



**PLAN MARCO PARA LA REALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE
"REMODELACIÓN DE LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO DEL
TRAMO SAGRERA – SANT ADRIÀ DE BESÒS"**

ENERO 2010

ÍNDICE

1. DESCRIPCION DE LAS OBRAS	3
2. CONDICIONES GENERALES.....	4
3. CONDICIONANTES DE EXPLOTACION	5
3.1 LIMITACIONES DE VELOCIDAD A LAS CIRCULACIONES FERROVIARIAS.....	6
3.2 INTERVALOS DE CORTE DE CIRCULACIÓN	6
3.3 OPERACIONES CON CORTES DE VÍA	7
4. CONDICIONANTES TECNICOS.....	8
5. PERSONAL DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACION Y MOVIMIENTO.....	9
6. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN PARA LOS TRABAJOS EN VIA O EN SUS PROXIMIDADES	10
6.1. NORMATIVA.....	10
6.2. PLANIFICACION Y PROGRAMACION DE LOS TRABAJOS.....	10
6.3. PROTECCION DE LA ZONA DE SEGURIDAD.....	12
6.4. TRABAJOS CON MAQUINARIA DE OBRA EN LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO	13
6.5. TRABAJOS CON MAQUINARIA DE VIA EN LA ZONA DE SEGURIDAD	13
6.6. FORMACIÓN E INFORMACION.....	14
6.7. PASOS A NIVEL PROVISIONALES POR OBRAS.....	14
6.8. COMPETENCIAS DE INSPECCION Y VIGILANCIA.....	15
6.8. INCIDENCIAS	15
7. INDEMNIZACIONES POR INCUMPLIMIENTO DEL PLAN MARCO.....	16

1. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Con fecha 7 de octubre de 2008 el Ministerio de Fomento, el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte S.A suscribieron el "CONVENIO 2008 PARA LA REALIZACIÓN DE ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA RED DE TITULARIDAD DEL ESTADO EN CATALUÑA EN LO REFERENTE A LA REPOSICIÓN Y MEJORA DE LÍNEAS".

En dicho convenio, se incluye como Anexo I la Resolución de la Secretaría de Estado de infraestructuras de igual fecha por la que se encomienda a ADIF y a SEITT la ejecución de las inversiones contempladas en el Convenio, dividiéndolas en dos capítulos: Inversiones para la modernización de estaciones de cercanías y regionales ; Inversiones para la reposición y mejora de líneas.

El objeto del presente proyecto es establecer las bases técnicas para la Remodelación de la Línea Aérea de Contacto en el tramo comprendido entre La Sagrera y Sant Adrià de Besòs. Las mejoras a realizar son necesarias para lograr una explotación con las máximas condiciones de seguridad y de fiabilidad.

El trayecto objeto del proyecto pertenece a la Red de Cercanías de Barcelona y existen importantes frecuencias de circulación, por lo que las instalaciones requieren estar en las mejores condiciones. Los trabajos que se efectúen, por lo tanto, tienen que evitar las afecciones a la explotación de la línea actual.

Las obras objeto de este proyecto se sitúan entre La Sagrera y Sant Adrià de Besòs. Se trata de la Línea 262 del P.K.0+161 al P.K. 3+577, corresponde a la línea ferroviaria que va desde Barcelona a Mataró, por la que circula la línea 1 de Cercanías de Barcelona, Molins de Rei/L'Hospitalet-Mataró/Maçanet.

La finalidad de la obra es la siguiente:

- Sustitución de equipos de vía general no homologados en la actualidad, por los actualmente vigentes y catalogados por ADIF.
- Dotar a la línea de unas instalaciones de electrificación que optimicen las condiciones de explotación, permitiendo las circulaciones de trenes de altas prestaciones.
- Minimizar las operaciones de mantenimiento de las instalaciones actuales.
- Adaptar las instalaciones a cada una de las fases de obra previstas con las mínimas afecciones a las circulaciones.

El plazo de ejecución previsto según el Plan de Obra del proyecto es de SEIS MESES.

2. CONDICIONES GENERALES

El Plan Marco tiene como objeto establecer las condiciones generales de circulación que se deberán tener en cuenta durante el proceso constructivo y potenciar las prácticas seguras para la correcta ejecución de la obras.

Antes del inicio de las obras, el Contratista deberá presentar al Director de Obra de ADIF el *Plan de Ejecución de la Obra* detallado. Este deberá ser compatible con la explotación ferroviaria y establecerá las fases de las actividades a realizar, además de las situaciones provisionales de explotación que pudieran generarse, marcando los hitos de aquellas operaciones que requieran intervalos extraordinarios y limitaciones de velocidad, al objeto de programar los Planes Alternativos de Transporte de los Operadores.

Durante las obras se respetarán o se modificarán los accesos a las instalaciones manteniendo garantizadas las condiciones establecidas en la Normativa de Salud Laboral y Riesgos Laborales.

Los accesos para viajeros a los andenes, se garantizarán, debiendo cumplir estos los requisitos mínimos que las circunstancias requieran y que establecerá el gestor de la estación con arreglo a sus estándares de calidad.

Una vez finalizada la obra, se retirarán todos los materiales sobrantes o sustituidos de las instalaciones y su entorno, con arreglo a los estándares de calidad de la Dirección afectada por las obras, así como la reposición de los paseos de acceso y tránsito para el personal de servicio a instalaciones ferroviarias e instalaciones de seguridad que se hayan desmantelado o modificado por la obra (con las condiciones de seguridad y salud establecidas). De no ser así se realizará por ADIF con cargo al contratista.

Los cortes en la red de fibra óptica de ADIF con servicio a operadores externos, necesarios para la realización de las actuaciones previstas en proyecto, deberán solicitarse al Director de Obra con una antelación mínima de 45 días.

Así mismo, cualquier falta de servicio a causa de la obra deberá ser asumida por el Contratista.

3. CONDICIONANTES DE EXPLOTACION

Las restricciones a la explotación ferroviaria que se exponen a continuación, tendrán una duración acorde con lo establecido en el *Plan de Obra*. Este plazo, se ajustará posteriormente a los Planes de Obra propuestos por la Empresa Adjudicataria y aprobados por Adif, incorporándose al presente Plan Marco.

Una vez aprobado el Plan Marco cualquier modificación del mismo deberá ser comunicada al Director de Obra, con una antelación mínima de DOS MESES, para su consideración y aprobación por parte de ADIF.

La duración de los cortes de vía que se explicitan a continuación, corresponden a la entrega de vía por parte de ADIF para la ejecución de obra y a la devolución de la misma para restitución del tráfico comercial.

Cualquier variación de los intervalos de trabajo, descritos a continuación, por motivos de la Explotación Ferroviaria, implicará una reprogramación en el tiempo de los trabajos pero en ningún caso serán objeto de reclamación económica por parte del Adjudicatario.

3.1 LIMITACIONES DE VELOCIDAD A LAS CIRCULACIONES FERROVIARIAS

Para la ejecución de Trabajos en las Instalaciones de Electrificación no se prevé ninguna limitación de velocidad, no obstante, antes del inicio de las obras, se analizarán con detalle las condiciones de ejecución de las mismas, por si fuera necesario establecer las limitaciones de velocidad en alguna de las fases de ejecución de las obras. Para ello, el Contratista presentará al Director de Obra de ADIF la petición de limitación de velocidad. Dicha petición estará acompañada de un informe técnico en el que se desarrollen los criterios básicos en los que se basa la limitación de velocidad.

En caso de producirse alguna limitación de velocidad, deberán compaginarse en el tiempo con el resto de actuaciones en la línea de acuerdo con la sesión T.O.C.

3.2 INTERVALOS DE CORTE DE CIRCULACIÓN

Antes de iniciarse las obras y con el fin de minimizar los intervalos de corte de circulación para la ejecución de los trabajos que requieran un intervalo superior a la Banda de Mantenimiento, estos se programarán con una antelación mínima de dos (2) meses. Para ello el Contratista presentará al Director de Obra de ADIF un Plan de Ejecución detallado en el que estarán contemplados todas las fases, actividades, tareas, recursos necesarios para ejecutar la obra, además de las situaciones especiales que requerirán intervalos de corte extraordinarios.

Los cortes de vía extraordinarios se analizarán conjuntamente entre la Dirección Ejecutiva de Red Convencional y Dirección Ejecutiva de Circulación. Estos cortes de vía extraordinarios se podrán aprovechar también por otras obras coincidentes en la zona, si las hubiere, pero siempre con la necesaria coordinación para evitar riesgos o interferencias.

La duración de los intervalos de corte se establecerá a partir de los horarios oficiales, recogidos en el Libro de telefonemas del Gabinete de Circulación y que corresponderán a la entrega de vía por parte de ADIF para la ejecución de obra y la devolución de la misma para la restitución del tráfico comercial.

En la devolución de la vía después de los intervalos de corte, las condiciones de explotación estarán de acuerdo con el esquema de vías e instalaciones de las correspondientes Consignas. Todo ello deberá quedar recogido en los documentos oficiales que exige la normativa de ADIF en los plazos establecidos.

Los intervalos de corte serán válidos durante la vigencia del presente Plan Marco, pudiendo sufrir modificaciones en función de las variaciones de Plan de Transportes de los Operadores.

En caso de que para conceder estos cortes de vía sea preciso el trasbordo de los viajeros de algún tren a otro medio de transporte distinto del ferrocarril, los costes derivados de este trasbordo serán siempre por cuenta de la Empresa Constructora.

3.3 OPERACIONES CON CORTES DE VÍA

La duración de los cortes de vía que se explicitan a continuación se establecerán a partir de los horarios oficiales recogidos en el libro de telefonemas del Gabinete de Circulación y que corresponderán a la entrega de vía por parte de ADIF para la ejecución de las obras y la devolución de la misma para la restitución del tráfico comercial.

- Para aquellos trabajos que requieran cortes de vía o de tensión en catenaria se dispondrá de unos intervalos diarios, en general nocturnos, que coincidirán con la Banda de Mantenimiento habitual. En las inmediaciones de Sant Adrià de Besòs la Banda de Mantenimiento se establece entre las 0:30 y las 4:30 horas de lunes a viernes.

Estos cortes se programarán previos a la ejecución de la obra, pudiendo ser necesario la realización de trabajos en un horario distinto, en fines de semana o días festivos, debidos a

las necesidades del tráfico ferroviario, los cuales deberán ser acordados con la Delegación de Circulación Noreste y los Operadores ferroviarios afectados.

Cualquier intervalo que no se ajuste a lo anteriormente detallado, deberá ser objeto de una programación extraordinaria, que la DE de Circulación negociará con los operadores afectados, previa petición del Director de Obra.

4. CONDICIONANTES TECNICOS

Tras cualquier tipo de trabajo, sea en banda de mantenimiento como en cortes de vía especiales, el contratista adjudicatario de las obras queda obligado a la reposición de cada trayecto donde haya intervenido, garantizando el correcto funcionamiento del conjunto de las instalaciones actuales en servicio, tanto en lo que se refiere a electrificación y vía, como a otras instalaciones de seguridad o comunicaciones que pudieran estar afectadas por los trabajos.

La empresa adjudicataria deberá realizar los pertinentes autocontroles de calidad en cuanto a materiales y geometría de Línea Aérea de Contacto, de acuerdo con la normativa en vigor. Así mismo, la empresa adjudicataria con la suficiente antelación, aportará al Director de Obra y Representante del ADIF, la documentación preceptiva para la puesta en servicio de las obras ejecutadas.

Los costes derivados de las incidencias originadas como consecuencia de la ejecución de las obras, reclamaciones derivadas de los compromisos contractuales de ADIF con sus clientes, así como los generados por supresiones de trenes, transbordos o cualquier otro gasto ocasionado a la explotación ferroviaria por causas imputables a las actuaciones del contratista, serán por cuenta del adjudicatario.

Los costes derivados de los cortes de vía extraordinarios, así como de los transbordos de los trenes suprimidos, en las distintas fases de la obra planificados, serán asumidos por cuenta del adjudicatario de la misma.

Durante la ejecución de la obra, la empresa adjudicataria dispondrá de personal y medios especializados en electrificación, para la reparación de posibles averías derivadas de la ejecución de las obras, con disponibilidad inmediata, durante las 24 horas, incluidos sábados, domingos y festivos. La dotación mínima de guardia deberá estar integrada por un vehículo de vía homologado, un conductor autorizado, y dos oficiales de 1º con experiencia mínima de dos años en montaje o mantenimiento de catenaria. El tiempo de respuesta requerido para la brigada de guardia será de 2 horas, como mínimo.

En caso de que la incidencia sea reparada por personal de ADIF y ésta sea imputable al contratista, la empresa adjudicataria deberá abonar los costes de reparación.

5. PERSONAL DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACION Y MOVIMIENTO

Previamente al inicio de las obras, la Empresa Adjudicataria aportará un *Programa de Necesidades* en cuanto a Encargados de trabajo y Pilotos de seguridad, necesarios para el cumplimiento del Reglamento General de Circulación y Normativa vigente de ADIF durante la ejecución de la obra, e indicando si son propios o ajenos. En este último caso, deberá presentar compromiso escrito de la empresa a la que pertenezcan garantizando la prestación de los servicios de pilotaje, tanto en un caso como en el otro, el personal de pilotaje deberá estar debidamente homologado por ADIF.

Las funciones de Encargado de Trabajos serán realizadas por personal de ADIF y las de Piloto de Seguridad serán realizadas por el personal de la Contrata debidamente homologado por ADIF.

La empresa Adjudicataria deberá comunicar al Director de la Obra, con una antelación mínima de 2 semanas, los cambios del número de trabajadores del Programa de Necesidades.

La aportación de personal de ADIF, en caso necesario, se realizará mediante un contrato a establecer entre la Empresa Adjudicataria y la Dirección de ADIF que corresponda, con abono mensual por parte del adjudicatario, y según precios en vigor de ADIF.

El personal de la Contrata para la conducción de maquinaria de vía, vagonetas, trenes de trabajo, etc., deberá contar con la aprobación reglamentaria de ADIF, al igual que el material móvil que, eventualmente, discurra por vía en servicio o en régimen de bloqueo.

6. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN PARA LOS TRABAJOS EN VÍA O EN SUS PROXIMIDADES

Las medidas de seguridad a aplicar, son las contempladas en el documento de ADIF de 10 de noviembre de 2006 sobre "Medidas de Seguridad en la Circulación para los trabajos en Vía".

6.1. NORMATIVA

Cumplimiento estricto por todos los intervinientes en los procesos de redacción de los proyectos constructivos, de programación y ejecución de las obras, en la parte que les afecte, de las normas de seguridad relativas a Trabajos en Vía incluidas en el R.G.C. y P.T.O. y Normas Técnicas y demás normativa reglamentaria afectada, así como lo dispuesto en el escrito de la Dirección de Seguridad en la Circulación de refº. RE. 342/343 nº 145, de fecha 30/04/03.

6.2. PLANIFICACION Y PROGRAMACION DE LOS TRABAJOS

Todos los trabajos dentro de la zona de dominio público (según la Ley del Sector Ferroviario 39/2003) deberán constar en Acta semanal de Trabajos de Gerencia, donde se especificará:

- Posible afectación a la ZONA DE SEGURIDAD, (zona comprendida entre el carril exterior y una línea equidistante del mismo situada a 3m., según determina el R.G.C. y P.T.O.), tanto de la vía objeto de los trabajos como la vía o vías contiguas que pudieran verse afectadas por los mismos, (se considera que los túneles se encuentran siempre dentro de la zona de seguridad), indicando para cada una de ellas, la modalidad de trabajos a realizar según se trate, con los siguientes códigos:
 - IC: Interrupción de la Circulación o Entrega de Vía Bloqueada (EVB), según modalidad (art. 341 del R.G.C., o art. 308 de las PTO).

- LT: Liberación por tiempo (Art. 342 del R.G.C., o art. 309 de las PTO, según el ámbito).
 - EC: Trabajos en las estaciones, sin afectar la zona de agujas y siendo compatibles con la circulación, con la vía o vías contiguas. (art. 343 del R.G.C.)
 - EA: Trabajos en las estaciones en la zona de agujas o incompatibles con la circulación por otras vías (Art. 343 del R.G.C.)
 - DZ: Otros trabajos sencillos sin maquinaria, ejecutados con herramientas manuales.
 - FZ: Trabajos fuera de la zona de seguridad.
- Medios para realizar los trabajos (manuales, dresinas, plataformas portabobinas, camiones, maquinaria de excavación, o aquellos que generalmente se utilicen en este tipo de actuaciones). No se admitirán en la programación semanal de trabajos aquellos trabajos en vía en Régimen de Liberación por Tiempo (art. 342 del RGC) en los que se utilice maquinaria que no pueda ser apartada en tiempo oportuno por el personal que la maneja. Cuando se prevea la necesidad de afectar la vía o vías contiguas a la de los trabajos con la maquinaria citada, se incluirá en la programación tal circunstancia, interrumpiendo la circulación según el procedimiento al efecto por el tiempo necesario.
 - Dotación de personal necesario (Piloto/s de Seguridad y, en su caso, Encargado de Trabajos), Cuando concurren varias peticiones de trabajos en un mismo trayecto, vía o zona de agujas de estación, se especificará en el Acta Semanal de Trabajos qué Encargado será el que coordine los diferentes tajos a su cargo y se responsabilice de llevar a cabo los correspondientes procesos de circulación con el Jefe de Circulación o de CTC.

A tales efectos, se confeccionará el programa de los trabajos en el que se indique, como mínimo, las zonas afectadas (seguridad y/o dominio público), así como los medios técnicos y humanos para su realización. Este Programa de trabajos seguirá el siguiente trámite: el Jefe de Obras de la Contrata se lo entregará al Director de Obra de ADIF para su tramitación.

En cualquier caso, el representante de ADIF (Director de Obra o Coordinador de Obra) se asegurará que los datos necesarios de esta información se incluyan finalmente en la correspondiente Acta Semanal de Trabajos, canalizando la petición de trabajos a través del representante de Mantenimiento de Infraestructura correspondiente, con el objeto de su análisis en coordinación con el organismo encargado de la DE. de Circulación (Adif) para su aprobación definitiva y posterior publicación y difusión.

Una vez aprobada y publicada el Acta Semanal de Trabajos, ésta será de obligado cumplimiento en todos sus extremos y por todas las partes afectadas, pudiendo ser modificada en casos muy excepcionales previa autorización expresa por medio de una "ficha complementaria de trabajos" conjunta establecida por el personal técnico de Mantenimiento de Infraestructura y del PM afectado, en la que se indicarán las medidas extraordinarias a llevar a efecto que requiera la modificación objeto de la misma.

Cuando la naturaleza, importancia y repercusión de los trabajos lo requiera, se confeccionará la correspondiente Consigna C y/o Avisos que los regulen.

6.3. PROTECCION DE LA ZONA DE SEGURIDAD

Al margen de los elementos de seguridad que define la normativa para la protección de los trabajos en vía, se realizará el Balizamiento de la Zona de Seguridad, y dispondrá de avisadores acústicos, en aquellos trayectos donde se trabaje en sus proximidades con maquinaria de obra y/o vehículos de transporte, con el fin de delimitar tanto las actuaciones programadas como la de facilitar la tarea inspectora.

El Jefe de la Obra de la empresa adjudicataria comprobará que la maquinaria de obra, elementos móviles, herramientas y acopios de material, estén en todo momento fuera de la Zona de Seguridad anteriormente definida. Una vez finalizados los trabajos, estos elementos

quedarán debidamente recogidos, apartados y asegurados, para evitar que puedan ser manipulados indebidamente, circunstancia que será vigilada por el Piloto de Seguridad.

Por otra parte, los trabajos que se desarrollen en la zona de seguridad deberán ser advertidos a los maquinistas de las circulaciones con los cartelones que determina el RGC, con la leyenda indicadora de "Obreros en la vía ", colocados a ambos lados del tajo de las vías que correspondan.

6.4. TRABAJOS CON MAQUINARIA DE OBRA EN LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO

Todo conductor de maquinaria de obra que trabaje dentro de la zona de dominio público deberá, firmar un documento, a elaborar y entregar por el contratista, donde se definan:

- Las limitaciones que existan en el desarrollo de su trabajo para no incurrir en los riesgos que conllevaría si no respetase la zona de seguridad anteriormente citada.
- Las exigencias derivadas del apartado número 2 de este epígrafe, cuando se tenga que afectar la zona de seguridad.
- La prohibición de trabajar en la zona de dominio público, con riesgo de invadir la zona de seguridad, si no dispone de un piloto de seguridad, quien deberá llevar acreditación suficiente de su competencia profesional a estos efectos.

6.5. TRABAJOS CON MAQUINARIA DE VIA EN LA ZONA DE SEGURIDAD

Todo el material rodante auxiliar deberá tener su correspondiente Autorización de Circulación para poder circular por la vía de la REFIG, extendida por el Organismo competente de Adif, con las condiciones y prescripciones particulares previstas en el RGC y en la NTC 003, de fecha 19/03/97, así como la dotación reglamentaria de útiles de servicio que prevé en las normas reglamentarias de circulación. Asimismo, estos vehículos deberán llevar actualizados sus cuadernillos para registros de las dos clases de intervenciones de mantenimiento (de Seguridad -IS-, y de Mantenimiento-IM-), de conformidad con lo recogido al respecto en la NTC 053, de fecha 19/03/97.

Por otra parte, el operador de maquinaria de infraestructura deberá tener actualizada la correspondiente habilitación, de conformidad con la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionada con la seguridad. En caso de conducción de vehículos ferroviarios auxiliares (maquinaria de vía, vehículos de socorro, vehículos automóviles adaptados para circular por las vías, etc..) por tramos de línea no exclusivos para trabajos de infraestructura, que exigirá al titular de esta habilitación estar en posesión del títulos de conducción de categoría A, regulado en el título V de dicha Orden Ministerial.

El documentos acreditativo de dicha habilitación y, en su caso, título de conducción de categoría A, deberá llevarlos consigo el propio agente para comprobación en posibles inspecciones.

6.6. FORMACIÓN E INFORMACION

El personal de contrata afectado por los trabajos., recibirá por parte de su empresa, antes de su incorporación a los mismos, la formación e información necesaria para garantizar los conocimientos básicos relacionados con los trabajos, así como de los riesgos inherentes a los mismos, bajo acreditación suficiente establecida al efecto, facilitada por su empresa, que deberá llevar en todo momento por si les fuera requerida en las comprobaciones, que por parte de ADIF se realicen.

6.7. PASOS A NIVEL PROVISIONALES POR OBRAS

El Jefe de Obras (empresa adjudicataria) solicitará al Director de Obras (ADIF) ó bien al Coordinador de Obras (ADIF), aquellos pasos a nivel que necesite instalar provisionalmente para el cruce de vehículos ó maquinaria, que tramitará a la Dirección de PP.NN. de la Dirección Ejecutiva de Construcción de Vía e Instalaciones. Caso de ser favorable dicha solicitud, la empresa adjudicataria de la obra se atenderá a las prescripciones particulares que dicha Dirección establezca al efecto. Igualmente será de obligado cumplimiento las normas que se dicten para la regulación provisional de las obras.

6.8. COMPETENCIAS DE INSPECCION Y VIGILANCIA

A efectos de lo relacionado con la Seguridad en la Circulación en los trabajos en vía o sus Instalaciones, tiene competencias reconocidas de inspección y vigilancia cualquier agente cualificado que, debidamente acreditado a tales efectos, pertenezca a una de las siguientes organizaciones:

- Dirección de Seguridad en la Circulación. Adif.
- Dirección Ejecutiva de Circulación
- Dirección Ejecutiva de Red Convencional

Los representantes designados por Adif para las tareas inspectoras tendrán la facultad de inspeccionar y controlar el cumplimiento de seguridad en la circulación tanto del personal de contrata como del personal de Adif encargado de la vigilancia y control de los trabajos, sin que tal facultad exonere a dicho personal de la responsabilidad que les incumbe sobre la aplicación de la citada normativa.

Independientemente de las acciones de inspección y vigilancia descritas, las empresas constructoras contratadas vigilarán igualmente la realización de los trabajos, con el fin de comprobar el grado de cumplimiento de las obligaciones de seguridad contraídas, corrigiendo cualquier situación de riesgo que pudiera detectarse en acciones. Asimismo, por parte de las empresas contratadas se proporcionará al personal de Adif encargado de estas labores de inspección, cuantas facilidades sean necesarias para el ejercicio de dichas funciones.

6.8. INCIDENCIAS

Cualquier incumplimiento de las normas de seguridad estipuladas o de las recogidas en este documento, traerá consigo la paralización inmediata de los trabajos, que será asumida a todos los efectos por cuenta de la empresa adjudicataria sin derecho a reclamación e

indemnización alguna. En su caso, como medida preventiva los trabajos se podrán llevar a las bandas de mantenimiento que Adif considere convenientes.

7. INDEMNIZACIONES POR INCUMPLIMIENTO DEL PLAN MARCO

De acuerdo con el Artº 98 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, el Contratista deberá hacer frente a los gastos operacionales de ADIF del retraso de trenes generado por los incumplimientos de los plazos programados y que se cuantificarán comparando la malla de trenes del día afectado con la regularidad media de la semana previa a la situación de explotación en la que se haya producido el eventual incumplimiento.

Barcelona, 10 de enero de 2010

**POR LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DE RED
CONVENCIONAL**

**El Delegado de Red Convencional
Noreste**



Fdo: Carlos Quingles Grange

**POR LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DE
CIRCULACIÓN**

Delegado de Circulación Noreste



Fdo: Joaquín Zaforas Júdez

**POR LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DE RED
CONVENCIONAL**

El Gerente de Electrificación



Fdo: Eloy Segovia Bermejo