que debe tomar.

Si un equipo concreto presenta un número anormal de averías, se podrá eliminar del cómputo general si METRO lo acepta, para evitar desviaciones que no caractericen el funcionamiento real del sistema. Será sustituido por otro nuevo y comenzará su plazo de garantía.

10.6 AMPLIACIÓN DE LA GARANTÍA

El periodo de garantía será aumentado en periodos de seis meses hasta que se consigan los datos de fiabilidad ofertados, computándose los seis meses últimos antes de la fecha de finalización de garantía o los seis últimos meses de ampliación de dicha garantía.

10.7 EXCLUSIONES A LA GARANTÍA

Se definen las exclusiones a la garantía como aquellos daños, fallos o defectos en el funcionamiento de las instalaciones en que la necesidad de mantenimiento correctivo resulta de una o varias de las causas siguientes, no imputables al Contratista:

- Razones de fuerza mayor, tales como inundaciones, incendio, vandalismo, amotinamiento, huracanes o inclemencias climatológicas extremas, etc.
- Mal uso o mala conservación por parte de METRO.

11. OBLIGATORIEDAD SUBSIDIARIA DEL CONTRATISTA ANTE LOS PERJUICIOS OCASIONADOS A TERCEROS

Con independencia de las posibles penalizaciones establecidas en el Pliego de Condiciones Particulares para la Contratación, si durante el desarrollo de los trabajos y por causas imputables al Contratista se produjera un perjuicio a terceros, el Contratista se hará cargo de todos los costes y penalizaciones derivados del mismo sin repercusión alguna para METRO. Esto se aplica tanto a cualquier afección que una mala ejecución de los trabajos descritos en el presente PPT pudiera ocasionar a otras instalaciones sean o no propiedad de METRO, como al perjuicio causado por el retraso en la ejecución de las mismas, que pueda suponer la pérdida parcial o total de los servicios prestados por dicha instalación a terceros. Todo ello siempre y cuando las causas sean imputables al Contratista.

12. PLANIFICACIÓN

La duración estimada de la obra completa es de 60 (SESENTA) meses con la siguiente planificación.

Para la ejecución de los trabajos descritos, está prevista la realización de los mismos en horario nocturno (de 2:30 a 5:00) de lunes a domingo, garantizando la prestación de servicio en la zona afectada por las obras en modo ATP-Códigos de Velocidad. El total de los trabajos en horario nocturno para cada aparato de vía tendrá una duración estimada de 8 meses, de los cuales 6 meses son para trabajos exclusivos del Servicio de Superestructura de Vía y 2 meses para las instalaciones (Señalización y Electrificación). Posteriormente a la finalización de las instalaciones en vía, será necesario 1 mes para la realización de pruebas de ATP Distancia Objetivo y/o ATO en horario nocturno.

Las situaciones provisionales deben ejecutarse en horario nocturno y previo a la sustitución de la diagonal. La reposición de la situación inicial debe realizarse una vez finalizados los trabajos de vía.

No obstante, tanto el horario como los días de trabajo podrán verse alterados, debido a necesidades circunstanciales de la explotación habitual de METRO.

El licitante debe tener presente que todos los trabajos se realizarán en horario nocturno con la premisa de garantizar la explotación del tramo en horario diurno, por lo que el acceso con vehículos ferroviarios o la entrada de materiales por vía a través de la red en explotación, deberá realizarse en horario fuera de explotación. Los vehículos a utilizar deberán estar homologados por METRO para la circulación por líneas de gálibo estrecho.

MODIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO DE SEÑALIZACIÓN para renovación de desvíos, diagonales o breteles de la red DE METRO DE MADRID

ÁREA DE INGENIERÍA DE INSTALACIONES
SERVICIO DE INGENIERÍA DE SISTEMAS FERROVIARIOS

Los trabajos en el equipamiento de señalización deberán coordinarse con el Servicio de Superestructura de Vía, de modo que puedan ejecutarse simultáneamente durante el horario nocturno y garantizando la prestación del servicio de viajeros, por lo que deberán tomarse las medidas preventivas que determine la Dirección Facultativa.

Asimismo, el contratista deberá tener total disponibilidad durante la fase de obra para el adelanto o retraso del comienzo de sus trabajos, cumpliendo en todo momento la duración máxima de trabajos establecida en el plan de obra.

Tras la puesta en servicio de la instalación de señalización y por un período de al menos 7 días naturales, el contratista deberá tener disponibilidad inmediata 24 horas de lunes a domingo, para la resolución de incidencias del equipamiento instalado y derivadas de la ejecución de la obra, sin que por ello exista devengo alguno.

13. RESUMEN DE PRESUPUESTOS

El presupuesto base de licitación para los trabajos descritos en este Pliego, sin incluir el IVA, es de **DOS MILLONES NOVECIENTAS SESENTA Y CUATRO MIL SETECIENTAS SESENTA Y SEIS EUROS CON CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS DE EURO (2.964.766,46 €)**.


CAPÍTULO 1:	RENOVACIÓN DESVÍO ATP-FM	1 Uds.	85.973,87 €
CAPÍTULO 2:	RENOVACIÓN DIAGONAL ATP-FM	5 Uds.	553.066,29 €
CAPÍTULO 3:	RENOVACIÓN BRETTEL ATP-FM	5 Uds.	722.734,90 €
CAPÍTULO 4:	RENOVACIÓN DESVÍO ATP-AM	1 Uds.	84.172,74 €
CAPÍTULO 5:	RENOVACIÓN DIAGONAL ATP-AM	1 Uds.	103.798,47 €
CAPÍTULO 6:	RENOVACIÓN BRETTEL ATP-AM	1 Uds.	128.350,84 €
CAPÍTULO 7:	EMBARCADO	1 Uds.	813.303,27 €
TOTAL, PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL			2.491.400,38 €
Gastos Generales de la Empresa (13 %)			323.882,05 €
Beneficio Industrial (6 %)			149.484,02 €
PRESUPUESTO EJECUCIÓN CONTRATA			2.964.766,45 €

14. REVISIÓN DE PRECIOS

No procede. Los precios se mantendrán fijos durante toda la vigencia del contrato.

15. EQUIPO REDACTOR DEL PLIEGO

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas ha sido realizado por el siguiente equipo técnico:

Madrid, enero de 2024	
DIRECTOR DE PROYECTO:	AUTOR DEL PROYECTO:
	
D^a. Ana Rodríguez Serrano	D. Daniel del Pino Ramos
DIRECTOR TÉCNICO	
	
D. Dionisio Izquierdo Bravo	