INFORME JUSTIFICATIU DE LA TRAMITACIÓ D'EMERGÈNCIA PER A LA NECESSITAT DE CONTRACTACIÓ PER A LA CONSOLIDACIÓ DE LA CAPA D'ANIVELLACIÓ O ASSENTAMENT I DE LA CAPA DE SOLERA O BASE INFERIOR A L2 ARTIGUES|SANT ADRIÀ

EXPEDIENT: 16157898 (execució de l'obra d'injeccions) / 16157896 (execució de l'obra de renovació de llosa i via) / 16157899 (direcció d'obra i coordinació de seguretat i salut)
TIPUS: Obres
DATA: 09/11/2026
PODER ADJUDICADOR:
FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

DESCRIPCIÓ DEL SERVEI

Treballs de consolidació de la capa d'anivellació (o assentament) i de la capa de solera (o base inferior) així com la renovació de la llosa (o capa de rodadura) de la xarxa de via general de la línia 2 del F.M.B. entre els PKs 110+000 i 110+075 en el tram Artigues|Sant Adrià i Sant Roc a causa de la degradació de la llosa de via.

Treballs de direcció d'Obra i Coordinació de Seguretat i salut dels treballs anteriorment descrits

Per tant, l'objecte del present expedient d'emergència són els 3 contractes següents:

1) **16157898 Execució de l'obra d'injeccions**
   CPV 45221242-9 Treballs de construcció de túnels de ferrocarril

2) **16157896 Execució de l'obra de renovació de llosa i via**
   CPV 45221242-9 Treballs de construcció de túnels de ferrocarril

3) **16157899 Direcció d'obra i coordinació de seguretat i salut**
   CPV 71311230 Serveis d'enginyeria ferroviaria

JUSTIFICACIÓ DE L'EMERGÈNCIA

a) 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 atenir-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) Antecedents de necessari coneixement

- Fets

El túnel entre les estacions de Sant Roc i Artigues es va construir durant la dècada dels anys vuitanta com a part del tram La Pau - Pep Ventura de la L4. Posteriorment, aquest tram es va integrar a la L2, mantenint-se la infraestructura original.

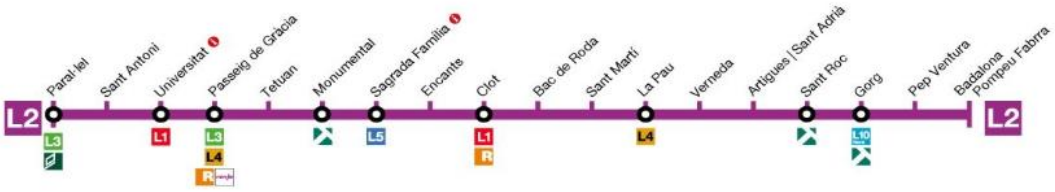
La construcció del túnel es va executar principalment mitjançant excavació a cel obert entre pantalles, incorporant contravolta en aquells sectors on les condicions geològiques així ho requerien.

La proximitat de l'estació al riu Besòs, juntament amb la presència d'un nivell freàtic situat aproximadament entre 5 i 6 metres per sota de la cota de carrer, i les característiques del sistema constructiu original, que no garanteix una estanquitat completa, afavoreixen l'aparició recurrent de filtracions d'aigua a través de les juntes entre les pantalles i la contravolta.

La circulació continuada d'aigua sota la superestructura provoca la degradació progressiva dels materials de suport de la via. Aquesta situació es manifesta superficialment mitjançant fissures i esquerdes a la llosa de via.

A conseqüència d'aquesta problemàtica, l'aparell de via d'Artigues ha requerit diverses actuacions de renovació al llarg dels anys per reparar els desperfectes ocasionats per la presència d'aigua.

Concretament, els anys 2010 i 2025 es van executar renovacions de via consistents en la substitució de la llosa afectada.

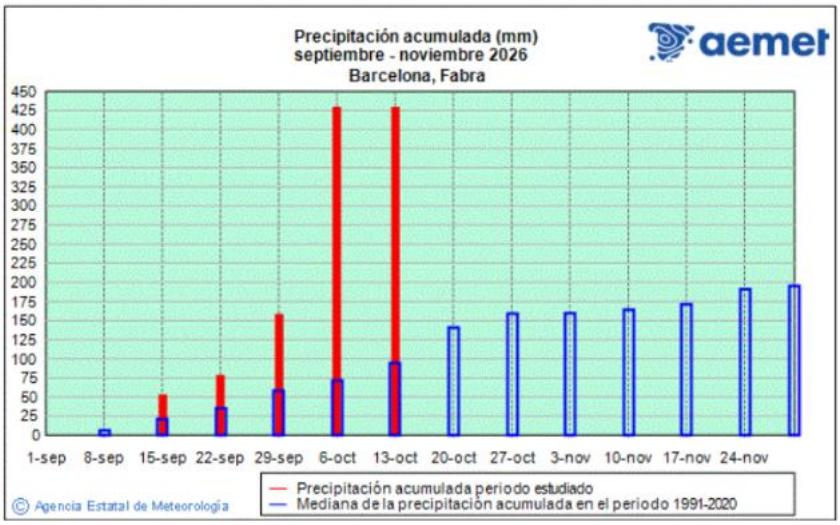


Atesos els antecedents descrits, l'aparell de via d'Artigues constitueix un punt de seguiment prioritari dins les inspeccions periòdiques de la infraestructura.

Durant una visita rutinària efectuada el dia 8 d'octubre de 2026, es va detectar un empitjorament significatiu de l'estat de la via a l'escapament d'Artigues de la L2 (PK de les agulles 110+020 i 110+080), que podria venir produït per els importants episodis de pluges produïts.

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=0200E

La inspecció va permetre observar:

- Presència d'aigua entre la llosa de via i les capes inferiors.
- Fissuració i trencament de la llosa en diversos punts.
- Concentració dels danys a la zona de sortida dels creuaments.



Foto 1 .Fisuració i trencament de la llosa. Sorra i material sobre llosa de via



Foto 2. Fisuració i trencament e la llosa. Sorra i material sobre llosa de via

Donada la rapidesa de la degradació observada, produïda en menys de divuit mesos des de la darrera renovació, es considera que l'origen més probable és la infiltració d'aigua procedent del nivell freàtic a través de la contravolta del túnel i de les juntes existents entre les pantalles i la llosa de via.

Aquesta patologia presenta una especial gravetat per la seva localització en una zona singular de la xarxa, corresponent a un escapament ferroviari, element essencial per garantir la flexibilitat operativa i la seguretat de la circulació.

Els danys observats suposen un greu risc ja que afecten directament l'estabilitat geomètrica de la via i comprometen les condicions de seguretat requerides per a la circulació dels trens. Com a conseqüència d'aquesta situació, ha estat necessari implantar de manera immediata mesures de

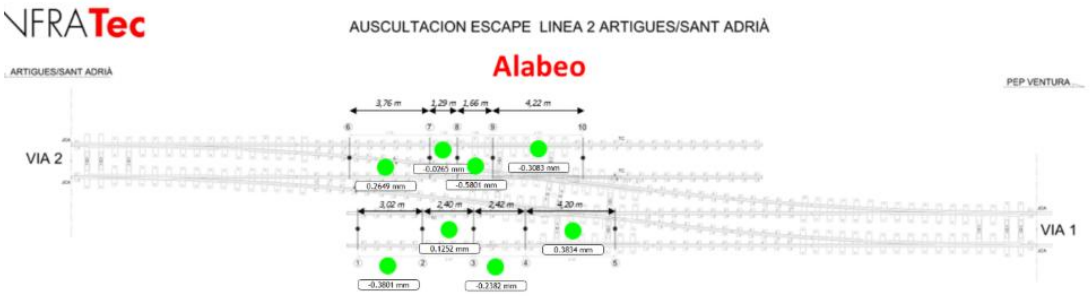
caràcter provisional, incloent-hi limitacions de velocitat, actuacions de reforç temporal de la infraestructura, treballs de consolidació puntual i un seguiment continu de l'evolució dels moviments i deformacions detectats. Les mesures excepcionals que s'expliquen a continuació s'han executat amb el contracte de manteniment de via vigent 16059241B.

El mateix dia 08/10, es procedeix a realitzar una estintolament de la via per poder assegurar l'ample de la mateixa així com reforç i reparació de desperfectes amb morters d'alta resistència a les zones més compromeses i limitant la velocitat de pas a 15km/h.



Foto 3.Estintolament de via i sensors/monitorització de via

S'inicia una monitorització de la via contínua (11/10) per poder controlar els guerxaments, establint límits d'alarma i avisos en cas de detectar-se moviments importants. Donant avis als tècnics de via i guàrdia de via si s'excedeixen els límits establerts



La nit del 18-19/10 es retiren els creuaments de l'aparell per tal d'evitar el cop ocasionat per les circulacions al pas del tren per la llacuna dels cors, reduint l'impacte sobre la llosa de via.

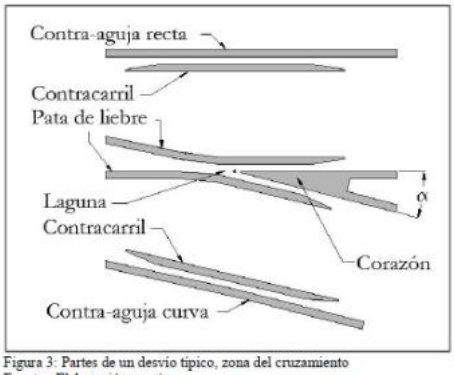


Figura 3: Partes de un desvío típico, zona del cruzamiento
Fuente: Elaboración propia.



Foto 4.Zona de creuers retirats

Tan mateix s'inicia l'execució d'un ancoratge provisional de la via al formigó de neteja existent per sota de la llosa de via que es troba fissurada, assegurant d'aquesta manera en tot moment els paràmetres de via necessaris per la circulació.

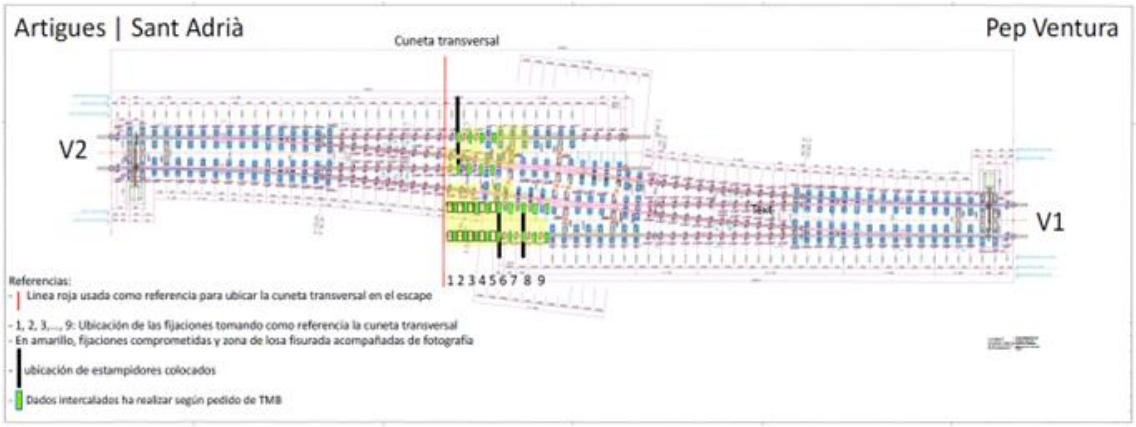




Foto 5 i 6.Treballs ancoratges provisionals de la via

Les mesures relacionades únicament permeten reduir temporalment el risc existent, sense resoldre la causa principal del problema, associada a les infiltracions d'aigua i a la degradació del suport estructural de la via. La persistència d'aquestes condicions comporta una elevada probabilitat d'agreujament dels danys, que podria derivar en restriccions addicionals a l'explotació o, fins i tot, en la impossibilitat de garantir les condicions de seguretat exigibles per a la circulació ferroviària.

c) Objecte

L'objecte dels treballs del present expedient d'emergència és la consolidació de les capes que formen la base per la circulació del metro amb assegurant i incrementant la capacitat portant del conjunt de la infraestructura per absorbir les sol·licitacions i càrregues del pas dels tren mitjançant la injecció per omplir els vuits per on circula l'aigua a la vegada que per impermeabilitzar la zona inferior del túnel del metro per evitar la circulació de l'aigua i el deteriorament de les diferents capes estructurals per arrossegament, transformar aquestes capes en una sola mitjançant el cosit d'aquestes amb el material injectat i reduir la supressió del terreny contra la volta del túnel.

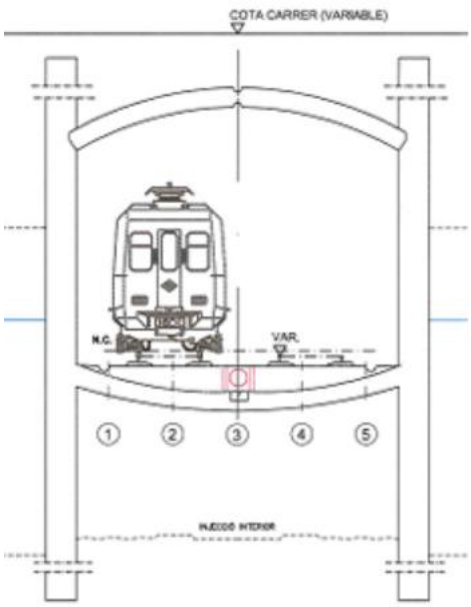
Amb aquesta actuació s'elimina el risc de trencament de llosa de la superestructura de via, l'entrada d'aigua i arrossegament d'àrids, com també de les capes inferiors eliminant el risc de d'aixecaments, desplaçaments del carril o guerxaments (anivellació) o l'obertura o tancament de l'ample nominal de la via.

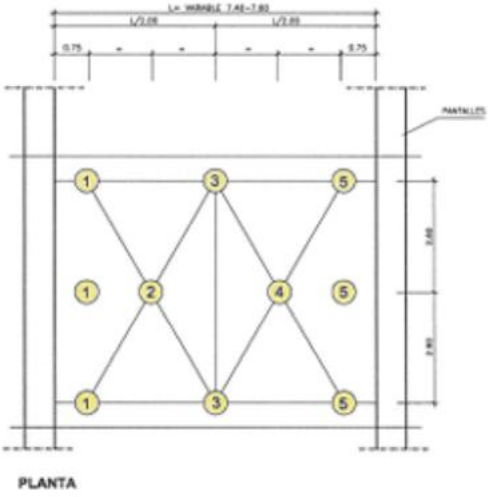
Una vegada analitzada la informació disponible i després de realitzar diverses visites conjuntament amb tècnics especialistes, es considera necessari actuar sobre l'origen de la problemàtica i no únicament sobre els seus efectes.

Per aquest motiu, es planteja una primera fase d'injeccions de lletada de ciment amb l'objectiu de:

- Reduir i controlar les filtracions existents.
- Millorar la impermeabilització del conjunt estructural.
- Consolidar el terreny natural situat sota la contravolta.
- Regenerar les zones degradades de la fàbrica de formigó existent.

La campanya d'injeccions es preveu sobre un tram aproximat de 50 metres lineals, que inclou la totalitat de l'aparell de via.





Aquest tractament permetrà reomplir els camins preferents de circulació de l'aigua, augmentar la cohesió del terreny i millorar les condicions de suport de la superestructura.

Una vegada finalitzades les injeccions i verificats els resultats obtinguts, es procedirà a la renovació integral de l'aparell de via, incloent tant la via com la llosa de suport, amb una durada estimada de deu dies. La nova configuració disposarà de fixació directa sobre llosa de formigó.

Inicialment es va estudiar la possibilitat d'executar les injeccions durant les finestres nocturnes de manteniment i programar posteriorment un tall total per a la renovació de via. Tanmateix, aquesta alternativa comportava una durada estimada superior a 2,5 mesos, període durant el qual hauria estat necessari mantenir la limitació de velocitat a 15 km/h.

L'experiència acumulada durant les setmanes en què la limitació ha estat vigent ha evidenciat una afectació significativa a l'explotació ferroviària, amb pèrdua de regularitat del servei i nombroses incidències percebudes pels usuaris.

Per aquests motius, es considera tècnicament i operativament més adequada l'execució conjunta dels treballs mitjançant un tall total de via, minimitzant així la durada global de l'afectació i garantint una solució definitiva de la problemàtica detectada.

Per tant, es procedeix a detallar l'objecte de cadascun dels 3 contractes:

- **16157898 Execució de l'obra d'injeccions**

Injeccions de lletada de ciment amb l'objectiu de:

- Reduir i controlar les filtracions existents.
- Millorar la impermeabilització del conjunt estructural.
- Consolidar el terreny natural situat sota la contravolta.
- Regenerar les zones degradades de la fàbrica de formigó existent.

- **16157896 Execució de l'obra de renovació de llosa i via**
  Obra de renovació integral de l'aparell de via, incloent tant la via com la llosa de suport
- **16157899 Direcció Obra i coordinació de seguretat i salut**
  Direcció facultativa, assumint la funció tècnica de dirigir l'execució material de l'obra i controlar qualitativa i quantitativament la construcció i qualitat de l'obra executada.
  Serveis de Coordinació de Seguretat i Salut en obra en fase d'execució.

d) Import previst

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

- **Expedient 16157898 (execució de l'obra d'injeccions)**

PBL: 673.049,00 € sense IVA

PEM: 610.513,37 inclòs IVA €

- **Expedient 16157896 (execució de l'obra de renovació de llosa i via)**

PBL: 559.895,00 € sense IVA

PEM: 677.472,95 €

- **Expedient 16157899 (Direcció d'obra i coordinació de seguretat i salut)**

PBL: 34.446,90 € sense IVA

PEM: 41.680,75 inclòs IVA€

e) Facturació

La facturació de l'obra d'injeccions, de l'obra de renovació de la llosa i via, i de la Direcció d'obra i coordinació de seguretat i salut, serà amb certificacions mensuals segons l'amidament acceptat d'unitats executades.

Les factures s'han d'enviar amb format electrònic facturae (efact).

El pagament de les factures s'efectua d' acord amb la legislació vigent sobre aquesta qüestió.

f) Durada

Termini per a la primera actuació: immediat, en compliment del previst en l'article 120.1.c LCSP. Les obres es van iniciar en data 02/11/2026. Per a l'execució de part de les obres impedeixin la circulació de trens s'ha ha deixat sense servei el tram de la Línia 2 de Metro entre La Pau i Gorg des del 02/11/26 fins el 03/12/26.

Els treballs previs de preparació del tall i els posteriors fins a la conclusió de l'execució serà en horari de nit durant el tall nocturn del servei comercial de metro, de diumenge a dijous.

Termini de durada dels 3 contractes: 6 (sis) mesos.

Termini d'execució dels contractes d'obra: 3 (tres) mesos.

g) Responsable del contracte

Joaquim Plaja Marti

Director d'Infraestructures de Metro.

h) Contractista

Expedient 16157898. Execució de l'obra d'injeccions

GEOTRESTEC, 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 GEOTRESTEC, S.L., atès que:

- Disposa d'experiència en obres similars en consolidació de lloses afectades per aigua.
- Classificació obligatòria Grup: K. Subgrup: 2. Categoria: 3

- Disposa dels mitjans humans i materials necessaris per a executar el contracte.
- 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.

Expedient 16157896. Execució de renovació de via

COMSA, S.A.U.

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

- És l'empresa contractista del manteniment de via de totes les línies de FMB, contracte 16059241B, amb vigència fins el 18/03/2028. Al referit contracte ha acreditat disposar de la següent solvència:
  - Disposar d'experiència d'haver realitzat treballs de manteniment de via en ferrocarril metropolità subterrani ens els últims 3 anys, amb un volum mínim de 400.000,00 euros.
  - Disposar de sistemes d'assegurament de la qualitat.
  - Disposar d'un sistema de gestió medi ambiental.
  - Disposar de sistemes de gestió en seguretat i salut.
- 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.
- 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.
- Classificació obligatòria Grup: D. Subgrup: 4. Categoria: 6

Expedient 16157899. DO i CSS.

TPF GETINSA EUROESTUDIOS

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

- És l'empresa contractista del contracte de Direcció d'Obra i Coordinació de Seguretat i Salut de l'obra de renovació de via a línia 1 entre Santa Eulàlia i Mercat Nou, i direcció d'obra per a la redacció del projecte, contracte 16107979, amb vigència fins l'11/03/2028. Al referit contracte ha acreditat disposar de la següent solvència:

- Haver executat en els últims 5 anys, com a mínim 2 contractes corresponent a la Direcció d'obra per a la renovació de via a ferrocarril metropolità, que corresponguin a obres d'import igual o superior a 6.000.000 €PEC, ja que el ferrocarril metropolità té unes condicions especials al haver-hi de treballar en espais en túnel, que són reduïts i amb escassos accessos a l'exterior, dificultat de moviment a l'obra i la gestió de la introducció i extracció de materials.

- L'empresa proposada disposa de personal tècnic plenament familiaritzat amb les condicions d'explotació, els procediments operatius, les limitacions de seguretat i les particularitats de la infraestructura afectada, i pot assumir les funcions de direcció d'obra i coordinació de seguretat i salut des del mateix moment de la formalització de l'encàrrec.

i) 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.

j) JUSTIFICACIÓ PER LA TRAMITACIÓ PER VIA D'EMÈRGENCIA

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: La situació que motiva la present actuació té un caràcter clarament imprevisible per a l'òrgan de contractació. Els danys detectats en l'àmbit de l'escapament de l'estació d'Artigues-Sant Adrià s'han manifestat mitjançant un procés de degradació accelerada i extraordinària de la llosa de via i del seu suport estructural, associat a infiltracions d'aigua procedents del nivell freàtic, la magnitud i la velocitat d'evolució de les quals no podien haver estat raonablement previstes a

partir de la informació disponible, ni de les inspeccions, controls i actuacions de manteniment efectuades fins al moment.

Resulta especialment rellevant que el deteriorament observat s'hagi produït en una infraestructura que havia estat objecte d'actuacions de renovació i manteniment, sense que els antecedents disponibles permetessin anticipar l'aparició d'una patologia d'aquestes característiques ni la seva evolució sobtada en un període de temps tan reduït.

La necessitat d'intervenció no deriva, per tant, d'una manca de planificació, conservació o manteniment de la infraestructura, sinó de l'aparició sobrevinguda d'una patologia de comportament anòmal i evolució ràpida, que ha posat de manifest una afectació greu dels elements estructurals de suport de la via i un risc potencial per a la seguretat de l'explotació ferroviària.

En conseqüència, els fets que originen la present actuació constitueixen un esdeveniment sobrevingut i imprevisible per a l'òrgan de contractació, que genera una situació d'extrema urgència incompatible amb els terminis inherents als procediments ordinaris de licitació. Aquesta circumstància fa necessària l'adopció immediata de les mesures correctores i de reparació requerides per restablir les condicions de seguretat, fiabilitat i disponibilitat de la infraestructura ferroviària, així com garantir la continuïtat del servei públic en condicions adequades de seguretat.

- Concurrència d'una situació de "greu perill": Les inspeccions efectuades han posat de manifest la presència d'importants infiltracions d'aigua procedents del nivell freàtic, acumulacions d'aigua sota la superestructura, fissuracions i trencaments de la llosa de via, així com una degradació progressiva dels elements de suport de la infraestructura. Aquesta patologia presenta una especial gravetat per la seva localització en una zona singular de la xarxa, corresponent a un escapament ferroviari, element essencial per garantir la flexibilitat operativa i la seguretat de la circulació.

  Els danys observats afecten directament l'estabilitat geomètrica de la via i comprometen les condicions de seguretat requerides per a la circulació dels trens. Com a conseqüència d'aquesta situació, ha estat necessari implantar de manera immediata mesures de caràcter provisional, incloent-hi limitacions de velocitat, actuacions de reforç temporal de la infraestructura, treballs de consolidació puntual i un seguiment continu de l'evolució dels moviments i deformacions detectats.

No obstant això, aquestes mesures tenen un caràcter estrictament temporal i no resolen les causes estructurals que han originat la problemàtica. La persistència de les infiltracions i l'avanç del procés de degradació comporten un risc evident d'agreujament dels danys, amb la possibilitat que es produeixin afectacions greus a la infraestructura ferroviària, a la seguretat de les circulacions i a la continuïtat del servei públic de transport.

Atesa la naturalesa dels danys detectats, el seu caràcter sobrevingut i l'evolució accelerada observada, els treballs necessaris per garantir la seguretat de la infraestructura no poden diferir-se als terminis ordinaris de contractació sense assumir un risc inacceptable per a les persones, els béns i l'explotació ferroviària. Per aquest motiu, resulta imprescindible executar amb caràcter immediat les actuacions de consolidació, impermeabilització, renovació de l'aparell de via i restitució de la llosa estructural afectada.

En conseqüència, es considera acreditada la concurrència d'una situació de greu perill, d'acord amb la normativa aplicable en matèria de contractació pública, que exigeix una actuació urgent i inajornable per restablir les condicions de seguretat de la infraestructura i garantir la continuïtat del servei ferroviari. Per tot això, queda plenament justificada la tramitació de les actuacions mitjançant el procediment d'emergència

- Extrema urgència: D'acord amb el que es recull a l'informe tècnic 261028_Informe Escapament Artigues_L2_rev1, s'ha detectat un procés de degradació accelerada de la infraestructura ferroviària a l'àmbit de l'escapament de l'estació d'Artigues-Sant Adrià de la Línia 2, manifestat mitjançant fissuracions i trencaments de la llosa de via, la presència permanent d'aigua sota la superestructura i la pèrdua progressiva de les condicions de suport de la infraestructura.

  Els danys observats presenten una evolució ràpida i inesperada respecte de l'estat conegut de la infraestructura, havent-se constatat un deteriorament significatiu en un període reduït de temps des de les darreres actuacions de renovació. Aquesta circumstància evidencia l'existència d'una situació sobrevinguda que no podia preveure's amb l'antelació suficient per a la seva tramitació mitjançant els procediments ordinaris de contractació.

  L'afectació se situa, a més, en un aparell de via, element essencial per a l'explotació ferroviària, la degradació del qual pot comprometre directament l'estabilitat geomètrica de la via, la seguretat de les circulacions i la continuïtat del servei públic

de transport. Com a conseqüència d'aquesta situació, ha estat necessari implantar immediatament mesures provisionals de mitigació del risc, incloent-hi limitacions de velocitat, monitorització contínua de la geometria de la via, apuntalaments i reforços temporals de l'estructura.

No obstant això, el mateix informe conclou que aquestes mesures únicament permeten reduir temporalment el risc existent, sense resoldre la causa principal del problema, associada a les infiltracions d'aigua i a la degradació del suport estructural de la via. La persistència d'aquestes condicions comporta una elevada probabilitat d'agreujament dels danys, que podria derivar en restriccions addicionals a l'explotació o, fins i tot, en la impossibilitat de garantir les condicions de seguretat exigibles per a la circulació ferroviària.

En aquest context, resulta imprescindible actuar de manera immediata mitjançant l'execució de les obres de consolidació i impermeabilització del terreny, així com la renovació integral de l'aparell de via i de la llosa de suport afectada. La demora inherent a la tramitació d'un procediment ordinari, o fins i tot urgent, resultaria incompatible amb la necessitat d'eliminar el risc existent en el termini més breu possible i de preservar tant la seguretat de l'explotació com la continuïtat del servei públic.

Per tot això, concorren circumstàncies d'extrema urgència derivades d'esdeveniments imprevisibles per a l'òrgan de contractació, que exigeixen una actuació immediata i inajornable i que no permeten respectar els terminis ordinaris de licitació. En conseqüència, queda plenament justificada la contractació de les obres mitjançant la tramitació d'emergència, amb la finalitat de restablir al més aviat possible les condicions de seguretat i funcionalitat de la infraestructura ferroviària.

- Nexe causal entre l'esdeveniment imprevist i l'extrema urgència: L'extrema urgència de l'actuació deriva directament de la detecció sobtada d'un procés de degradació accelerada de la llosa de via i del seu suport estructural a l'àmbit de l'escapament d'Artigues-Sant Adrià. Aquesta situació, de caràcter sobrevingut i imprevisible, ha comportat una afectació immediata sobre elements essencials per a la seguretat de l'explotació ferroviària.

  La naturalesa dels danys detectats i el risc d'evolució desfavorable de la infraestructura exigeixen una intervenció immediata per evitar l'agreujament de l'afectació i garantir la seguretat de les circulacions. En conseqüència, existeix una relació causal directa entre l'esdeveniment imprevisible i la necessitat d'actuar amb

extrema urgència, atès que l'aplicació dels terminis propis dels procediments ordinaris de contractació resultaria incompatible amb la preservació de la seguretat i la continuïtat del servei ferroviari.

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.

k) Proposta al Comitè de Contractació

Com a conseqüència de l'exposat, se sol·licita al Comitè de Contractació que convalidi les actuacions realitzades degut a la necessitat d'actuació immediata i, pel tràmit d'emergència, autoritzi i adjudiqui els contractes següents:

- 16157898 Execució de l'obra d'injeccions
- 16157896 Execució de l'obra de renovació de llosa i via

- 16157899 Direcció Obra i coordinació de seguretat i salut

David Prat

Director de Metro

Barcelona, 9 de novembre de 2026