

➤ **FECHA LÍMITE PARA LA PRESENTACIÓN DEFINITIVA DE FICHAS/FORMULARIOS Y DE DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA DE LAS PROPUESTAS**

En la Jornada Final del próximo 28 de enero se informará de la fecha exacta de cierre del procedimiento de Consulta, que será la que determine el final del plazo para la presentación de documentación. Aproximadamente será a principios de febrero.

No obstante, puede entregarse toda la documentación en cualquier momento, antes del cierre de la Consulta Preliminar del Mercado.

➤ **ACTUALIZACIÓN DE FICHA/FORMULARIO**

Las propuestas cuyo contenido haya variado significativamente respecto a lo que se indicaba en la ficha/formulario (Anexo 2 de la Resolución) presentada, requerirán una actualización de la misma.

Del mismo modo, si algún apartado (especialmente precio y duración del tramo de prueba de 200 metros) no se hubiese cumplimentado inicialmente en la ficha, se deberá completar y enviar nuevamente.

Para el envío de actualizaciones de la ficha/formulario se utilizará el buzón de correo electrónico habilitado, indicando en el asunto del mensaje “*Actualización final ficha*”.

➤ **ACLARACIONES INDIVIDUALES**

Las posibles aclaraciones que se requieran con posterioridad al cierre de la Consulta Preliminar del Mercado desde el Ministerio de Fomento, relativas a la documentación presentada, se podrán resolver de forma individual en las fechas que también se anunciarán en la Jornada Final, sin opción a presentar nueva documentación.

➤ **ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN DEL MAPA DE DEMANDA TEMPRANA**

A diferencia de las anteriores jornadas celebradas, el Mapa de Demanda Temprana Final se publicará una vez que se cierre la Consulta Preliminar del Mercado, actualizándose con las nuevas propuestas que se hayan recibido dentro del plazo establecido.

➤ **ALTURA DEL TECHO DE LA NIEBLA**

No se dispone de registros con datos relativos a la altura del techo de la niebla (superficie más alta de humedad condensada) para ninguno de los episodios de niebla ocurridos en la A-8. No obstante, desde Meteoclim Services S.L se ha realizado un cálculo teórico aproximado, basado en un modelo cuya referencia se incluye a continuación:

“Carlos Román-Cascón, Carlos Yagüe, Gert-Jan Steeneveld, Mariano Sastre, Jon Ander Arrillaga, Gregorio Maqueda. (2016) Estimating fog-top height through near-surface micrometeorological measurements. Atmospheric Research 170, 76-86.”

En concreto se ha utilizado la estimación realizada con la velocidad de fricción, que es la que se puede calcular con los datos disponibles. En el artículo derivan dos expresiones, una para cada torre de medida que utilizan en el experimento (CESAR y CIBA).

CESAR: $Z_f - t = 1369 u^* - 28$

CIBA: $Z_f - t = 1029 u^* - 30$

$Z_f - t$ -> fog-top height

u^* -> surface friction velocity

Del libro de "Garratt, JR (1992) *The Atmospheric Boundary Layer*. New York: Cambridge University Press"

$$(u^*)^2 = C_d u^2$$

$$C_d = C_{d\text{neutral}} = (k^2) / (\ln(z/z_0))^2$$

$k = 0.4$ (von Karman),

z_0 -> longitud de rugosidad, típicamente 0.05 para hierba densa

$z = 10\text{m}$ (altura del anemómetro)

u -> velocidad superficie media del episodio de niebla para valores de visibilidad inferiores a 1000m

Sin embargo, haría falta un trabajo más extenso para determinar si el tipo de niebla que analiza este artículo y las conclusiones obtenidas son extrapolables al caso que nos ocupa en la autovía A-8.

A pesar de esta puntualización, se proporciona una tabla con los valores de altura de techo de la niebla para cada estación, para los 5 episodios de niebla analizados más desfavorables y los valores que se obtienen al aplicar las dos expresiones referidas. Las unidades de medida de estos resultados son metros, medidos sobre la superficie del terreno.

Altura techo niebla (m)	pk-546	pk-549	pk-544	pk-541
2014-09-30_a_2014-10-04	418 (305-418)	317 (229-317)	261 (188-261)	178 (125-178)
2014-11-22_a_2014-11-24	554 (408-554)	457 (335-457)	503 (369-503)	327 (237-327)
2014-11-29_a_2014-12-04	731 (541-731)	539 (396-539)	697 (515-697)	587 (432-587)
2015-05-30_a_2015-06-12	547 (402-547)	459 (336-459)	427 (312-427)	272 (195-272)
2015-06-15_a_2015-06-25	470 (345-470)	376 (274-376)	303 (219-303)	123 (84-123)