

INFORME JUSTIFICATIU DE LA TRAMITACIÓ D'EMERGÈNCIA PER A LA NECESSITAT DE CONTRACTACIÓ PER DIFERENTS TREBALLS DE MANTENIMENT DE VIA A LA XARXA DE FMB

EXPEDIENT: 16118355

TIPUS: Servei

DATA: 23/12/2025

PODER ADJUDICADOR:

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA / TRANSPORTS DE BARCELONA, SA

a) Descripció del servei

Manteniment de Via necessari a fi d'evitar situacions de greu perill. En concret s'han de realitzar les següent actuacions:

1. Manteniment de via de les línies de FMB.
2. Amolat Línia 9 sud.
3. Recarrega de creuaments.
4. Actuació emergència L-2 Pep Ventura.
5. Neteja criogènica de carril.
6. Neteja viaducte i instal·lació nous greixadors.

b) Justificació de l'emergència

b.1) Règim jurídic d'aplicació

Transports Metropolitans de Barcelona (en endavant TMB) és la denominació comuna de Transports de Barcelona, SA (en endavant TB) i de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en endavant FMB), que gestiona la xarxa de metro a l'àrea metropolitana de Barcelona. També inclou les empreses Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, que gestiona el Telefèric de Montjuïc; Transports Metropolitans de Barcelona, SL, que gestiona productes tarifaris i altres serveis de transport, així com la Fundació TMB, que vetlla pel patrimoni històric de TMB i promou els valors del transport públic a través d'activitats socials i culturals.

D'acord amb l'article 3.3 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic (en endavant LCSP), estableix una enumeració de l'àmbit subjectiu de la mateixa:

[...]

3. Es consideren poders adjudicadors, als efectes d'aquesta Llei, les entitats següents:

- a) Les administracions públiques.*
- b) Les fundacions públiques.*
- c) Les mútues col·laboradores amb la Seguretat Social.*

*d) Totes les altres entitats amb personalitat jurídica pròpia diferents de les expressades a les lletres anteriors que hagin estat creades específicament per satisfer necessitats d'interès general que no tinguin caràcter industrial o mercantil, sempre que un o diversos subjectes que s'hagin de considerar poder adjudicador d'acord amb els criteris d'aquest apartat 3 financin majoritàriament la seva activitat, o bé controlin la seva gestió, o bé nomenin més de la meitat dels membres del seu òrgan d'administració, direcció o vigilància
[...]"*

En aquest sentit, TB i FMB en la seva condició de poder adjudicador no administració pública (en endavant PANAP), es troben dins de l'àmbit d'aplicació de la LCSP, amb el règim particular establert per aquestes als articles 26.3, 316 a 320 i disposició addicional vuitena.

Tenint en compte l'objecte d'aquest informe i l'aplicació de la LCSP, l'article 120 LCSP respecte de la tramitació d'emergència ens indica el següent:

"Article 120. Tramitació d'emergència.

1. Quan l'Administració hagi d'actuar de manera immediata a causa d'esdeveniments catastròfics, de situacions que suposin un perill greu o de necessitats que afectin la defensa nacional, cal atènyer-se al règim excepcional següent:

a) L'òrgan de contractació, sense obligació de tramitar expedient de contractació, pot ordenar l'execució del que sigui necessari per posar remei a l'esdeveniment produït o satisfer la necessitat sobrevinguda, o contractar lliurement el seu objecte, en tot o en part, sense subjectar-se als requisits formals que estableix aquesta Llei, fins i tot el de l'existència de crèdit suficient. En cas que no hi hagi crèdit adequat i suficient, una vegada adoptat l'acord, s'ha de procedir a la seva dotació de conformitat amb el que estableix la Llei general pressupostària.

b) Si el contracte l'ha subscrit l'Administració General de l'Estat, els seus organismes autònoms, entitats gestores i serveis comuns de la Seguretat Social o altres entitats públiques estatals, s'ha de donar compte d'aquests acords al Consell de Ministres en el termini màxim de trenta dies.

c) El termini d'inici de l'execució de les prestacions no pot ser superior a un mes, comptat des de l'adopció de l'acord que preveu la lletra a). Si s'excedeix aquest termini, la contractació de les prestacions esmentades requereix la tramitació d'un procediment ordinari.

d) Un cop executades les actuacions objecte d'aquest règim excepcional, s'ha d'observar el que disposa aquesta Llei sobre compliment dels contractes, recepció i liquidació de la prestació.



En el supòsit que el lliurament dels fons necessaris s'hagi fet a justificar, un cop transcorregut el termini que estableix la lletra c) anterior se n'ha de retre el compte justificatiu, amb reintegrament dels fons no invertits.

2. La resta de prestacions que siguin necessàries per completar l'actuació iniciada per l'Administració i que no tinguin caràcter d'emergència s'han de contractar d'acord amb la tramitació ordinària que regula aquesta Llei."

b.2) Antecedents de necessari coneixement

- Objecte

És objecte d'aquest informe l'anàlisi sobre els treballs de manteniment de via urgents necessaris per evitar situacions de greu perill a executar per l'empresa COMSA S.A.U.

Actualment, el manteniment de via s'executa amb el contracte 14902673:

- En data 02-10-2021 es va formalitzar amb l'empresa COMSA S.A.U. el contracte per al manteniment de via i les filtracions de la xarxa d'FMB, per import de 6.042.729,34 € (IVA exclòs). Aquest contracte tenia una durada de 2 anys, pel període 04-10-2021 fins al 03-10-2023 i preveia 2 pròrroques anuals, pel període 04-10-2023 fins al 03-10-2024 i del 04-10-2024 fins al 03-10-2025.
- El contracte està sota el marc normatiu del RDL 3/2020.
- En data 15-11-2023 es va formalitzar una ampliació prevista i una altra no prevista per un import total de 2.058.545,87 € (IVA exclòs) (tramitat amb 14902673Z).
- En data 15-11-2023 es va formalitzar la primera pròrroga prevista per import de 3.021.364,74 € (IVA exclòs). (tramitat amb 14902673Y) per al període 04/10/23 fins al 03/10/24.
- En data 18-10-2024 es va formalitzar la segona pròrroga prevista per import de 3.021.364,74 € (IVA exclòs) (tramitat amb 14902673X) per al període 04-10-2024 fins al 03-10-2025.
- En data 10-12-2024 es va formalitzar una ampliació prevista i una altra no prevista per import de 2.831.617,46 € (IVA exclòs) (tramitat amb 14902673W).
- S'ha realitzat una nova licitació amb núm. d'expedient 16059241 que es va publicar al perfil del contractant en data 19-06-2025. El 30-10-2025 es va provar el tancament d'aquesta licitació per a iniciar-ne una de nova amb nous requeriments, atès que no es van rebre ofertes vàlides. La nova licitació amb núm. d'expedient 16059241B es va publicar al perfil del contractant en data 12-11-2025, trobant-se actualment en tramitació, per la qual no es va poder formalitzar abans de la data de finalització del contracte. A conseqüència de l'exposat l'Òrgan de Contractació ha acordat una pròrroga forçosa de conformitat amb l'article 29.4 de la LCSP "*in fine*" fins a la formalització del contracte de la nova licitació d'aquests serveis amb un període màxim de 9 mesos, des del 04-10-2025 fins al 03-07-2026.

Els treballs que formen l'abast del contracte d'emergència són els següents que no estan inclosos al contracte referenciat:

7. Manteniment de via de les línies de FMB.
8. Amolat Línia 9 sud.
9. Recarrega de creuaments.
10. Actuació emergència L-2 Pep Ventura.
11. Neteja criogènica de carril.

12. Neteja viaducte i instal·lació nous greixadors.

Les causes per les quals s'han realitzar són:

- Manteniment de via de les línies de FMB.

El manteniment realitzat per a mantenir la via en un estat òptim i garantir la prestació del servei de metro atès el retard en la formalització del nou contracte per circumstàncies imprevisibles per un òrgan de contractació diligent.

S'han de portar a terme diferents tasques de manteniment que són imprescindibles per a garantir que la via està en estat òptim per garantir la prestació del servei de metro complint amb totes les garanties de seguretat, i assegurar la no afectació a tercers de les vibracions generades pel pas dels trens sobre les vies.

A títol enunciatiu i no limitatiu, les tasques necessàries per evitar situacions de perill tant per les persones com per les infraestructures són:

a) Amolat línia 9 Sud:

La no realització d'aquestes tasques comporta un risc per a les persones ja que s'incrementen les vibracions a les edificacions pròximes al túnel i podent generar una situació de perill per les persones en cas que no s'executi l'amolat i se superin els límits de la normativa vigent.

La circulació dels trens provoca un fenomen en el carril denominat desgast ondulatori, atesa la interacció entre la roda i el carril, especialment a les corbes, generant soroll, vibracions i un major manteniment. Les vibracions afecten els habitatges i pertorben la vida de les persones en els edificis. La mitigació d'aquest fenomen és realitzar amb un tractament del cap del carril mitjançant una màquina amoladora que torna a polir el carril i el deixa lliure d'aquest fenomen.

b) Recarrega de creuaments:

Aquests treballs són imprescindibles a fi d'evitar el risc de descarrilo dels trens i, per tant, evitar danys materials i personals, ja que els creuaments són un element crític de la via.

Els creuaments formen part dels aparells de via que serveixen als tren per canviar de via. Presenten una discontinuïtat (denominada llacuna) que permet el pas de la roda del tren quan aquest canvia de via. Cada vegada que passa una roda per sobre el creuament rep un cop. Cada tren té cinc vagons i a cada vagó té 4 rodes que circulen pel mateix carril, per tant, amb el pas d'un sol tren rep 20 cops, si, a més a més, la freqüència mitjana de pas dels trens és de 5 minuts, això vol que dir que al final de l'any, aquest element rep milers de cops, aquesta circumstància fa que sigui un element que té un desgast elevat (tot i ser d'un material de gran duresa), a més, és un element crític de la via perquè al seu trencament pot derivar en un descarrilament del tren.

c) Actuació emergència L-2 Pep Ventura:

Cada nit FMB revisa l'estat de les vies de forma visual, en aquestes inspeccions es revisa la via, la plataforma de via, els hastials i la resta de la infraestructura que compon el túnel. Fruit d'aquestes revisions es va

detectar la llosa que sustenta la via esquerdada a prop de l'estació de Pep Ventura de L-2.

La reparació d'aquesta llosa és imprescindible per mantenir la prestació del servei de metro ja que fins que no es va reparar va ser necessari limitar la circulació de trens a fi de minorar el risc de descarrilo, amb la consegüent afectació pel servei.

Aquesta circumstància va provocar un tall de línia de cap de setmana per repicar la llosa de formigó i tornar a muntar novament la via, amb aquesta actuació urgent es va evitar riscos de descarrilament dels trens.

d) Neteja criogènica de carril:

És necessari portar a terme aquesta tasca de manteniment per evitar el risc de descarrilo per excés de greix a les vies i evitar danys materials i/o personals.

La interacció entre la roda i el carril, especialment a les corbes, genera un desgast per la fricció dels acers que componen els dos elements. Per reduir el desgast de l'acer, FMB engreixa el flanc del carril i d'aquesta manera es redueix el coeficient de lliscament i s'incrementa la durabilitat de la roda i del carril.

En relació amb un vehicle auxiliar ferroviari circula a contravia el greix existent al carril es disposa en la part superior i pot arribar a provocar lliscaments i desplaçaments dels trens quan aquests intenten frenar. Per minimitzar el risc s'ha realitzat una neteja criogènica del cap del carril.

La neteja criogènica és una tècnica de neteja industrial basada en la projecció de partícules de CO₂ en estat sòlid (gel sec) a altes velocitats mitjançant aire comprimit, però la neteja criogènica presenta algunes diferències significatives, que fan d'aquest mètode una eina eficaç, pràctica i ecològica, amb aquesta tècnica de neteja donar resultats satisfactoris.

Aquesta tècnica s'ha de mantenir en FMB per evitar el sobre greixatge del carril i fer una posada a punt quan es consideri convenient amb l'objectiu d'evitar els desplaçaments i patinatge dels trens.

e) Neteja viaducte i instal·lació nous greixadors (modificadors de fricció):

És necessari realitzar aquesta tasca de manteniment per evitar el risc de descarrilo i evitar així danys personals i/o materials.

El 07-11-2021 s'inaugura al tram de la línia 10 que circula per un viaducte exterior. Des de l'inici del tram els trens realitzen lliscaments i desplaçaments en les frenades aquestes circumstàncies són provocades per contaminants externs.

El contaminant principal es pols de fusta que prové d'una empresa que recicla fusta i que envia a l'ambient partícules que es disposen al carril i amb la humitat de l'ambient generen una pel·lícula que provoca el lliscament.

El segon contaminant són les defecacions de les gavines que habiten a prop de la desembocadura del riu Llobregat i en el Port de Barcelona.

Per minimitzar el risc s'està netejant setmanalment el cap del carril de les vies del viaducte amb dues modalitats: la primera amb aigua a pressió que circula a sobre d'una vagona i és arrossegada per dresina de FMB i la segona de forma manual en aquelles zones en què la via presenta discontinuïtat (tal com juntes de dilatació, aparells de via, creuaments, etc). També està previst instal·lar uns equips denominats modificadors

de fricció que apliquen un producte que ajuda a disminuir la possibilitat de lliscaments dels trens.

- Import previst

Derivat de tot l'anterior, i després d'una anàlisi detallada de les feines realitzades i les feines pendents de realitzar, l'import previst és de 2.567.295,93 € (IVA exclòs) de corresponent a:

Feines realitzades per satisfer les necessitats sobrevingudes a fi d'evitar situacions que han suposat un greu perill. Aquestes feines s'havien de realitzar de manera immediata en produir-se els fets relacionats a l'apartat :

• Manteniment de via de les línies de FMB del període juny – setembre 2025	1.094.532,93 €
• Amolat Línia 9	622.800,00 €
• Recàrrega de creuaments	260.000,00 €
• Neteja viaducte i instal·lació nous greixadors	70.259,33 €
• Actuació emergència L-2 Pep Ventura	180.000,00 €
• Neteja criogènica de carril	129.594,00 €

Feines pendents de realitzar:

• Neteja viaducte i instal·lació nous greixadors	140.518,67 €
• Altres actuacions	69.591,00 €

- Durada

Totes aquestes tasques estan realitzades tret de la neteja del viaducte que està prevista continuar realitzant fins al mes de juliol-2026 de mutu acord amb l'empresa Infraestructures de la Generalitat de Catalunya (Infraestructures.cat), i que s'iniciaran abans d'un mes des de l'acord d'aprovació del present expedient d'emergència.

- Responsable del contracte

Joaquim Plaja i Martí
Directora Infraestructures Metro

- Contractista

En aquest supòsit es proposa a COMSA SAU, actual mantenidor de les vies de FMB, per a realitzar les tasques objecte del contracte d'emergència. La petició de 3 ofertes suposaria un tràmit innecessari i contrari a la necessitat d'actuar de manera urgent.

Justificació proveïdor únic:

- Disposa de la solvència requerida a l'estar capacitada per executar treballs en manteniment de via i ser el mantenidor actual. Segons es va exigir als plecs del contracte vigent COMSA SAU compleix amb els següents requisits de solvència:
 - El criteri per a l'acreditació de la solvència econòmica i financera serà el volum anual de negocis del licitador, que referit a l'any de major volum de negoci dels tres últims conclosos haurà de ser almenys una vegada i mitja el valor anual mitjà del PBL (4.950.000,00 € sense IVA)
 - Haver realitzat treballs de manteniment de via (NO de Muntatge) de igual o similar naturalesa als del objecte del contracte en els últims 3 anys en el sector ferroviari. El volum dels treballs realitzats haurà de ser igual o superior al 70% del PBL anual (2.310.000,00€/any sense IVA), podent ésser la quantia sol·licitada la suma de fins a 4 contractes de quantia superior a 400.000€.
 - Disposar de la certificació del sistema de gestió de qualitat ISO 9001 i ISO 14001 a la versió vigent a la data de la publicació de la present licitació.
 - Disposar de la certificació del sistema de gestió en seguretat i salut OHSAS 18001 o ISO 45001 a la versió vigent a la data de la publicació de la present licitació
- Tenia disponibilitat per iniciar de forma immediata les tasques objecte del present contracte que s'han realitzat de manera urgent a fi de garantir la seguretat dels passatgers i evitar danys personals i materials.

- Protecció de dades de caràcter personal

Tractaments de dades que realitzarà el contractista:

☒ No aplica

☐ Si aplica:

Adreça que es posa a disposició a fi efecte d'exercir els drets d'accés, rectificació, supressió, oposició, limitació del tractament o portabilitat: c/60, 21-23 Sector A Pg. Ind. Zona Franca, 08040 Barcelona o correu electrònic: dades@tmb.cat

En aquells contractes en què es requereixi el tractament per part del contractista de dades personals per compte dels responsables del tractament cal indicar la finalitat del tractament de les dades que se cediran.

b.3) Justificació per la tramitació per via d'emergència

A la vista de l'anterior es justifica la tramitació per via d'emergència de la contractació per situació que suposen un greu perill objecte d'aquest informe pels següents motius, segons allò establert a l'art. 120 de la LCSP:

- Esdeveniment imprevisible:

- Manteniment de via de les línies de FMB del període juny – setembre 2025:

- En primer lloc, es va produir retards en la tramitació de la nova licitació que no es podien preveure per l'Òrgan de Contractació. Els principals motius del retard són els següents:

a) Complexitat tècnica excepcional i sobrevinguda.

La preparació dels plecs per al nou contracte ha mostrat una complexitat tècnica que excedia del grau de dificultat que raonablement es va preveure a l'inici. No es tracta d'un manteniment ordinari, sinó d'un servei sobre elements de via crítics per a la seguretat. La necessitat de definir amb extrema precisió les especificacions tècniques, els lindars de tolerància, els nous materials o tecnologies a incorporar i els procediments d'actuació davant fallades, ha requerit estudis i anàlisis detallades que han dilatat els terminis d'una manera que no era previsible en iniciar l'expedient.

b) Dificultat inherent a la definició de criteris de valoració.

Atesa la criticitat del servei, no era suficient basar l'adjudicació en criteris merament econòmics. Va ser imprescindible desenvolupar una matriu de criteris de valoració tècnica (qualitat dels plans de manteniment, experiència del personal clau, mitjans tècnics adscrits, temps de resposta) que permetés assegurar l'elecció de l'oferta més solvent i fiable. La ponderació i objectivació d'aquests criteris, per a garantir la transparència i la igualtat de tracte entre licitadors, va suposar un desafiament tècnic i jurídic d'una magnitud imprevisible.

c) Necessitat d'un consens intern reforçat per la criticitat del servei:

La naturalesa del contracte exigia un elevat nivell de consens entre múltiples àrees de l'organització d'FMB. Aquest procés de validació interna, lluny de ser un mer tràmit, es va convertir en una exhaustiva anàlisi de riscos i requeriments que va generar un debat tècnic profund. La voluntat d'aconseguir aquest consens per a garantir la idoneïtat dels plecs no pot ser qualificada com una

demora imputable a l'òrgan de contractació, sinó com una actuació prudent i garantista davant l'especial transcendència del servei, la durada i la complexitat del servei, que impedeixen definir-ne tots els detalls amb exactitud de forma anticipada.

- En segon lloc, resulta un esdeveniment imprevisible per l'Òrgan de contractació que la nova licitació de manteniment de via quedés deserta. S'ha realitzat una nova licitació amb núm. d'expedient 16059241 que es va publicar al perfil del contractant en data 19-06-2025. El 30-10-2025 s'aprova el tancament d'aquesta licitació per a iniciar-ne una de nova amb nous requeriments, atès que no s'han rebut ofertes vàlides. La nova licitació amb núm. d'expedient 16059241B es va publicar al perfil del contractant en data 12-11-2025 està en curs i no es preveu que es pugui formalitzar abans de la data de finalització del contracte actual. A conseqüència de l'exposat l'Òrgan de Contractació ha acordat una pròrroga forçosa de conformitat amb l'article 29.4 de la LCSP "*in fine*" fins a la formalització del contracte de la nova licitació d'aquests serveis amb un període màxim de 9 mesos, des del 04-10-2025 fins al 03-07-2026.

A l'anterior circumstància d'imprevisibilitat, cal afegir les següents circumstàncies:

- Amolat línia 9 Sud: La necessitat de realitzar l'amolat objecte d'aquest contracte d'emergència a la Línia 9 sud no es podia preveure per l'òrgan de contractació ja que depèn de factors externs com l'estat de les rodes dels trens o l'estat dels edificis pròxims i s'ha requerit a petició dels veïns.
- Recàrrega de creuaments: La recàrrega ordinària de creuaments està prevista al contracte de manteniment de via. No obstant, s'ha superat la previsió estimada de recàrregues de creuaments degut a un increment del seu desgast que no es podia preveure de l'estat en els que es trobaven a les diferents revisions.
- Actuació emergència L-2 Pep Ventura: Es tracta d'una situació imprevisible per l'òrgan de contractació l'aparició d'una esquerda a la llosa que sustenta la via a prop de l'estació de Pep Ventura de L-2. De les revisions ordinàries no es desprenia la possibilitat de què es produís l'esquerda de la llosa.
- Neteja criogènica de carril (modificadors de fricció): Aquesta necessitat era imprevisible per l'Òrgan de Contractació, atès que s'ha produït un increment de circulació de vehicles a contra via per

la realització de diferents manteniments el que ha provocat un increment del greix i, per tant, de la necessitat de realitzar neteges criogèniques.

- Neteja viaducte i instal·lació nous greixadors: Aquesta necessitat resulta imprevisible per l'òrgan de Contractació, atès que no es podia preveure que d'una fàbrica pròxima a l'aqüeducte es despenguessin encenalls de fusta que arriben fins a les vies i que s'han de netejar per evitar el risc de què els trens no frenin amb garanties de seguretat.

- Situació de greu perill:

Les situacions descrites s'emmarquen perfectament en el supòsit de "*greu perill*" que contempla l'article 120 de la LCSP, atès que poden comportar riscos de descarrilament dels trens i, per tant, de danys materials i/o personals. El deteriorament de la via no és una simple deficiència de manteniment, sinó una fallada estructural que pot provocar un descarrilament amb conseqüències de danys materials i/o personals.

Aquesta obligació de garantir la seguretat és una responsabilitat primordial de l'operador, tal com estableix l'article 22 de Llei ferroviària, Llei 4/2006, que prioritza les actuacions per a la prevenció d'accidents. La jurisprudència ha avalat l'ús d'aquesta via excepcional davant de riscos tangibles per a la seguretat pública, com es desprèn de la Sentència 1216/2018 del Tribunal Superior de Justícia d'Andalusia, que va considerar justificada l'emergència davant el risc per a la seguretat dels usuaris d'unes carreteres, un supòsit anàleg a l'actual.

- Extrema urgència:

La necessitat de contractació s'ha de satisfer de manera immediata de conformitat amb el que estableix l'art. 120 de la LCSP, resultant impossible el compliment dels terminis generals de contractació inclús en la modalitat urgent, atès que no resulten suficients per atendre els necessitats imprevistes amb caràcter immediat.

Amb aquesta contractació es pretén abonar totes les tasques necessàries per evitar la situació de greu perill.

Els motius d'extrema urgència de les feines descrites en l'apartat anterior són per minimitzar els riscos en la circulació de trens (lliscaments o desplaçaments), evitar avaries que provoquin temps d'atur i que el passatge que habitualment utilitzar el metro es vegi el menys afectat possible adoptant totes les mesures necessàries per restablir la situació de normalitat al més aviat possible se situa per sobre dels requisits formals de la contractació ordinària.

- Nexe causal entre l'esdeveniment imprevist i l'extrema urgència:

Les tasques imprevistes descrites anteriorment podien provocar una situació de risc greu (lliscaments o desplaçaments dels trens, descarrilaments), de danys materials (habitatges afectats per vibracions) i personals al personal de FMB i al passatge. Aquesta situació que no es va poder preveure s'han executat per ser d'extrema urgència. Aquesta contractació satisfarà les necessitats imprescindibles fins que es puguin abordar amb el nou contracte que està en licitació i inclou actuacions d'aquest tipus.

Hi ha un nexe causal directe entre l'esdeveniment imprevist (deteriorament de la via) i la necessitat urgent d'actuar per evitar danys personals i materials.

A més afegir, d'acord amb l'Informe 37/2024, de 5 de desembre, de la Junta Consultiva de Contractació Pública de Catalunya (Comissió Permanent), sobre la tramitació d'emergència dels contractes del sector públic i en especial referència a la possibilitat de contractar prestacions no previstes inicialment mitjançant aquest tipus de tramitació, en l'objecte de la contractació de la present necessitat es donen compliment als següents requisits:

- Segons el que s'ha exposat s'han donat circumstàncies sobrevingudes de greu perill amb risc de danys personals i materials.
- Es troba plenament justificat que el supòsit objecte de contractació no és imputable a l'òrgan de contractació.
- Les prestacions tramitades per aquesta via es limiten estrictament a les necessitats indispensables des de l'àmbit objectiu i temporal per prevenir o remeiar els danys derivats de la situació excepcional, que no es poden satisfer mitjançant procediments ordinaris o de tramitació urgent, atès que resulten d'impossible compliment amb els terminis generals.
- Cal que es doni la deguda publicitat als contractes, al més aviat possible, des del moment en què s'hagi ordenat l'execució o s'hagi contractat lliurement el necessari.
- Tenint en compte les especials circumstàncies d'aquesta necessitat, es procedeix a l'adjudicació directa, atenent els condicionants tècnics i temporals derivats de l'emergència, tal com s'ha justificat en apartats anteriors.
- En el cas dels contractes de manteniment, l'òrgan de contractació ha tingut especialment en compte el criteri tècnic dels especialistes en la matèria per determinar quines actuacions s'han d'iniciar amb caràcter immediat i quines, malgrat no haver-se pogut preveure, són indispensables, indissociables i necessàries per completar-les i, en conseqüència, per prevenir o remeiar la situació de perill greu, de manera que la seva contractació es podrà dur a terme seguint la tramitació excepcional d'emergència; i, d'altra banda, quines actuacions completen el manteniment inicial sense tenir el caràcter de necessàries

per fer front a l'emergència, la contractació de les quals no podrà tramitar-se per aquella via.

- L'òrgan de contractació haurà de valorar, de manera proporcional i adequada a les circumstàncies, la solvència econòmica i financera i tècnica i professional de la contractista i l'absència de prohibicions de contractar.

Òscar Playà Velasco
Director Metro

Barcelona, a 23 de desembre de 2025

Signat electrònicament