

INFORME JUSTIFICATIU DE LA TRAMITACIÓ D'EMERGÈNCIA PER A LA NECESSITAT DE CONTRACTACIÓ PER LA SUBSTITUCIÓ D'ELEMENTS FÈRRICS I DE SUBJECCIÓ DE LA CATENARIA TEFLONADA DE L3

EXPEDIENT: 16138889 (Lot 1) / 16155634 (Lot 2)

TIPUS: Obres

DATA: 16/10/2026

PODER ADJUDICADOR:

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

a) Descripció del servei

Substitució dels suports de catenària rígida tipus barres/mensules teflonades, amb problemes d'aïllament elèctric envers l'aigua, per uns nous suports amb sistema d'aïllament d'aigua provinent de les filtracions de la volta del túnel a la línia L3 del F.M.B.

CPV 45234160-5 Treballs de construcció de catenàries

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.

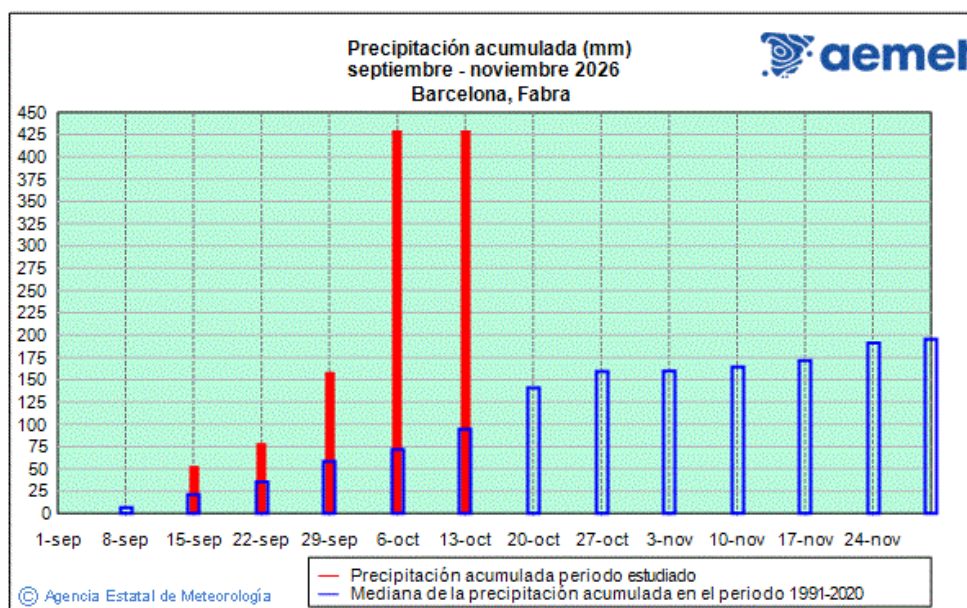
2. La resta de prestacions que siguin necessàries per completar l'actuació iniciada per l'Administració i que no tinguin caràcter d'emergència s'han de contractar d'acord amb la tramitació ordinària que regula aquesta Llei."

b.2) Antecedents de necessari coneixement

- Fets

A principis d'octubre de 2026, s'han produït a Barcelona i a la seva àrea metropolitana episodis de pluges torrencials en curts espais de temps, i s'ha acumulat gran quantitat d'aigua segons es registra a la base de dades de l'AEMET (Agència Estatal de Meteorologia de l'Estat Espanyol). El dissabte 3 d'octubre ha estat el dia més plujós a Barcelona des que hi ha registres, amb una **precipitació màxima de 206 litres per metre quadrat**. La precipitació acumulada mitjana ha estat de 152,3 litres per metre quadrat.

Barcelona, Fabra. Precipitación (mm)



Imatge 1. Precipitació acumulada setembre a novembre de 2026 amb dades històriques. Font: aemet https://www.aemet.es/es/serviciosclimaticos/vigilancia_clima/analisis_estacional?w=4&datos=prec&l=0200

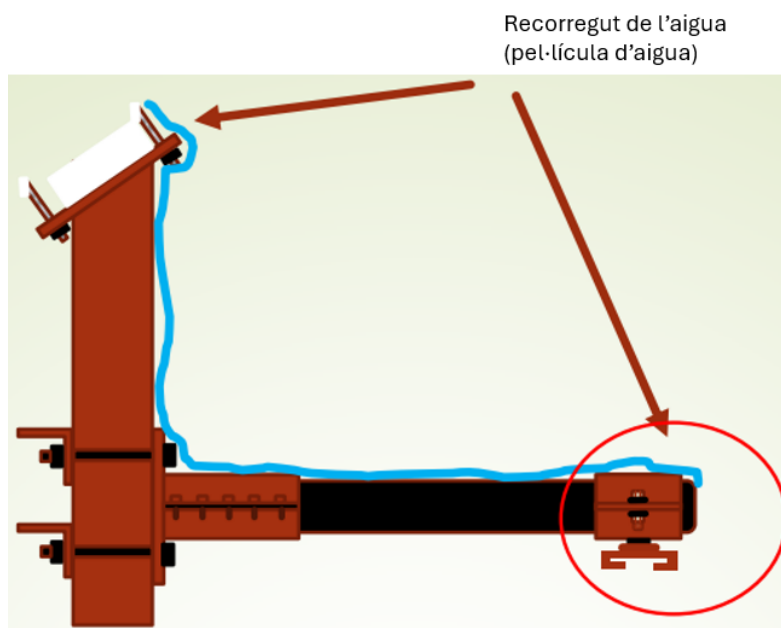
Aquests episodis de pluges torrencials, que segons estimen els models meteorològics i experts aniran a més, conjuntament amb les diverses obres d'urbanització que s'executen al carrer (com els darrers anys a les Rambles de Barcelona), provoquen que quan esdevé aquest episodi de pluges s'acumuli gran quantitat d'aigua a diferents punts de la xarxa d'FMB, a través de filtracions per la

infraestructura (túnel) com també per reixes de ventilació, accessos d'estacions i drenatges del túnel.

La conseqüència d'aquest increment del volum d'aigua d'escorrentia, a causa d'un episodi de pluges o, per l'entrada directa d'aigua des de l'exterior (via pública) per causa d'obres o altres a superfície, provoca l'augment del cabal de les filtracions a la volta del túnel, a la mènsula de catenària l'aigua s'acumula en el suport formant una pel·lícula contínua d'aigua que connecta l'ancoratge a la volta del túnel amb el suport i el fil de contacte de tracció produint una continuïtat elèctrica que escalfa els elements fèrrics de subjecció del sistema de catenària provocant que els elements s'incendiïn (s'observa una incandescència) i/o provoca una posada a terra que fa caure el sistema de subministrament d'energia provocant, ambdues situacions, incidències en el funcionament del sistema d'alimentació de tracció que provoca la paralització de la circulació de trens.

Per tant, els elements de subjecció del sistema de catenària davant les situacions de pluja intensa tenen un comportament que provoca una situació de greu perill per risc d'incendi i per caiguda dels subministrament d'energia que suposen un greu risc de danys materials i personals. També és produeix un risc de col·lapse i caiguda del sistema de sustentació de la catenària sobre les vies o el material rodant, amb els conseqüent perill de danys personals i materials.

Per normalitzar la situació, s'ha de dur una actuació, sense tensió d'alimentació de tracció, que consisteix en la substitució del suport deteriorat per un altre que evita que hi hagi continuïtat elèctrica entre el suport i el fil de contacte per eliminar el problema i normalitzar el servei comercial de metro.



Imatge 2. Detall explicatiu afectació continuïtat lamina d'aigua procedent de filtració en suport de catenària. Font: elaboració pròpia UMViC (Unitat de Manteniment de Vies i Catenària).

Com a exemple recent d'aquesta situació, a conseqüència de les pluges torrencials referides, el passat 5 d'octubre de 2026, entre les 09:10 hores i les 13:00 hores, es produeix un nou episodi de servei parcial en el servei comercial de la línia L3 del metro de Barcelona, és a dir, no es pot donar el servei habitual en tota la longitud i es presta servei comercial als extrems de la línia 3 operant amb dos carrusels de trens (entre les estacions de Zona Universitària i Passeig de Gràcia i entre les estacions de Vall d'Hebron i Trinitat Nova) i, no es presta servei a la part central de la línia 3 (entre les estacions de Diagonal i Penitents).

Aquest darrer exemple és l'últim d'una acumulació de 3 (tres) serveis parcials, per incidències similars, a l'L3 del metro de Barcelona a causa de problemes d'aïllament en el sistema de suport "tipus" teflonat de la catenària rígida en el mes d'octubre, essent un problema que posa en risc l'estabilitat i la integritat del sistema de subministrament d'energia als trens.

Analitzant l'històric de dades amb temps d'atur de línia a causa d'aquest tipus d'incidència obtenim el següent registre:

Resum incidències – temps atur (2025 – 2026) relacionades amb problemes als suports de catenària teflonada

Avis SAP	Data	Ubicació	Tram	Temps atur	Parcial Homogeneïtzat	TOTAL
36112537	16/12/2025	Liceu	CENTRAL	0:04:00	0:48:00	0:52:00
36119880	29/12/2025	Espanya	LLOBREGAT	0:08:00	0:17:17	0:25:17
36292420	30/09/2026	Diagonal	CENTRAL			
36294724	04/10/2026	Liceu	CENTRAL	0:05:00	0:00:00	0:05:00
36295924	05/10/2026	Lesseps	CENTRAL	0:02:00	0:38:24	0:40:24

Davant d'aquestes situacions, quan observen els motoristes una incandescència o incendi en els suports de catenària, o es detecta fums a les estacions o es detecten en el telecomandament d'energia alarmes per inestabilitat del sistema, és necessari interrompre el servei de Metro, perquè es desconnecta el subministrament de tensió al sistema de la catenària per evitar una situació de risc, tant per al personal d'FMB com pels usuaris del Metro, degut, en primer lloc, al risc d'interrupció inesperada en el subministrament de tensió de tracció al tren i aturada d'aquest a l'interior del túnel, i en segon terme, per evitar el risc d'incendi o incandescència dels elements fèrrics de la mènula, perquè el sobreescalfament comporta la deformació termomecànica dels elements fèrrics de la mènula amb conseqüència de reducció de la resistència del metall. Es talla el sistema d'alimentació d'energia a la catenària amb l'objectiu d'evitar que el suport es doblegui, es torci o col·lapsi sota el pes que sosté, en aquest cas per la càrrega del pes propi i dels esforços per la tensió del pantògraf del tren en el perfil rígid d'alumini que sustenta el fil de coure.

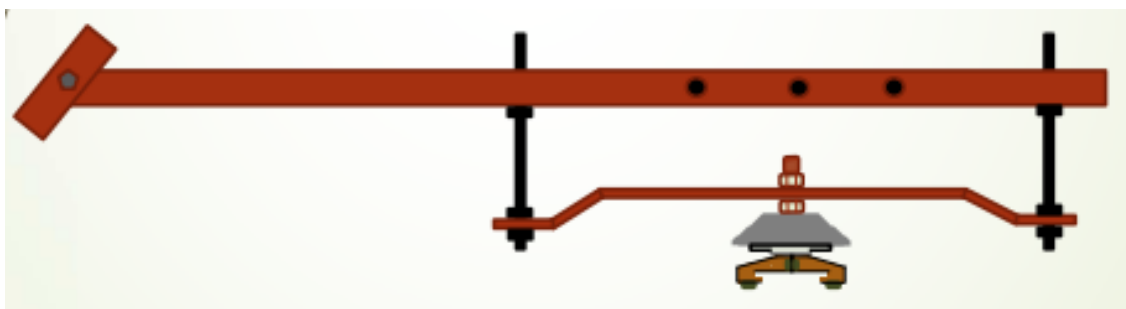
En resum, aquestes incidències signifiquen una situació greu perill per possibles danys personals i materials. A més, tenen com a conseqüència l'aturada del servei de metro, i si es consideren amb una visió global de la mobilitat de la ciutat, significa disminuir la qualitat de prestació de servei de transport públic de Barcelona envers la ciutadania de Barcelona, eliminar alternatives de transport

públic envers fenòmens meteorològics en situacions en què el transport públic subterrani és l'única i millor alternativa de transport.

La interrupció del servei comercial de metro de Barcelona va més enllà del d'una simple paralització i interrupció de la circulació de trens, té uns efectes directes en la dinàmica vital de la ciutat que provoca un sobrecost econòmic intangible, pèrdua de competitivitat, pèrdua de temps hàbil per als usuaris del transport públic, paralització i suspensió d'activitats socials i econòmiques sobre tots els actors que conviuen a la ciutat.

- **Objecte**

A fi d'evitar els riscos indicats i la paralització del servei de Metro per les incidències causades per la pluja als suports de la catenària, resulta necessari substituir aquests suports per una altra tipologia que segregi la formació d'una làmina d'aigua amb la sustentació del perfil rígid d'alumini evitant que en cap cas l'aigua arribi a contactar amb el sistema d'alimentació d'energia, evitant la posada a terra o escalfament del suport, perquè l'aigua es precipita abans de contactar amb aquest.

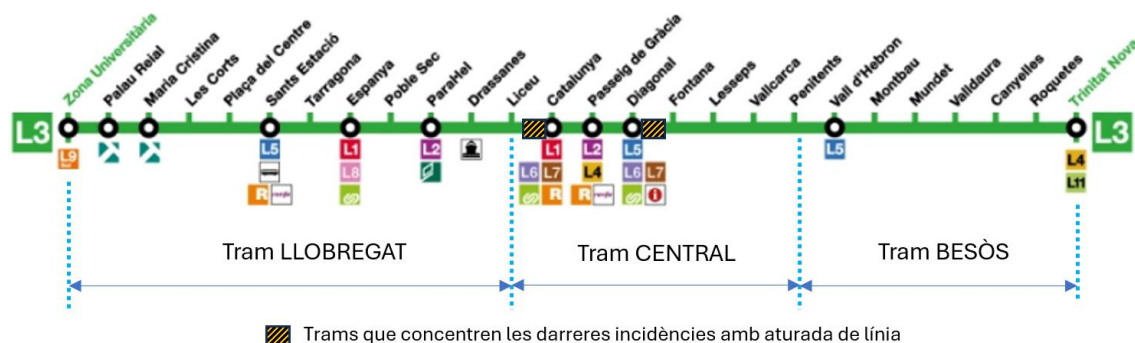


Imatge 3. Detall sistema de sustentació del perfil amb aïllador de campana que precipita l'aigua sense connectar amb el suport del perfil d'alumini. Font: UMVIC.

La base de dades per conèixer el nombre de suports amb aquest problema s'extreu d'un treball d'inventariat executat l'any 2022, per part de la secció de manteniment de catenària, per proposar l'execució d'una inversió per a substituir aquesta tipologia de suports conjuntament amb tots els suports de catenària deteriorats per l'efecte de les filtracions del túnel sobre aquests. D'aquesta anàlisi s'extreu

l'amidament d'elements que és necessari substituir a cada línia i, en particular de la línia L3.

La realització d'aquest inventariat forma part d'un estudi inicial per a executar aquesta inversió, es divideix la línia 3 del metro de Barcelona en 3 (tres) trams classificats segons la prioritat d'execució de l'actuació a partir de criteris tècnics, nombre d'incidències i observació de l'estat de la infraestructura; el més urgent és el tram CENTRAL entre les estacions de Liceu i Penitents, el següent seria el tram LLOBREGAT entre les estacions de Zona Universitària i Liceu i, finalment el darrer seria el tram BESÒS entre les estacions de Penitents i Trinitat Nova.



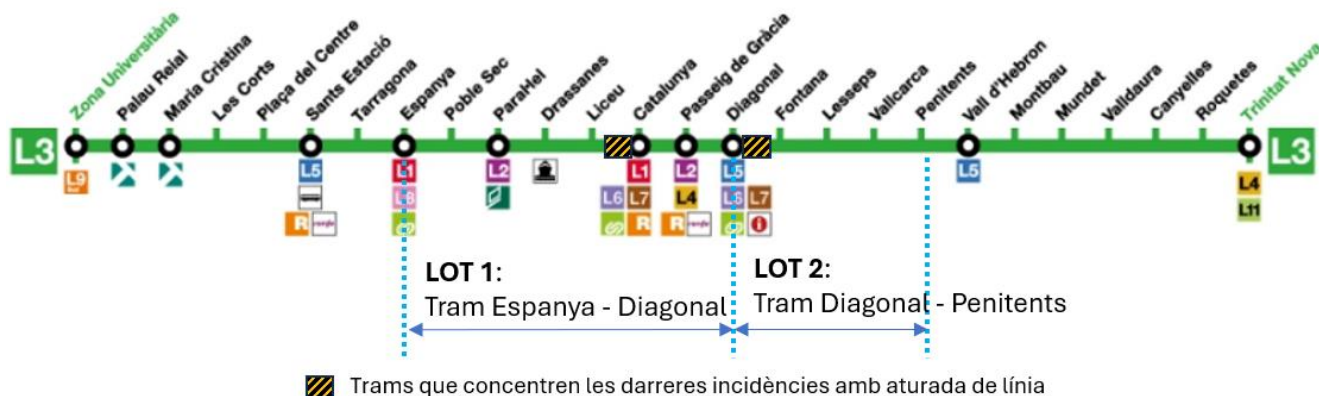
Imatge 4. Detall divisió actuacions en suports teflonats segons número d'incidències registrats

La relació de suports a substituir són tots aquells que en el tram entre les estacions d'Espanya i Penitents són del tipus “teflonat”.

En els suports on es detecta presència de filtració d'aigua es protegirà aquesta amb manta per desviar el curs de l'aigua i evitar que aquesta pugui circular per damunt d'aquest.

- Execució per lots

L'execució d'aquests treballs es farà en 2 (dos) lots, adaptant l'inventari de suports i de la divisió de l'estudi bàsic en tres trams per acotar l'actuació a l'emergència actual, és a dir, als punts on el registre de dades d'incidències mostra els punts crítics de la xarxa on hi ha risc de danys personals i materials. A cada lot s'inclou un tram on es concentren les darreres incidències enregistrades amb aturada de línia.



Imatge 5. Detall divisió execució actuació per lots

- **Lot 1: expedient 16138889. Tram Espanya – Diagonal.**
- **Lot 2: expedient 16155634. Tram Diagonal – Penitents.**

Per a l'execució d'aquests treballs, per a cada lot, és necessari un mínim d'1 (un) equip de treball format per 3 (tres) especialistes en manteniment i muntatge de catenària amb VAF (Vehicle Auxiliar Ferroviari) amb característiques per a treballs en alçada a l'interior del túnel de la xarxa de metro, és requisit d'aquesta emergència disposar d'un VAF de reserva localitzable per, en cas d'avaria del VAF en servei fer-ne la substitució en menys de 48 (quaranta-vuit) hores. Dintre de l'equip s'haurà de disposar de PHS (Pilot Homologat de Seguretat) de TMB i de tractorista homologat per TMB, aquestes funcions poden ser exercides per una mateixa persona.

Per a l'execució d'aquests treballs, la base de manteniment assignada serà la de Can Boixeres i durant la setmana l'estacionament podrà ser la mateixa base o l'apartador de Lesseps. En cas que, per necessitats de TMB s'habiliti una altra base de manteniment per a l'estacionament del VAF, aquesta serà informada al contractista amb 24 hores d'antelació.

- Import previst

Fins al moment no s'ha executat cap actuació relacionada amb l'objecte d'aquesta obra.

A partir dels amidaments inventariats i els preus d'execució de serveis similars s'estima l'import per les accions a realitzar en el tram de L3 Espanya – Penitents, segons els lots establerts:

Lot 1: expedient 16138889. Tram Espanya – Diagonal.

AMIDAMENTS SUBSTITUCIÓ TEFLONADES L3 LOT 1 (Espanya - Diagonal)				
UD	CONCEPTE	UNITATS	PREU	IMPORT
ut	Desviació de filtracions en catenària rígida i/o convencional dins de la zona d'influència (Fins a 4m al voltant de la catenària) a catenària, comprès la col·locació de mantes o planxa ondulada i els ferratges necessaris per a mantenir-la fixa en la volta o en el hastiall.	284	987,64 €	280.489,76 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 1 (Aïllador + Tub 55 a pendolón)	302	1.326,11 €	400.485,22 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 1 Bis (Aïllador + Tub 55 a volta)	104	1.202,94 €	125.105,76 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 2 (Ménsula angular + Aïllador)*	3	1.014,01 €	3.042,03 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 3 (Aïllador amb varetes a sostre)*	20	703,22 €	14.064,44 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 6 (Suport tipus T)*	12	1.304,66 €	15.655,92 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 7 (Pendolón amb ménsula angular)*	2	1.107,93 €	2.215,86 €
P.E.M. Espanya - Diagonal:				841.058,99 €
B.I. (Benefici Industrial 6%)				50.463,54
D.G. (Despeses Generals 13%)				109.337,67 €
P.B.L.				1.000.860,20 €
I.V.A. (21%)				210.180,64 €
TOTAL IMPORT PREVIST (AMB IVA)				1.211.040,84 €

P.E.M. de 841.058,99 € (vuit-cents quaranta-un mil cinquanta-vuit euros amb noranta-nou cèntims).

Lot 2: expedient 16155634. Tram Diagonal – Penitents.



AMIDAMENTS SUBSTITUCIÓ TEFLONADES L3 LOT 2 (Diagonal - Penitents)

UT	CONCEPTE	AMIDAMENT	PREU	IMPORT
ut	Desviació de filtracions en catenària rígida i/o convencional dins de la zona d'influència (Fins a 4m al voltant de la catenària) a catenària, comprès la col·locació de mantes o planxa ondulada i els ferratges necessaris per a mantenir-la fixa en la volta o en el hastiall.	290	987,64 €	286.415,60 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 1 (Aïllador + Tub 55 a pendolón)	313	1.326,11 €	415.072,43 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 1 Bis (Aïllador + Tub 55 a volta)	100	1.202,94 €	120.294,00 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 2 (Mènsula angular + Aïllador)*	2	1.014,01 €	2.028,02 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 3 (Aïllador amb varetes a sostre)*	43	703,22 €	30.238,42 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 6 (Suport tipus T)*	10	1.304,66 €	13.046,60 €
ut	Substitució de suport de catenària tipus 7 (Pendolón amb mènsula angular)*	2	1.107,93 €	2.215,86 €
P.E.M. Diagonal - Penitents:				869.310,93 €
B.I. (Benefici Industrial 6%)				52.158,66
D.G. (Despeses Generals 13%)				113.010,42 €
P.B.L.				1.034.480,01 €
I.V.A. (21%)				217.240,80 €
TOTAL IMPORT PREVIST (AMB IVA)				1.251.720,81 €

P.E.M. de 869.310,93 € (vuit-cents seixanta-nou mil tres-cents deu euros amb noranta-tres cèntims).

- Facturació

La facturació, per als dos lots, serà amb certificacions mensuals segons l'amidament acceptat d'unitats executades.

- Durada

Termini per a la primera actuació: immediat, en compliment del previst en l'article 120.1.c LCSP. El termini de la primera actuació no serà superior a un mes des de l'adopció de l'acord d'inici de l'expedient d'emergència.

Termini d'execució total, d'ambdós lots, és: 7 (set) mesos, en horari de nit durant el tall nocturn del servei comercial de metro, de diumenge a dijous, per treballs de manteniment a la xarxa de metro amb una brigada d'equip de catenària amb dresina pròpia.

- Responsable del contracte

Joaquim Plaja Martí

Director d'Infraestructures de Metro.

- Contractista

Lot 1: expedient 16138889. Tram Espanya - Diagonal

15317 – SYNEOX RAIL, S.L.

Justificació proveïdor únic: a causa de l'extrema urgència de les accions que s'han de realitzar s'ha requerit l'execució a SYNEOX RAIL S.L., atès que:

- Va ser l'adjudicatària del contracte 72053552 – Manteniment de catenària de Ferrocarril Metropolità de Barcelona S.A.) formant part de l'UTE de Manteniment Catenària Metro. El referit contracte té una vigència de 2 anys (més dues possibles pròrroques anuals). El contracte es va formalitzar en data 11/05/2026, amb vigència fins al 10/05/2028. Import de 2.122.273,93 €
- Anteriorment a aquest contracte va ser la responsable del contracte de manteniment de catenària a la xarxa d'F.M.B. des de l'any 2023 fins a la fi del contracte al juny de 2026. Contracte 72051354 (09/2025 fins a 06/2026) – Pròrroga *in fine* catenària L2, L3, L4, L5; L9/10N i S i L11. Import de 323.437,50 €.

Contracte 720048880 (11/2024 fins a 09/2025) – ampliació contracte de manteniment catenària L2, L3, L4, L5; L9/10N i S i L11. Import de 140.199,86 €.

- Disposa dels VAFs auxiliars per a fer les obres, homologats i dins de la xarxa de F.M.B que resulten imprescindibles per a l'execució de les tasques objecte de contractació d'emergència.
- Disposa de la solvència tècnica requerida en estar capacitada per executar treballs en xarxes ferroviàries en túnel de ferrocarril metropolità. S'ha de tenir en consideració que les empreses que formen la UTE han acreditat disposar de la solvència requerida al referit contracte:

- 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 d'altres mesures equivalents.
- Disposar d'un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambiental.
- Disposar de sistemes de gestió en seguretat i salut.
- Classificació obligatòria Grup: D. Subgrup: 4. Categoria: 4

Té disponibilitat per iniciar de forma immediata les tasques objecte del present contracte que s'han de realitzar de manera urgent a fi de garantir la seguretat i evitar danys personals i materials.

Lot 2: expedient 16155634. Tram Diagonal - Penitents

2303 – COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS

Justificació proveïdor únic: a causa de l'extrema urgència de les accions que s'han de realitzar s'ha requerit l'execució a COMSA Industrial, atès que:

- Va ser l'adjudicatària del contracte 72053552 – Manteniment de catenària de Ferrocarril Metropolità de Barcelona S.A.) formant part de l'UTE de Manteniment Catenària Metro. El referit contracte té una vigència de 2 anys (més dues possibles pròrroques anuals). El contracte es va formalitzar en data 11/05/2026, amb vigència fins al 10/05/2028. Import de 2.122.273,93 €.
- Anteriorment a aquest contracte va ser el responsable del contracte 72051160 (09/2025) – Obra llicència taller de Santa Eulàlia L1. Import de 2.237.151,59 €.
- Disposa dels VAFs auxiliars per a fer les obres, homologats i dins de la xarxa de F.M.B que resulten imprescindibles per a l'execució de les tasques objecte de contractació d'emergència.
- Disposa de la solvència tècnica requerida en estar capacitada per executar treballs en xarxes ferroviàries en túnel de ferrocarril metropolità. S'ha de

tenir en consideració que les empreses que formen la UTE han acreditat disposar de la solvència requerida al referit contracte:

- 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 d'altres mesures equivalents.
 - Disposar d'un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambiental.
 - Disposar de sistemes de gestió en seguretat i salut.
 - Classificació obligatòria Grup: D. Subgrup: 4. Categoria: 4
- Té disponibilitat per iniciar de forma immediata les tasques objecte del present contracte que s'han de realitzar de manera urgent a fi de garantir la seguretat 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 que s'estableix a l'art. 120 de la LCSP:

- Esdeveniment imprevisible: El comportament del suports de catenària durant els esdeveniments de pluges intenses resultava imprevisible. Aquest episodis són cada cop una realitat més repetitiva que afecta el volum d'aigua que s'acumula de forma sobtada, en grans quantitats i en un curt espai de temps en un àmbit geogràfic concret generant-se un cabal d'escorrentia que s'introdueix a l'interior de la xarxa de metro a través dels accessos a les estacions, infiltració a través del terreny, del sistema de ventilació i per acumulació a causa del col·lapse de la xarxa de drenatge d'aigua de pluja de la urbanització, aquesta suma de factors també incrementa substancialment el volum d'aigua infiltrada, a través de la infraestructura dels túnels de metro que funciona com drenatge natural, afectant a tots els elements que formen la superestructura de via. Els darrers episodis meteorològics, com el tren de pluges a l'àrea metropolitana de Barcelona ocorregut la darrera setmana de setembre de 2026 i la primera d'octubre del 2026, confirmen que els fenòmens meteorològics extrems són més freqüents i imprevisibles convertint-se en un risc real.
- Concurrència d'una situació de "greu perill": el sistema actual de sustentació de la catenària a Línia 3, amb aquest problema de conductivitat d'aigua, de continuïtat elèctrica, sobreescalfament i incandescència, provoca el deteriorament prematur dels suports de catenària disminuint la capacitat portant de cada suport a causa de la deformació termodinàmica, la resistència del conjunt de successius suports disminueix mentre que l'esforç i les càrregues es mantenen constants perquè les sol·licitacions del pantògraf i el pes propi del conjunt són les mateixes. Existeix el risc que a causa d'aquest fenomen un o diversos suports es trenquin esdevenint la sobrecàrrega dels suports contigus produint-se un sobreescalfament per al qual el sistema no té la capacitat portant, una falla d'aquests suports i els

successius, provocaria la caiguda d'un tram de catenària a terra posant en una situació de perill de risc de danys personals i materials. Això significaria, no només, l'aturada immediata de la circulació i el tancament d'un tram de línia 3 diversos dies per a normalitzar aquest tram, sinó també, la caiguda inesperada de la catenària damunt d'un tren amb circulació, és un risc de seguretat per al personal de TMB i del passatge del metro incrementant-se el risc per a les dificultats d'evacuació per causa d'un accident en un espai confinat. Aquest risc de col·lapse i caiguda del sistema de sustentació de la catenària no és menyspreable, sota la concurrència dels fets anteriorment mencionats i, afectaria la integritat de les instal·lacions fixes del túnel com els sistemes de comunicacions, línies de subministrament d'energia de alta - baixa tensió i elements de senyalització ferroviària. A la vegada és un risc de l'íntegritat del tren si es produeix el fenomen en el moment del pas d'un tren pel tram, perquè el despeniment sobre aquest del conjunt de sustentació de la catenària malmetria els equips embarcats en la part superior del mateix així com damnificaria l'estructura exterior de la composició.

Així, i tal com s'ha exposat, els elements de subjecció del sistema de catenària davant les situacions de pluja intensa tenen un comportament que provoca una situació de greu perill per risc d'incendi i per caiguda dels subministrament d'energia que suposen un greu risc de danys materials i personals

- 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. Amb aquesta contractació es pretén eliminar les interrupcions de servei comercial, el risc de la integritat de la superestructura de via a Línia 3 per deteriorament i falles en els suports, i el risc d'incendi dels elements que es troben a la volta del túnel i al llarg de l'interior del túnel muntat als hastials, que pot esdevenir per la transferència de calor a través de la convecció o per contacte directe

per fenomen de sobreescalfament i incandescència dels suports / mènsules de la catenària. Segons les dades de registrades, la freqüència d'interrupcions del servei per les incidències en els suports de catenària està augmentant, amb molta repercussió en moments en què el transport públic és l'única alternativa de mobilitat, en episodis d'emergència climatològica a l'àmbit geogràfic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. A la vegada que per eliminar el risc de despenjament del sistema de subjecció de la tensió de tracció damunt d'un tren o de la superestructura de via, evitant el risc d'accident ferroviari i per evitar el risc d'incendi a l'interior del túnel.

- Nexe causal entre l'esdeveniment imprevist i l'extrema urgència: La situació generada per aquest fenomen de pluges i reducció de la vida útil dels elements actuals no es va poder preveure en la seva implantació, en el moment que es va substituir l'alimentació de tensió de tracció del tercer carril a catenària aèria rígida no es coneixien aquests problemes entre l'aigua de les filtracions i el sistema de suport teflonat de catenària rígida perquè no existia un sistema similar a cap xarxa ferroviària, independentment de l'administrador, a l'Estat espanyol, a la vegada que els fenòmens meteorològics de pluges intenses no eren tan freqüents. Aquesta contractació satisfarà les necessitats d'eliminar el problema a insignificant de forma a què el sistema d'alimentació de tensió de tracció sigui estable. Actualment, no es disposa de cap altre contracte vigent per a dur a terme aquestes activitats urgents. El contracte de manteniment de la catenària a les línies d'ample internacional de la xarxa de metro no inclou actuacions de l'abast de l'objecte del present expedient d'emergència atès que el contracte actual no inclou treballs de renovació de suports teflonats a la xarxa del metro.

Per tant, hi ha un nexe causal directe entre l'esdeveniment imprevist (situacions meteorològiques adverses i un deteriorament dels elements d'instal·lacions fixes de la infraestructura) 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.
- 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.
- 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.
- En el cas d'aquest expedient, l'òrgan de contractació ha tingut especialment en compte el criteri tècnic dels especialistes en la matèria ferroviària, de materials i de mecànica dinàmica per determinar quines actuacions s'han de dur a terme amb caràcter immediat, que no s'han pogut preveure, són indispensables, indissociables i necessàries per completar-les i, en conseqüència, per remeiar la situació de perill greu, de manera que la seva

contractació es podrà dur a terme seguint la tramitació excepcional d'emergència.

David Prat

Director de Metro

Barcelona, 20 d'octubre de 2026