MEMORIA

Pavimentación y Adaptación Circuito de Velocidad de Albacete

INDICE DE LA MEMORIA

1. ANTECEDENTES
2. OBJETO DEL PROYECTO
3. CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN
4. CONTENIDO DEL PROYECTO
5. SITUACION Y SUPERFICIES DE LA ACTUACION
6. ESTADO ACTUAL
7. SOLUCION ADOPTADA
8. PRECIOS
9. PLAZOS Y GARANTIAS
10. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS
11. ENSAYOS Y CONTROL DE CALIDAD
12. ACCIONES SISMICAS
13. CLASIFICACION DEL CONTRATISTA
14. REVISIÓN DE PRECIOS
15. RELACIÓN DE PRESUPUESTOS

1. - ANTECEDENTES

El Circuito de Velocidad de Albacete fue inaugurado en el año 1990. En los casi 24 años de funcionamiento de esta instalación deportiva se han celebrado multitud de competiciones y campeonatos nacionales e internacionales de motociclismo, automovilismo y camiones, además de ser utilizado en el día a día por escuderías y aficionados al mundo del motor.

Tras 24 años de uso intensivo, el Circuito de Velocidad de Albacete presenta un aparente desgaste de la pavimentación y requiere la mejora y adaptación del trazado de la pista y de algunas de sus infraestructuras.

Después de un análisis de las patologías más problemáticas, se concluye que es necesaria una intervención para evitar que el deterioro de las infraestructuras se prolongue en el tiempo y poder mantener un circuito que albergue el mayor tipo de competiciones en las máximas condiciones de seguridad, apostando a su vez por mantener y mejorar la calidad de sus instalaciones.

Aparte de la reparación de las patologías existentes, se pretenden introducir varias mejoras que repercutan directamente en la calidad del circuito, aumentado su seguridad y espectacularidad de las competiciones.

Finalmente, con el objetivo de subsanar las deficiencias actuales e introducir las mejoras propuestas, la entidad CONSORCIO CIRCUITO DE VELOCIDAD DE ALBACETE**,** encarga la redacción del Proyecto de **PAVIMENTACIÓN Y ADAPTACIÓN DEL CIRCUITO DE VELOCIDAD DE ALBACETE,** que contempla de forma cuantitativa y pormenorizada las obras a realizar para conseguir mejorar la pavimentación y adaptar el trazado a unas mejores condiciones de seguridad, permitiendo albergar competiciones nacionales e internaciones.

2. - OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto consiste en la descripción, programación y valoración de las obras necesarias para proceder a la ejecución de la mejora de la pavimentación y adaptación del Circuito de Velocidad de Albacete, persiguiendo la consecución de los siguientes objetivos

- Subsanar y reparar la aparición de las patologías observadas en el trazado de la pista.
- Resolver los problemas de desgaste que ha sufrido la capa de rodadura de la pista principal.
- Aumentar los niveles de seguridad en el trazado de la pista para pilotos y usuarios en general.
- Mejorar la calidad del circuito en general e incrementar la espectacularidad de su trazado.

3. - CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN

Las obras contempladas en el presente proyecto, a tenor de lo dispuesto en el artículo 122 del RDL 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, quedan comprendidas en el grupo a) Obras de primer establecimiento, reforma o gran reparación, por cuanto las obras suponen una reforma, mejora y adecuación de un bien existente

Las obras del presente Proyecto suponen una obra completa, entendiéndose como tal la susceptible de ser entregada al uso general o al servicio correspondiente, sin perjuicio de las ulteriores ampliaciones de que posteriormente puedan ser objeto y comprenden todos y cada uno de los elementos que son precisos para la utilización de la obra.

4. – CONTENIDO DEL PROYECTO

Según el artículo 123 del RDL 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, los proyectos de obra deberán comprender, al menos los siguientes documentos:

a) Una memoria en la que se describa el objeto de las obras.
b) Los planos de conjunto y de detalle necesarios para que la obra quede perfectamente definida.
c) El pliego de prescripciones técnicas particulares, donde se hará la descripción de las obras y se regulará su ejecución.

d) Un presupuesto con expresión de los precios unitarios y de los descompuestos, en su caso, estado de mediciones y los detalles precisos para su valoración.
e) Un programa de desarrollo de los trabajos o plan de obra de carácter indicativo, con previsión, en su caso, del tiempo y coste.
f) Las referencias de todo tipo en que se fundamentará el replanteo de la obra.
g) El estudio de seguridad y salud en los términos previstos en las normas de seguridad y salud en las obras.
h) Cuanta documentación venga prevista en normas de carácter legal o reglamentario.

A tenor de lo expuesto anteriormente, hay que reseñar que de conformidad con el citado artículo 123, el presente proyecto comprende la totalidad documentos citados.

5. – SITUACIÓN Y SUPERFICIES DE LA ACTUACIÓN

Las obras se emplazan en el recinto deportivo de Circuito de Velocidad de Albacete, emplazado en suelo calificado como Dotacional Público en el Plan General de Ordenación Urbana de Albacete.

El circuito se ubica a 3,7 km. de la ciudad de Albacete por la Carretera de la Cuchillería, siendo su dirección concreta Ctra. cCM-332 (Ctra. de Ayora), km 3,700, Albacete..

Respecto a la superficie incluida en el proyecto, mayoritariamente afectan al trazado de la pista del circuito, siendo la superficie aproximada de actuación, incluyendo zonas de escape y pianos, así como el resto de infraestructuras de drenaje y de protección a modificar, cercana a los 50.000 m².

6. - ESTADO ACTUAL

Los datos actuales del circuito de velocidad son los siguientes:
LONGITUD DE LA PISTA: El circuito primario o principal es de 3.539,31 m. desglosándose en dos circuitos independientes de 2.237,18 m. secundario y un terciario de 1.336,49 m.
ANCHO DE LA PISTA: standard 10 m. Recta de salida 12 m.
LONGITUD RECTA DE SALIDA: 623.50 m.

NUMERO DE CURVAS: en circuito principal 13, de las cuales 8 son con sentido de giro a la derecha y 5 con giro a la izquierda. En circuito secundario 8 de las cuales 5 son con sentido de giro a la derecha y 3 con giro a la izquierda y en circuito terciario 6 de ellas 5 con giro a la derecha y 1 con giro a la izquierda.
RADIO MINIMO DE CURVA: 30 m. en el punto kilométrico 0.925 de circuito primario.
RADIO MÁXIMO DE CURVA: 202 m. en el punto kilométrico 0.550 del circuito primario.
RAMPA MÁXIMA: 1,8 %
PENDIENTE MÁXIMA DE BAJADA : 2 %.
PERALTE MÁXIMO: 2.5 % en los centros de la curvas.
PERALTE MÍNIMO: 1.5 % en la recta principal.

El paddock, tras su última ampliación, tiene una superficie aproximada de 50.000 metros cuadrados.

Los boxes están comunicados de dos en dos. Siempre el impar con el par contiguo correspondiente. Su superficie aproximada es de 50 metros cuadrados cada uno.

El circuito tiene 36 boxes, siempre comunicados de dos en dos, y dotados todos con tomas de corriente, alumbrado y agua.

Analizado el estado de la pista principal y de algunas de las infraestructuras existentes, las características y patologías más significativas a resolver en el presente proyecto se resumen en:

- Deterioro y desgaste de la capa de rodadura de la totalidad de la pista principal.
- Detección de fisuras longitudinales y transversales en zonas puntuales de la pista.
- Aparición de signos evidentes de contaminación del firme y grietas longitudinales en ambos laterales de la pista.
- Algunas escapatorias que se pretenden pavimentar con aglomerado asfáltico, se encuentran actualmente rellenas de material granular de un espesor medio de 25 cm.
- Acumulación de aguas pluviales en zonas puntuales del circuito.
- Inexistencia de bordillos piano. Los actualmente existentes son de tipo liso.
- Existencia de curvas con peligrosidad: curvas actuales nº 1, 5, 11 y 12.
- Existencia de peraltes inadecuados en el tramo de pista entre las actuales curvas nº 6 y nº 7.

7. - SOLUCIÓN ADOPTADA

Tal y como se ha expuesto en apartados anteriores, las patologías detectadas afectan principalmente a la pavimentación de la pista, peraltes y seguridad del trazado, adoptándose las siguientes soluciones para resolver las deficiencias que se han detallado en el punto 6 anterior:

- Modificación del trazado de la pista en la curvas actuales 1 y 2, consiguiendo mayor superficie del área de escape en la curva nº 1, reducir las velocidades en las curvas 1, 2 y 3 y aumento del ancho en la curva nº 1.
- Modificación del trazado en la actual curva nº 5 de radio variable, sustituyéndola por un tramo con dos curvas, que constituirán las nuevas curvas nº 5 y nº 6. Con ello se conseguirá aumentar la seguridad y la espectacularidad de la trazada.
- Eliminar las conexiones que generan dos circuitos secundarios independientes, las cuales nunca han sido utilizadas y que han generado peraltes irregulares en la recta entre las curvas actuales nº 6 y nº 7, estando contraperaltada en la mayor parte de su longitud. Con ello se elimina el contraperalte y se consigue un peralte adecuado en toda la recta.
- Modificación del trazado entre las curvas actuales nº 11 y nº 12, eliminando la "chicane" formada por estas curvas y generando dos nuevas curvas nº 12 y nº 13, mejorando la seguridad y espectacularidad del trazado. Con ello se conseguirá además la reducción de velocidad en la curva de entrada a la recta de meta y consecuentemente también a la curva nº 1.
- Ampliación del área de escape en la curva nº 1, pavimentando el espacio entre el actual trazado y la nueva curva nº 1, aprovechando la traza actual pavimentada como zona de escape.
- Ampliación del área de escape en la curva nº 4 y pavimentación parcial de la misma.
- Ampliación del área de escape de la actual curva nº 7, reubicando las protecciones a mayor distancia de la curva.
- Ejecución de nuevo carril de salida de la pista al pit-lane, al cual se accede entre las nuevas curvas 13 y 14. Actualmente se accede al pit-lane desde la pista con una incorporación tangente al final de la última curva, lo que supone una importante reducción de velocidad para el vehículo que sale a boxes, en una zona en la que se hace frenar al vehículo que llega por detrás justo en la salida de la última curva, pudiendo provocar accidentes peligrosos en la entrada a la recta principal de meta.

Para solucionar esta situación se desplaza el acceso al carril de salida al pit-lane al tramo entre las nuevas curvas 13 y 14, ejecutando el nuevo acceso con una anchura de 5 m. que discurre por el interior de la nueva curva 14.

- Repavimentación de la totalidad del trazado del circuito, previo ajuste de peraltes al nuevo trazado, con mezcla bituminosa en caliente de granulometría discontinua de procedencia andesíticia y betún modificado.
- Colocación de bordillos piano en zonas actualmente carentes de él y sustitución de los bordillos lisos existentes por bordillos piano.

Con la soluciones descritas anteriormente el circuito quedará con las siguientes características generales:

LONGITUD DE LA PISTA: 3.584,13 m.
ANCHO DE LA PISTA: standard 10 m. Recta de salida 12 m.
LONGITUD RECTA DE SALIDA: 595.25 m.
NUMERO DE CURVAS: 14, de las cuales 8 son con sentido de giro a la derecha y 6 con giro a la izquierda.
RADIO MINIMO DE CURVA: 20 m. en los puntos kilométricos 1.205 y 3.125
RADIO MÁXIMO DE CURVA: 95 m. en el punto kilométrico 565.
RAMPA MÁXIMA: 1,8 %.
PENDIENTE MÁXIMA DE BAJADA : 2 %.
PERALTE MÁXIMO: 2.5 % en los centros de la curvas.
PERALTE MÍNIMO: 1.5 % en la recta principal.

8. - PRECIOS

En el anejo correspondiente de la Memoria se justifican los costes de mano de obra, incluyendo todos los factores que componen dicho costo.

Se justifican igualmente los costes de maquinaria, así como de los materiales que se han de emplear en la obra, descomponiendo su coste a pie de obra como suma del coste en origen y el precio del transporte.

Dichos precios son los que figuran en el cuadro de precios nº 1 incluidos en el documento Presupuesto.

Igualmente, y a efectos de abono parcial de las unidades de obra, en aquellos casos previstos en el Pliego, se incluye el cuadro de precios nº 2 que detalla la descomposición de los precios del Cuadro nº 1.

9. – PLAZOS Y GARANTÍAS

El plazo de ejecución de las obras se estima suficiente con DOS (2) meses, indicándose a título orientativo.

El plazo de garantía se fija en doce (12) meses contados a partir de la fecha de recepción de las obras, durante el cual el Contratista adjudicatario de las obras tendrá a su cargo la conservación de las obras construidas, debiendo entregarlas transcurrido dicho plazo en perfectas condiciones.

10. – DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Las obras, procedimientos constructivos y materiales a utilizar en las distintas fases de la obra se describen a continuación:

En la fase de demoliciones y movimiento de tierras

- Fresado de capa de firme de mezcla bituminosa en caliente de 6 cm. de espesor medio, incluso carga, barrido y transporte a planta de gestión o lugar de empleo.
- Levantado de capa de aglomerado asfáltico de entre 20-30 cm de espesor, por medios mecánicos, incluso retirada de escombros a pie de carga y transporte a planta de gestión.
- Excavación de tierra en cajeados de nuevo trazado, incluso carga y transporte de los productos de la excavación a planta de gestión o extensión en lugar de empleo.
- Escarificado profundo de la explanada cajeada, incluso rasanteado, humectación y compactación.
- Excavación en zanjas para instalaciones, en terreno compacto, incluso carga y transporte de los productos de la excavación a planta de gestión o lugar de empleo.

- Extendido de árido rodado en áreas de escape, tamaño 5/15 mm., por medios mecánicos, incluso rasanteo y terminación.

En la fase de la red de drenaje

- Colocación tubería corrugada de PVC circular, ranurada, de diámetro 200 mm. en drenaje longitudinal, incluso preparación de la superficie de asiento, compactación y nivelación, terminado.
- Relleno de zanja con material filtrante en formación de dren, compuesto por árido rodado clasificado <25 mm., colocado en zanja de drenaje longitudinal, incluso nivelación, rasanteado y compactación.
- Colocación de geotextil no tejido POLYFELT TS-30 de Uralita o similar, en zanja de drenaje, compuesto por filamentos de propileno unidos por aujeteado y posterior calandrado, con un gramaje de 155 g/m2, totalmente colocado.
- Colocación de tubería de PVC de pared corrugada doble, color teja y rigidez 8 kN/m2; con un diámetro 315 mm. y con unión por junta elástica. Colocado en zanja, sobre una cama de arena de río de 10 cm. debidamente compactada y nivelada, relleno lateralmente y superiormente hasta 10 cm. por encima de la generatriz con la misma arena, compactando ésta hasta los riñones.
- Formación de pozo de registro prefabricado completo de hormigón armado, de 100 cm. de diámetro interior y de 2,5 m. de altura máxima, compuesto por cubeta base de pozo, colocada sobre solera de hormigón HA-25/P/40/I, ligeramente armada con mallazo, anillo de pozo de 0,8 m. de altura y cono asimétrico para formación de brocal del pozo de 1 m. de altura, todos los elementos con junta de goma, incluso p.p. de pates de polipropileno, recibido de marco y tapa de fundición dúctil de 62,5 cm. de diámetro.
- Colocación de canal de drenaje modelo PD100V 0.0 Aco monoblock antitacón o similar, dimensiones exteriores 15x23x100 cm., colocada sobre base de hormigón en masa HM-20, incluso excavación necesaria, cortes de pavimento, rellenos laterales de hormigón en masa HM-20, y pp. piezas especiales, registros de rejilla de fundición con protección anticorrosión atornillados de 50 cm. de longitud, sumideros registrables con rejilla de las mismas características y conexiones a red, completamente terminada.
- Puesta en obra de hormigón HM-20 N/mm^2, colocado en protección de tuberías, incluso vertido y vibrado.

En la fase de firmes y pavimentos

- Zahorra artificial, puesta en obra, extendida y compactada, incluso preparación de la superficie de asiento, formando subbase de firmes.
- Suelo-cemento de espesor 25 cm., fabricado en central, transporte, extendido, compactación y preparación de la superficie de asiento, con índice de plasticidad del material empleado en la fabricación<6, incluso cemento CEM II/A-V 32,5R y riego de curado ECR-1, colocado en base de firmes.
- Riego de imprimación, con emulsión asfáltica catiónica de rotura lenta ECL-1, en capas granulares, con una dotación de 1 kg/m2., incluso barrido y preparación de la superficie.
- Capa de aglomerado asfáltico para regularización superficial pista fresada, con mezcla bituminosa en caliente BBTM 5 A, de espesor 2 cm.
- Suministro y puesta en obra de M.B.C. tipo AC-22-BASE 60/70 G (G-20) en capas de base de 6 cm. de espesor, con áridos de procedencia caliza, fabricada y puesta en obra, extendido y compactación, incluso filler de aportación y betún.
- Riego de adherencia, con emulsión asfáltica aniónica de rotura rápida ECR-2-m modificada con elastómeros, con una dotación de 1,1 kg/m2., incluso barrido y preparación de la superficie.
- Suministro y puesta en obra de mezcla bituminosa en caliente tipo AC-22-BASE 50/70 S en capa de base de 5 cm. de espesor, con áridos de tipo calizo, extendida y compactada, incluido riego asfáltico, filler de aportación y betún.
- Suministro y puesta en obra de mezcla bituminosa en caliente tipo AC-16-SURF 50/70 S en capa de rodadura de 5 cm. de espesor, con áridos de tipo porfídico, con desgaste de los ángeles <20, extendida y compactada, incluido riego asfáltico, filler de aportación y betún.
- Suministro y puesta en obra de mezcla bituminosa en caliente tipo BBTM-11A-SURF-BM3c, de granulometría discontinua, en capa de rodadura de 4 cm. de espesor, con betún BM-3c 60/70, áridos de procedencia andesitica, extendido y compactación, incluido filler y betun.
- Ejecución de bordillo piano prefabricado en tramos rectos y curvos, con piezas prefabricadas de hormigón HA-30 N/mm2, de 80 cm de anchura, 100 cm. de longitud y 20 cm. de espesor, con pendiente negativa de hasta -2,5 cm. respecto al borde de pista, pintado con pintura de suministradores autorizados por la FIA y la FIM.

En la fase de protecciones y señalización

- Recolocación de barrera de seguridad existente, incluyendo las siguientes operaciones: desmontaje de barrera de tres bandas de doble onda, extracción de postes y transporte indicado por la Dirección de Obra, suministro e hincado de postes tubulares UPN-120 de acero galvanizado, de 2,10 m de longitud, recolocación de la barrera retirada, incluso pernos de anclaje de 16 mm. de diámetro minimo, piezas de remate y terminación, todo ello colocado según normas FIM y FIA.
- Suministro y colocación de triple bionda, formada por tres bandas de doble onda galvanizada de 2,7 mm de espesor, con una separación máxima entre ellas de 40 mm, postes tubulares de anclaje de 2,1 m. de longitud tipo UPN-120 hincados en el terreno un mínimo de 1,20 m y separados 1,75 m, incluso pernos de anclaje de 16 mm. de diámetro minimo, piezas de remate y terminación, todo ello colocado según normas FIM y FIA.
- Levantado y reubicación de barrera de protección de neumáticos, como medida de protección contra impactos, colocados en pista según planos, entrelazados entre ellos mediante bulones metálicos y apilados en 1 fila de 4 neumáticos de altura, formando bloques desmontables de 3 m. de longitud, completamente terminados y colocados en su lugar según normas FIM y FIA.
- Marca vial blanca homologada, con pintura de suministradores autorizados por FIM y FIA, a base de plásticos de aplicación en frío por extrusión, para líneas longitudinales, lineas transversales, símbolos, cebrados, etc., incluso barrido, limpieza y preparación de la superficie y premarcaje.

En la fase de varios

- Levantado de obras de fábrica (4 arquetas o pozos, 1 hito escultura circuito, 2 imbornales, 87 m. vallado y 9,2 m2 losa hormigón) y levantado de 7 torres de alumbrado, incluso reconstrucción de arquetas en nuevo emplazamiento, reubicación de hito del circuito con peana similar a la existente, ejecución de imbornales en nueva ubicación y recolocación de torres de alumbrado incluyendo cimentación, placa de anclaje, arqueta de conexión y línea eléctrica enterrada desde antigua a nueva ubicación.
- Trabajos y material de seguridad y salud laboral según estudio de seguridad del Proyecto.
- Ensayos y control de calidad según anejo de proyecto.
- Gestión de residuos de la demolición para su eliminación, reutilización o valorización, según anejo de Estudio de Gestión de Residuos del Proyecto.

11. – ENSAYOS Y CONTROL DE CALIDAD

Se ha incluido una relación de los ensayos a realizar a lo largo de la ejecución de las obras, cuya descripción y número de pruebas a realizar se especifica en el anejo de Control de Calidad.

La Dirección Facultativa de las obras comprobará los resultados de las distintas pruebas y ensayos realizados durante el transcurso de las obras para la aceptación de las distintas unidades de obra que componen el Proyecto.

12. - ACCIONES SÍSMICAS

En cumplimiento con el Artículo 1.3.1., del Real Decreto 997/2002, de 27 de septiembre (B.O.E., 11 de octubre de 2.002), se adjunta este apartado a la memoria como requisito necesario para el visado del proyecto por parte del Colegio Territorial correspondiente, así como para la expedición de la licencia municipal y demás autorizaciones y trámites por parte de las distintas Administraciones Públicas.

Al presente Proyecto de Ejecución y en virtud del artículo 1.2.3. de la NCSR-02 **NO** le es de aplicación la citada norma, por tratarse de una construcción de importancia moderada, es decir, aquellas con probabilidad despreciable de que su destrucción por el terremoto pueda ocasionar víctimas, interrumpir un servicio primario, o producir daños económicos significativos a terceros.

13. - CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA

Para la ejecución de las obras contenidas en el presente proyecto se propone la necesariedad de que el Contratista adjudicatario se encuentre clasificado en los siguientes grupos y subgrupos:

Grupo G.- Viales y pistas

Subgrupo 1. Autopistas y autovías.

Categoría "e"

14. - REVISIÓN DE PRECIOS

Respecto a la revisión de precios se estará a lo que se especifique en el Pliego de Condiciones del Contrato y en cualquier caso a lo dispuesto en el Art. 89 de la Ley de Contratos del Sector Público.

La fórmula de aplicación en caso de darse la revisión de precios, será la nº141 expuesta en el Real Decreto 1359/2011 correspondiente a la "Construcción de carreteras con firmes de mezclas bituminosas" siendo ésta la siguiente:

$K_t = 0{,}01(A_t/A_o) + 0{,}05(B_t/B_o) + 0{,}09(C_t/C_o) + 0{,}11(E_t/E_o) + 0{,}01(M_t/M_o) + 0{,}01(Q_t/Q_o) + 0{,}12(R_t/R_o) + 0{,}17(S_t/S_o) + 0{,}01(U_t/U_o) + 0{,}39$

15.- RELACIÓN DE PRESUPUESTOS

Los presupuestos que intervienen en el presente Proyecto son los siguientes:

- PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL: asciende a la cantidad de **NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL SETECIENTOS DOCE EUROS CON NOVENTA Y TRES CENTIMOS (982.712,93 €).**
- PRESUPUESTO EJECUCIÓN POR CONTRATA: obtenido por la aplicación de un 13% de Gastos Generales y un 6% de Beneficio Industrial al presupuesto de ejecución material ascendiendo a la cantidad de **UN MILLÓN CIENTO SESENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS VEINTIOCHO EUROS CON TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS (1.169.428,39 €).**
- PRESUPUESTO GLOBAL BASE DE CONTRATACIÓN: obtenido al incrementar en un 21 % de I.V.A. el presupuesto de ejecución por contrata, asciende a la cantidad de **UN MILLÓN CUATROCIENTOS QUINCE MIL OCHO EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS (1.415.008,35 €).**

Albacete - julio - 2014

EL TÉCNICO REDACTOR

BERNARDO| MONSERRAT| LAFUENTE

Firmado digitalmente por BERNARDO| MONSERRAT|LAFUENTE
Nombre de reconocimiento (DN): cn=BERNARDO|MONSERRAT|LAFUENTE, serialNumber=20760445R, givenName=BERNARDO, sn=MONSERRAT LAFUENTE, ou=Ciudadanos, o=Generalitat Valenciana, c=ES
Fecha: 2014.07.18 09:41:05 +02'00'

Fdo.: Bernardo Monserrat Lafuente
Ing. de Caminos. nº 7.269.