



TRABAJOS DE REPARACION DE FALDON
SITUADO EN EL PUENTE SOBRE LA RIA DE
PONTEVEDRA

Km 130+600 Creciente y Decreciente.

Abril 2021

ÍNDICE

1. OBJETO	3
2. ACTUACIONES	3
2.1.- GENERALIDADES	3
2.2.- DESCRIPCION DETALLADA DE LA ESTRUCTURA	4
2.1.1.- ALZADO, PLANTA Y DETALLE DE LA PILA “V”	6
2.3.- DESCRIPCION DE LOS TRABAJOS A REALIZAR. SISTEMA DE CONTENCIÓN-IMPOSTA	7
2.3.1.- DETALLE FALDON	8
2.3.21.- FOTOGRAFIAS DAÑOS DETECTADOS	9
2.4.- MEDICION E IMPORTE DE LAS OBRAS	10
3. ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS	11
3.1 JORNADA Y CALENDARIO DE TRABAJOS	11
3.2 SEÑALIZACIÓN DE LAS OBRAS	12
4. RESPONSABILIDADES	14
5. CONTROL DE CALIDAD DE LAS OBRAS	15
6. SEGURIDAD Y SALUD	15
7. REQUISITOS MEDIOAMBIETALES	16
8. OFERTA Y PROGRAMA DE TRABAJOS	17
9. APORTACIONES DE TERRENOS PASOS Y PERMISOS	17
10. PENALIZACIONES	18
11. FORMA DE PAGO	20
12. CONTACTO Y PRESENTACIÓN	20
13. ANEXO I	21

1. OBJETO

El objeto del presente documento es describir los trabajos y fijar los condicionantes técnicos para los trabajos de reparación - sustitución del faldón de la imposta del Puente sobre la Ria de Pontevedra, situado en ambos márgenes, sentido creciente y decreciente, de la autopista AP-9, en el Km 130+600, término municipal de Pontevedra

Provincia: Pontevedra

Tipo de concurso: Negociado.

2. ACTUACIONES

2.1.- GENERALIDADES

La previsión de trabajos a realizar es a título orientativo, ajustándose la medición definitiva en el replanteo conjunto previo y durante la ejecución de las obras. Estas previsiones pueden variar o ajustarse en función de las condiciones de la propia oferta, o de las variantes que surjan durante la ejecución de las obras. No se admitirán reclamaciones por aumentos o disminuciones en la medición, la cual no haya sido aprobada por parte de la Dirección de los trabajos.

Antes del inicio de los trabajos, el Adjudicatario presentará justificante y datos técnicos del tratamiento de todo el material a emplear, así como el resultante de los eventuales residuos de hormigón - acero que pudiesen ocasionar (transporte y gestión del inerte a vertedero autorizado), entregando a la Dirección de los trabajos el justificante de las gestiones realizadas. El abono de estas operaciones se considera incluido dentro de partidas que originen su presencia. Este extremo se especifica con más detalle en el punto 7.- Requisitos Medioambientales del presente documento.

Se entregarán a la Dirección de los trabajos los albaranes del material utilizado en la ejecución de las actividades, previa su puesta en servicio, si bien estos no servirán para cubicar mediciones.

La ejecución de los trabajos y los materiales a utilizar deberán cumplir con lo indicado en el PG-3 y a lo que disponga la Dirección de los trabajos.

La señalización de las obras (eventuales cortes de carril, arcén y/o señalización de zona de obras) la aportará y colocará el Adjudicatario, según la Instrucción 8.3 I.C y el Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas y móviles, así como todas las tramitaciones con el Concello de Pontevedra y administraciones afectadas. Dichas unidades de obra correrán a cuenta del Adjudicatario, entendiéndose ya repercutido su coste en los precios unitarios del resto de las unidades de la oferta presentada.

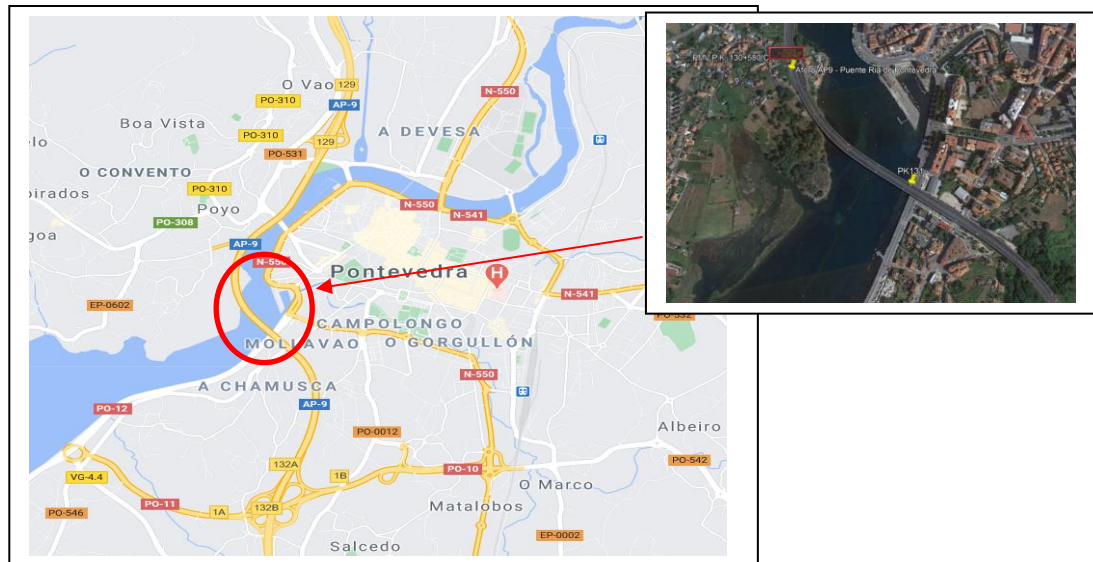
Todas las autorizaciones de afectación al tráfico serán solicitadas por AUDASA al MITMA, previa planificación con el Adjudicatario.

La proposición económica de los ofertantes se ajustará al modelo que se presenta como Anexo I del presente documento.

Debido a la afección existente con la PO-12, la N-546 y la Ap-9 en el caso del golpeo del tramo I y II, así como la reparación de estas zonas (localizadas en el tramo III), se deberán ejecutar en horario nocturno.

2.2.- DESCRIPCION DETALLADA DE LA ESTRUCTURA.

El Puente sobre la Ria de Pontevedra es un viaducto de grandes dimensiones situado en las proximidades de la ciudad de Pontevedra, más concretamente entre los kilómetros 130+600 y 131+300 de la AP-9.



El viaducto se compone de tres tramos morfológicamente diferenciados. El primer tramo corresponde al acceso desde la margen derecha de la ría, el segundo tramo corresponde al puente propiamente dicho sobre la ría y el tercero al acceso desde margen izquierda de la ría. Todos ellos están conectados por articulaciones a media madera, situados en los vanos adyacentes a los dos principales que definen el tramo sobre la Ría.

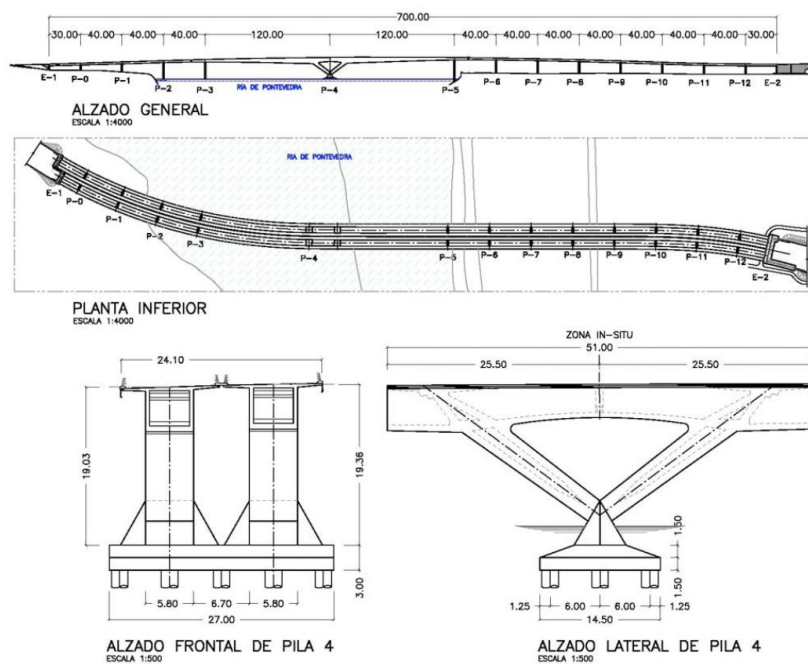
La morfología de todos los tramos se corresponde con un dintel en cajón de canto variable a lo largo de todo el viaducto, variando de 1,87 a 5,70 m.

1. TRAMO I: El tramo I corresponde al acceso desde la margen derecha de la ría. Su longitud esta formada por una viga continua de longitud 136,7 m hasta la articulación a media madera donde se apoya sobre una ménsula, prolongación del vano principal del tramo sobre la ría. Transversalmente, el viaducto se compone de dos tableros independientes, cada uno de ellos formado por un cajón monocelular de 5,80 m de ancho y canto constante de 1,875m en los dos primeros vanos, en el tercero se inicia la variación de canto para llegar a la articulación con 2,10 m.
2. TRAMO II: El tramo II corresponde al puente propiamente dichos sobre la ría. Está formado por dos vanos simétricos de 120 m de luz.

La pila central se bifurca en "V" desde una zapata central. El tablero está compuesto por dos cajones independientes con los mismos anchos que en el tramo I, es decir, 5,80 m de ancho , pero con canto variable de 2,10 m a 5,70 m.

- TRAMO III: El tramo III corresponde al acceso de la margen izquierda de la ría. Su organización es simétrica a la del tramo I pero con mayor longitud. Está formada por un vano de 30 m que parte del estribo y seis vanos de 40 m y 26,70 m del vano siguiente hasta la articulación a meda madera donde apoya sobre una ménsula, prolongación del vano principal izquierdo del tramo sobre la ría. La definición del los cajones y de los cantos coincide con los del tramo I, manteniéndose el canto constante en los vanos de 40 m y realizándose igualmente la iniciación del canto variable en el vano de unión con el tramo II, vano que en este caso salva la PO-12 de salida de Pontevedra hacia el sur.

2.1.1.- ALZADO, PLANTA Y DETALLE DE LA PILA "V".



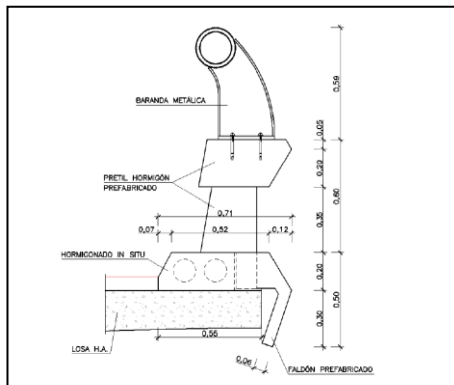
ALZADO, PLANTA Y DETALLE DE LA PILA 4 ("V")

2.3.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR. SISTEMA DE CONTENCIÓN-IMPOSTA.

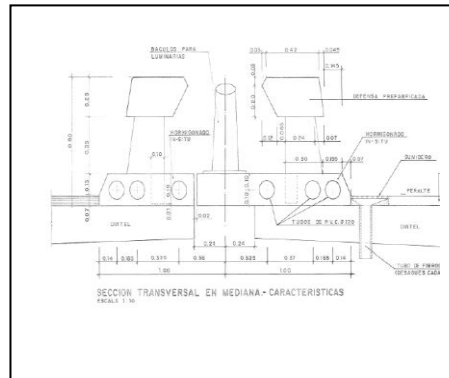
El sistema de contención e imposta ha sido diseñado ad-hoc para el puente y no está entre los recogidos en la OC 317/91 TyP sobre sistemas de contención de vehículos, vigente en el momento de su construcción.

Consta de elementos prefabricados vinculados al tablero mediante el hormigonado in situ de una acera, quedando hormigonadas y vinculadas a las esperas de los elementos prefabricados con los cercos que sobresalen de la propia losa del tablero. Por el interior de las aceras hormigonadas in situ se dispone de dos conducciones de 120 mm diámetro para servicios de la autopista

El sistema de contención de la margen interior y margen exterior varía ligeramente: en el exterior se dispone un faldón de hormigón, mientras que en el interior se disponen de ménsulas entre ambos tableros para soporte de los báculos de iluminación de la calzada. A posteriori sobre el pretil de la margen exterior se añadió una baranda metálica.



SISTEMA DE CONTENCIÓN MARGEN EXTERIOR

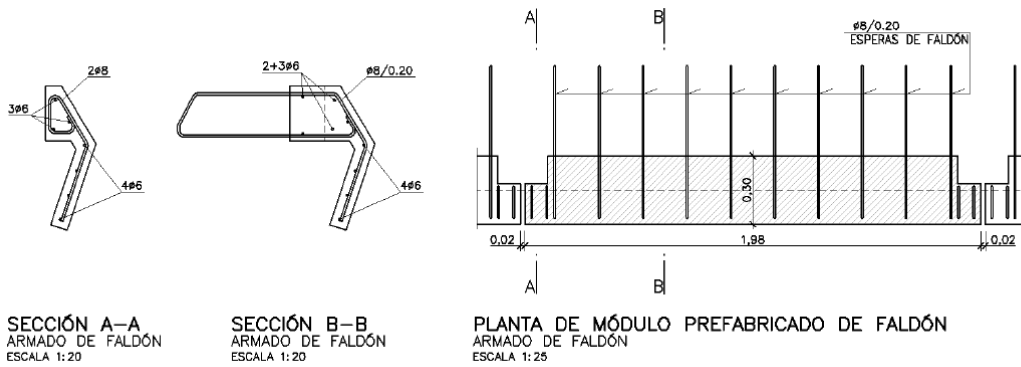


SISTEMA DE CONTENCIÓN MARGEN INTERIOR

Tal y como se ha especificado anteriormente, durante el mes de Julio de 2020 se produjeron pequeños episodios de desprendimientos de cascotes de hormigón a la vía, más concretamente en el viaducto reflejado como tramo III. Debido a esa situación durante el mes de Agosto de 2020 se realizaron trabajos de saneos del faldón existente, **en el tramo III**, por medio de un golpeo controlado, eliminando todas aquellas partes que se encontrasen sueltas. En la mayoría de

los casos estos desprendimientos del recubrimiento dejaron las armaduras oxidadas a la vista.

2.3.1.- DETALLE FALDON.



ESQUEMA DE ARMADO DE FALDON E IMPOSTA

NIVEL DE CONTROL	COEFICIENTE	CORRECCION
ACERO CONTROLADO MEDIANTE ENSAYO NORMAL	$\gamma_s = 1.15$	0
EL HORMIGON SERA OBJETO DE CONTROL MEDIANTE PROBETAS	$\gamma_c = 1.50$	0
CONTROL DE EJECUCION SEGUN DEFINICION	$\gamma_f = 1.50$	0

UNIDAD DE OBRA	DESIGNACION	RESISTENCIA CARACTERISTICA
ACERO CORRUGADO DE LIMITE ELASTICO	AEH - 500 N	$\geq 5100 \text{ Kg/cm}^2$
HORMIGON DE DEFENSA E IMPOSTA	H - 250	$f_{ck} \geq 250 \text{ Kg/cm}^2$
HORMIGON EN ZONA IN-SITU	H - 200	$f_{ck} \geq 200 \text{ Kg/cm}^2$

EL RECUBRIMIENTO DE LA ARMADURA SERA DE 2.5 CM.

CARACTERISTICAS HORMIGON Y ACERO

El espesor del faldón es de 60 mm. Las armaduras ocupan 14mm, quedando 2x23 mm de recubrimiento por cada cara del faldón, ligeramente inferior a lo especificado en proyecto.

2.3.21.- FOTOGRAFIAS DAÑOS DETECTADOS.



Por todo lo comentado anteriormente los trabajos necesarios se dividen en dos fases claramente diferenciadas.

- FASE 1: Consiste en el saneo por medio de golpeteo de todo el faldón existente en el tramo I y tramo II y la posterior pasivación con un tratamiento anticorrosión de todas sus armaduras.
- FASE 2: En el caso del tramo III, los trabajos necesarios consistirían en reponer el faldón de hormigón demolido mediante un nuevo faldón de chapa plegada. El faldón se colocará anclado a la estructura mediante anclajes mecánicos. Este nuevo faldón tendrá dos funcionalidades:
 - Reponer la funcionalidad del faldón existente.
 - Recoger posibles cascotes que pudieran desprenderse del tramo de imposta que no se retirará.

Esta alternativa consta de las siguientes fases:

1. Corte de carril para posicionamiento de medios de acceso y equipos.
2. Posicionamiento de medios de acceso. Plataforma elevadora móvil de personal.
3. Eslingado a grúa del segmento del faldón a cortar.
4. Corte con herramientas disco diamante refrigerado por agua.
5. Izado y retirada a caja de camión para traslado a vertedero.
6. Limpieza con agua a presión de la imposta.
7. Protección con pintura anticarbonatación UNE EN 1504-2
8. Colocación del nuevo faldón de chapa plegada galvanizada de 4mm y pintada (DÚPLEX)
9. Sellado de juntas con masilla elastómera de poliuretano.

24.- MEDICION E IMPORTE DE LAS OBRAS.

El importe de las obras se deducirá por aplicación de los precios unitarios de la oferta del Adjudicatario a las mediciones aceptadas por ambas partes, siendo necesario realizar una medición conjunta antes de su aprobación y posterior certificación. Todo ello debido a que algunas de las mediciones que figuran en el anexo I son estimadas.

No se aceptarán mediciones o condicionantes que anteriormente no hubieran sido aceptadas por AUDASA.

Los trabajos previos a la ejecución de partidas ofertadas, como estudio de soluciones, topografía necesaria, elaboración de planos, replanteo en el terreno, señalización de la obra, Seguridad y Salud, trabajos nocturnos etc., se considerarán incluidos dentro del coste de las partidas ofertadas.

3. ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS

3.1 JORNADA Y CALENDARIO DE TRABAJOS

La jornada diaria de trabajo se realizará con la mínima afectación al tráfico y a los peatones que pudiesen transitar por debajo del viaducto del tramo III. En el caso de los trabajos durante las horas de escasa visibilidad (trabajos nocturnos) habrá que adecuar la señalización a las condiciones de visibilidad, corriendo ésta a cuenta del Adjudicatario, atendiendo al Manual de ejemplos de señalización de obras fijas y a las indicaciones de la Dirección de los trabajos y del Coordinador de Seguridad y Salud.

Además, para cumplir con el plazo de las obras, el Adjudicatario deberá planificar las mismas atendiendo al calendario de AUDASA y al calendario oficial de obras del MITMA y de la D.G.T., así como las posibles incidencias climatológicas y de tráfico que se puedan producir en la autopista.

En cualquier caso, AUDASA podrá suspender los trabajos siempre que las condiciones de seguridad vial no sean adecuadas; niebla, nieve, hielo, condiciones de tráfico intenso, etc. Estas paradas no darán derecho a reclamación alguna por parte del Adjudicatario.

Este calendario podrá ser cambiado por AUDASA, siempre que por especiales condiciones del tráfico así se requiera. Cualquier parada por condicionantes climáticos o del tráfico no darán lugar a reclamación alguna. En todo caso la programación de trabajos deberá ser aprobada por la Dirección de los trabajos.

En medianas no podrá quedar maquinaria salvo trabajos excepcionales en ella y perfectamente señalizada. Los pasos de mediana deben quedar siempre libres. Una vez finalizada la jornada de trabajos los carriles, arcenes, cunetas y mediana de los tramos afectado deberán quedar libres de cualquier señalización y maquinaria que reduzca su capacidad de tráfico o de cualquier

maniobra de maquinaria o movimiento de vehículos que puedan interferir de alguna forma con el tráfico propio de la Autopista.

3.2 SEÑALIZACIÓN DE LAS OBRAS

La señalización de las obras la aportará y colocará el Adjudicatario, según la Instrucción 8.3 I.C y el Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas y móviles.

La señalización de obra correrá a cuenta del Adjudicatario de las obras, entendiéndose que ya repercutido su coste en los precios unitarios del resto de las unidades de la oferta presentada.

Las señales que se coloquen serán las definidas por la Instrucción 8.3 I.C. y el Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas para una longitud máxima de 2 km.

Como complemento de lo anterior, se establecen las condiciones siguientes:

- a) El Adjudicatario enviará a AUDASA un día antes del inicio de los trabajos un email antes de las 12:00 h con la previsión de las afecciones al tráfico previstas para los dos días siguientes al del aviso. Los viernes enviar planificación semanal para la semana siguiente.
- b) El Adjudicatario colocará y quitará la señalización. Esta operación podrá ser supervisada por personal de AUDASA.
- e) La señalización será nueva, en reflexivo H.I. (nivel 2) y será inspeccionada antes del inicio de los trabajos por el Jefe de Mantenimiento de la Autopista AP-9 para su visto bueno o rechazo.
- d) El Adjudicatario se encargará de mantener en su estado inicial la señalización durante todo el tiempo que dure el trabajo y hasta su retirada.
- e) Deberá comunicar al Centro de Control de la AP-9 cualquier incidencia en la Autopista y siempre las siguientes circunstancias:
 - Cuando se inicie la colocación del corte de carril/arcén.
 - Cuando finalice la colocación del corte de carril/arcén.

- Cuando se inicie la retirada del corte de carril/arcén.
 - Cuando se finalice la retirada del corte de carril/arcén.
- f) Las señales que en el transcurso de los trabajos se deterioren, serán repuestas por el Adjudicatario, así como el balizamiento, hitos, etc. que resulten dañados o manchados. Estos deterioros no serán objeto de reclamación por parte del Adjudicatario.
- g) Todos los vehículos y máquinas utilizados por el Adjudicatario para la ejecución de los trabajos estarán dotados de, al menos, 1 luz ámbar giratoria o intermitente situada en la parte superior o en el lateral correspondiente a la calzada de manera que sea visible por los conductores que llegan hacia el mismo. La luz deberá tener una potencia mínima de 55 W. Ver Nota de Servicio 2/2017 para vehículos.
- h) Los trabajos se deben organizar para no dejar cortes de carril y calzada durante la noche salvo que se estén desarrollando trabajos nocturnos. En el caso de dejar cortes de carril nocturnos estos deberán dejarse bajo las indicaciones de la Dirección de los trabajos, del coordinador de Seguridad y Salud de AUDASA y lo estipulado en la Instrucción 8.3 I.C.
- i) Todos los trabajadores vestirán prendas de alta visibilidad con bandas retrorreflectantes en la parte superior e inferior, Clase 3-2. Las prendas de lluvia serán de alta visibilidad e igualmente con bandas retrorreflectantes Clase 3-2.
- j) La señal de obras TP-18, ira provista de TL-4, triple luz ámbar intermitente en todo momento o será amarillo flúor
- k) Los trabajos que se vea obligado a realizar AUDASA por la falta de medios adecuados del Adjudicatario, se descontarán de la facturación.
- l) La longitud máxima de un corte de carril o calzada no podrá ser superior a dos kilómetros.

Como la mayor parte de los trabajos son durante la jornada nocturna, se extremarán las precauciones. En estas condiciones será preceptivo:

1) La señalización vertical de obra, así como el balizamiento del corte de carril, deberá complementarse con los siguientes elementos luminosos intermitentes:

- En las señales verticales se instalarán elementos luminosos tipo TL-2, luz ámbar intermitente.
- Los paneles direccionales TB-1, deberán complementarse con elementos luminosos TL-2, colocados sobre la esquina superior del panel más próxima a la circulación.
- En la cuña o transición, además de los conos, se instalará una cascada luminosa (TL-8) de, al menos, 6 elementos.
- Los conos TB-6 del corte de carril, se deben acompañar con elementos luminosos TL-2, cada tres a cinco elementos de balizamiento.

2) Además, se deberá prever la instalación de elementos de iluminación de la zona de trabajo, ya sea sobre las propias máquinas o mediante torres auxiliares de iluminación, de forma que se cumpla en todo momento el R.D. 486/1997, en el que se establecen los niveles mínimos de iluminación de los lugares de trabajo.

4. RESPONSABILIDADES

El Adjudicatario será responsable de exigir a su personal el cumplimiento de las normas de seguridad en todo tipo de trabajos.

El Adjudicatario será responsable de los daños producidos a terceros (vehículos de usuarios, servicios afectados, instalaciones de la Autopista, etc...), así como de los daños medioambientales que se pudieran ocasionar por los trabajos desarrollados.

El Adjudicatario estará al corriente de todos los pagos y cuotas a organismos oficiales, seguros de responsabilidad obligatoria, siendo de su responsabilidad cualquier litigio o infracción que pudiera derivarse por tales motivos.

5. CONTROL DE CALIDAD DE LAS OBRAS

Tanto los materiales empleados como la terminación de las obras deberán ajustarse al PG-3 y sus modificaciones vigentes.

El control de calidad de las obras se realizará de acuerdo con el criterio de que el Adjudicatario de las obras será responsable, con carácter general, del control de calidad de los materiales, tanto en origen como en los acopios y puesta en obra.

6. SEGURIDAD Y SALUD

AUDASA nombrará un Coordinador de Seguridad y Salud que será el responsable de esta materia durante la ejecución de los trabajos y que le requerirá la documentación necesaria antes de dar inicio los trabajos.

Previamente al inicio de las operaciones de mantenimiento contratadas en cumplimiento de del **Real Decreto 171/2004**, de 30 de enero, por el que se desarrolla el **artículo 24 de la Ley 31/1995**, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales, el empresario titular del centro de trabajo, adoptará las medidas necesarias para que aquellos otros empresarios o personal autónomo que desarrollen actividades en su centro de trabajo, reciban la información y las instrucciones adecuadas en relación a:

1. Los riesgos para la Seguridad y la Salud de los trabajadores en su Centro de Trabajo.
2. Las medidas y actividades de protección y prevención aplicables a los riesgos señalados en el apartado anterior.
3. Las medidas adoptadas en situaciones de emergencia en materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de los trabajadores.

Del mismo modo el Adjudicatario (o personal autónomo), que desarrolle su actividad en las Instalaciones del titular del centro de trabajo deberá notificar los riesgos y las medidas de protección propias de su actividad, informar de los accidentes ocurridos en las instalaciones de la empresa titular y comunicar con carácter inmediato las situaciones de emergencia. Así mismo deberá cumplir las instrucciones recibidas de la empresa titular y comunicarlas a sus trabajadores.

La empresa Adjudicatario y la empresa titular, a través del «Documento de Coordinación» se comprometen a cooperar en la aplicación de la normativa sobre seguridad y salud y establecer los medios de coordinación necesarios para la prevención y protección de riesgos laborales.

Por otra parte debido a la naturaleza del trabajo, es necesario que el Adjudicatario cumpla el **REAL DECRETO 1627/1997**, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.

7. REQUISITOS MEDIOAMBIETALES

Todos los residuos generados durante la ejecución de la obra se gestionarán por parte del Adjudicatario, con nula afección medioambiental en el caso del tratamiento sobre la Ría de Pontevedra. El abono de estas operaciones se considera incluido dentro de partidas de la oferta.

El Adjudicatario deberá cumplir la legislación y normativa medioambiental vigente y presentar evidencia documental del cumplimiento cuando se requiera.

Dos semanas antes del inicio de las obras el Adjudicatario deberá presentar un Plan de Gestión de Residuos. El Plan de Gestión de Residuos incluirá cómo se aplicará la gestión durante la obra, incluido los acopios temporales y cómo se facilitará al productor la documentación acreditativa de la correcta gestión de tales residuos. Además, el Adjudicatario presentará acreditación para la gestión y transporte de la/las empresas que vayan a realizarlo.

Una vez terminados los trabajos, entregará justificante del DESTINO FINAL de entrega a vertedero autorizado.

De ser necesaria la reutilización en la propia obra, correrá por cuenta del Adjudicatario la/las autorizaciones necesarias para la misma.

8. OFERTA Y PROGRAMA DE TRABAJOS

Para la oferta el Adjudicatario presentará la siguiente documentación:

- a) Programa aproximado de ejecución de los trabajos.
- b) Valoración de todas las unidades de obra . La valoración se realizará por el modelo habitual de «Medición», «Precio Unitario» e «Importe (Medición × Precio Unitario)».

Se obtendrá un importe total para cada una de las dos actuaciones, obtenido como el sumatorio de los importes de las unidades de obra de cada una de ellas.

El importe total final de la oferta será la suma de los dos importes finales.

El importe final no tendrá incluido el IVA (21%).

La proposición económica de los ofertantes se ajustará al modelo que se presenta como Anexo I del presente documento.

No se procederá a la revisión de precios para esta obra.

9. APORTACIONES DE TERRENOS PASOS Y PERMISOS

AUDASA pondrá a disposición del Adjudicatario los tramos de la autopista afectados por las obras.

Los demás terrenos, sea cual fuere su naturaleza, que el Adjudicatario necesite para la realización de las obras, las canteras, vertederos y los permisos para accesos los obtendrá por sí mismo y a su costa.

Todos los permisos necesarios para realizar la obra, cualesquiera que fueren, bien de la Administración Central o Autonómica y sus Organismos, y otros administrativos o privados que resulten precisos, serán solicitados por el Adjudicatario a su costa.

Los pasos de los vehículos de las obras a través de vías de peaje de AP-9 AUDASA, será exento de pago si el Adjudicatario dispone de OBE; en ese caso deberá facilitar la relación de vehículos. En caso de no disponer de OBE, el pago del peaje será a cargo del Adjudicatario. El OBE sólo se podrán utilizar en recorridos motivados por las obras y cada uno de ellos no podrá ser compartido por otros vehículos.

El incorrecto uso de los OBES dará lugar a la retirada de éstos pasando el Adjudicatario a hacerse cargo de los peajes de sus vehículos.

10. PENALIZACIONES

La Dirección de los trabajos, además de las penalizaciones que puedan derivar de la aplicación del PG-3, podrá imponer penalizaciones al Adjudicatario por incumplimiento de sus obligaciones.

Se consideran **faltas leves** las siguientes:

- Incumplimiento de alguna de las indicaciones del apartado "Organización de los trabajos" incluido en el presente pliego.
- Existencia de más de 3 señales caídas o algún cono por el carril de circulación del tráfico.
- Colocar un corte de carril cuando las condiciones de visibilidad no sean las adecuadas.
- No mantener los conos y señalización de los cortes en perfecto estado de conservación.

- La no retirada de objetos o materiales sobrantes de la Autopista.
- Aumentar la longitud de los cortes de carril a más de 2 km sin autorización expresa de la Dirección de los trabajos.
- No avisar con 24 horas de antelación de los cortes a realizar.

Se consideran **faltas graves** las siguientes:

- Realizar corte de carril, arcén o calzada en la Ap-9 durante horario diurno.
- Disminución del personal o maquinaria adscrito al Contrato.
- Verter algún tipo de residuo sobre la Ria de Pontevedra
- Incumplimiento del calendario establecido por AUDASA.
- La reiteración de las faltas leves en más de una ocasión.
- Incumplimientos del plan de residuos, plan de control de calidad o indicaciones del coordinador de seguridad y salud.

Se consideran **faltas muy graves** la repetición de tres sanciones graves. Las penalizaciones que pudieran imponerse serán descontadas de la certificación mensual correspondiente. Se establece una graduación de sanciones en leves, graves y muy graves:

- Para las leves (incumplimiento de alguno de los requisitos enumerados anteriormente) se establece una sanción de 600 €
- Para las graves, se establece una sanción de 6.000 € a 60.000 €.
- Los incumplimientos en actuaciones calificadas como muy graves serán causa suficiente para la rescisión del Contrato con pérdida de las retenciones realizadas por AUDASA durante la ejecución de las obras.

11. FORMA DE PAGO

Mediante transferencia bancaria a la cuenta y entidad que fije el Adjudicatario, que se abonará a los 60 días de recibirse la certificación de la obra realizada por Departamento Administrativo de la Concesionaria, previa aceptación de esta por el departamento correspondiente. Del importe de dicha factura se retendrá el 10% durante un año, correspondiente a la garantía de buena ejecución.

12. CONTACTO Y PRESENTACIÓN

Para cualquier duda o aclaración deberán ponerse en contacto con:

Dña. Ana Fernández Prieto

986.70.80.68

Las ofertas deberán remitirse a las oficinas de AUDASA en Alfredo Vicenti 15 CP 15004 A Coruña, antes de las **13:00 horas del día 30 de Abril de 2021**. También se aceptarán las ofertas presentadas de manera telemática al correo electrónico **registrocentral@audasa.es**

Fdº: Constantino Castro Campos
Director de Explotación AP-9

Fdº: J. César Canal Fernández
Director General

13. ANEXO I

PROPOSICIÓN ECONÓMICA

CODIGO	UD	DESCRIPCION	CANTIDAD	PRECIO
1		OBRAS TRAMO I Y II		
	PA	Puesta a disposición de pasarela de inspeccion de mas de 14 m de brazo		
	m	Golpeteo con ayuda de medios auxiliares adecuados con plataforma de mas de 14 m de brazo en horario nocturno.	390	
	m2	Revestimiento superficial anticarbonatación UNE EN 1504-2. Incluido en el precio todos los medios auxiliares necesarios.	117	
2		OBRAS TRAMO III		
	m2	Corte con disco de diamante, carga y transporte	44	
	m2	Limpieza de superficie con agua a presión	186	
	m2	Revestimiento superficial anticarbonatación UNE EN 1504-2	186	
	m	Faldón de chapa 4 mm galvanizada+Pintada (DUPLEX)	620	
	m	Sellado de junta con masilla elastómera de poliuretano	620	

TOTAL (sin IVA)