

## 450976-2026 - Modificación de contrato

España – Obras en vías férreas interurbanas – Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la renovación integral de la línea en el tramo Buñol-Utiel. Plataforma y vía.

OJ S 124/2026 01/07/2026

Anuncio de modificación de contrato

Obras

### 1. Comprador

---

#### 1.1. Comprador

Denominación oficial: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Correo electrónico: [comprascontratacion@adif.es](mailto:comprascontratacion@adif.es)

### 2. Procedimiento

---

#### 2.1. Procedimiento

Título: Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la renovación integral de la línea en el tramo Buñol-Utiel. Plataforma y vía.

Descripción: Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la renovación integral de la línea en el tramo Buñol-Utiel. Plataforma y vía.

Identificador del procedimiento: a2f76d54-6d10-495f-aae4-5ddc62229504

Identificador interno: 3.23/27507.0350

##### 2.1.1. Finalidad

Naturaleza del contrato: Obras

Clasificación principal (cpv): 45234110 Obras en vías férreas interurbanas

##### 2.1.2. Lugar de ejecución

Subdivisión del país (NUTS): Valencia / València (ES523)

País: España

##### 2.1.4. Información general

###### Base jurídica:

Directiva 2014/24/UE

Ley 9/2017 -

### 5. Lote

---

#### 5.1. Lote: LOT-0001

Título: Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la renovación integral de la línea en el tramo Buñol-Utiel. Plataforma y vía.

Descripción: Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la renovación integral de la línea en el tramo Buñol-Utiel. Plataforma y vía.

Identificador interno: 3.23/27507.0350

##### 5.1.1. Finalidad

Naturaleza del contrato: Obras

Clasificación principal (cpv): 45234110 Obras en vías férreas interurbanas

##### 5.1.2. Lugar de ejecución

Subdivisión del país (NUTS): Valencia / València (ES523)

País: España

Información complementaria: Comunidad Valenciana

### 5.1.3. Duración estimada

Duración: 18 Meses

### 5.1.6. Información general

Proyecto de contratación pública financiado total o parcialmente con fondos de la UE

La contratación pública está cubierta por el Acuerdo sobre Contratación Pública (ACP): sí

Información complementaria: Plazo de Ejecución: 18 meses

### 5.1.15. Técnicas

#### Acuerdo marco:

Ningún acuerdo marco

### 5.1.16. Información adicional, mediación y recurso

Organización encargada de los procedimientos de recurso: Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales

Información sobre los plazos de revisión: El establecido por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

Organización que proporciona más información sobre los procedimientos de recurso:

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

## 6. Resultados

---

Valor de todos los contratos adjudicados en este aviso: 70 709 406,83 EUR

### 6.1. Resultados: identificador de lotes: LOT-0001

### 6.1.2. Información de los ganadores

#### Ganador:

Denominación oficial: UTE RENOVACIÓN BUÑOL – UTIEL (constituida por AZVI S.A.U. - CHM OBRAS E INFRAESTRUCTURAS S.A)

#### Oferta:

Identificador de la oferta: Oferta 1

Identificador del lote o el grupo de lotes: LOT-0001

Valor de la licitación: 69 465 273,04 EUR

Clasificación en la lista de ganadores: 1

Subcontratación: No

#### Información del contrato:

Identificador del contrato: 3.23/27507.0350

Fecha de celebración del contrato: 31/10/2024

#### Información sobre fondos de la Unión Europea:

Nombre del proyecto o programa financiado por la UE: Instrumento de Recuperación de la Unión Europea (2021/2027)

Identificador de los fondos de la UE: Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia – Financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU

Más información sobre los fondos de la UE: Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia – Financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU

## 7. Modificaciones

---

## 7.1. Modificaciones

Identificador del aviso de adjudicación de contrato anterior: 543604-2024

Identificador del contrato modificado: 3.23/27507.0350

Motivos de la modificación: Necesidad de modificaciones debido a circunstancias que un comprador diligente no podía predecir.

Descripción: TUNELES 1, 8 Y 8 BIS FALSO TUNEL. Surge la necesidad de ejecutar método de 'bottom up'. El método propuesto consiste en excavar a cielo abierto la totalidad del hueco ocupado por el túnel y la construcción del mismo en el interior con cerchas de perfil HEB, mallazo, chapa troquelada y hormigón proyectado. REVESTIMIENTO EN MINA GENERAL. Existe un gran volumen de transporte de materiales que genera camiones articulado en cadena. No acceden a través de los caminos colindantes (curvas y pendientes pronunciadas con excavación en desmonte en roca, con espacio reducido para vehículos de pequeñas dimensiones -tipo ruta de senderismo-), ni por la traza ya que son vehículos de gran tamaño y altura de gálibo, sobre una plataforma estrecha y no segura. Para acudir las necesidades de ese transporte especial en un ancho con falta de espacio para dos vehículos en paralelo, y anteponerse el uno al otro provocaría riesgos de seguridad. Para evitar este problema se ha considerado ejecutar el revestimiento de la sección general también con hormigón proyectado, aunque con 20 cm de revestimiento en lugar de 30 cm. IMPERMEABILIZACIÓN EN MINA GENERAL Y MINA ESTRICTA. El Proyecto define para los túneles un sistema de impermeabilización con una primera capa de Polietileno de Alta Densidad (PAD) y otra de PVC, además de un geotextil. Por estas razones, se propone una solución alternativa, basada en el empleo de lámina proyectada impermeabilizante, entre sostenimiento y revestimiento. ESTABILIZACIÓN EN TRINCHERA. Es necesario la inclusión de precios nuevos no contemplados en proyecto para las actividades de estabilización de taludes y emboquilles. MONTAJE DE VÍA. Tras el desastre ocurrido producido por la DANA el 29 de octubre de 2024, resulta imposible la circulación por vía convencional, por lo tanto, se justifica la necesidad de mantener el carril antiguo en obra, de manera que posibilite una futura alineación y nivelación de dicho carril para una posterior sustitución del mismo. Por el mismo motivo, el transporte, ida y vuelta, de la maquinaria de vía no es posible realizarlo por vía ferroviaria teniendo que realizarse por carretera. El transporte del carril se realizará desde Monforte del Cid hasta Gabaldón, teniendo que realizar una inversión de locomotora que permite continuar el trayecto hasta la Base de Mantenimiento de Requena. En consecuencia, se utilizan tres bases de mantenimiento distintas para conseguir llevar el carril a Requena. Además, también es necesario reparar los pórticos de la Base de Monforte del Cid. SOSTENIMIENTO ST-3. En fase de sostenimiento en interior de túneles, con sección tipo 3 (ST-3), se contempla en proyecto el empleo de cercha TH-29, donde se considera en planos primitivos un espesor de gunita de 20 cm (5cm sellado+15 cm en recubrimiento de cercha). En realidad, es mayor el espesor, al tenerse que cubrir los solapes de la cercha, que requieren 23 cm. Hay que sumar los 5 cm de sellado que nos indica el plano de proyecto, por lo que acaba siendo de 28 cm, incrementando la medición de hormigón proyectado HP-30. USO DE ELEMENTOS PREFABRICADOS. DRENAJE LONGITUDINAL. CUNETAS. Se proyecta la ejecución de cunetas in situ a lo largo de la plataforma. Debido a los efectos de la DANA el terreno no se encuentra consolidado, existiendo longitudinalmente capacidad portante irregular del terreno que provocaran la fracturación de la cuneta de hormigón in situ (en masa). Por lo que se propone una cuneta de sección hidráulica equivalente y armada. La prefabricación de los 18,5 km de cuneta proyectada contribuiría al objetivo de conseguir una construcción sostenible ya que disminuiría la huella de carbono. REPOSICIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. En la redacción del modificado nº1 solo se habían tenido en cuenta afecciones en 1200 m, pero la afección ha sido mucho mayor (alrededor de

8.000 m), y se han visto afectados tanto comunicaciones como energía, y también el sistema Gsmr, al menos en los cableados enterrados. USO DE VIADUCTOS EXISTENTES. Se propone la adecuación de las mismas con una rodadura metálica reforzada sobre la estructura que no supongan una afección a estas. RETIRADA POSTES DE MADERA EXISTENTES Y REUBICACIÓN HITOS HECTOMÉTRICOS. A lo largo de la traza existen antiguos postes de madera de comunicación, siendo necesario la retirada de los mismo para ejecutar los trabajos en la plataforma. BARRERA PROTECCIÓN MANTENIMIENTO. Para garantizar la protección del personal y equipos en las futuras tareas de mantenimiento, se propone una contención de carril hincado en la roca por rotopercusión. SOLDADURA ELÉCTRICA. Analizado el nuevo proyecto constructivo con una sustitución final de carril se puede considerar la soldadura eléctrica mejorando la durabilidad y resistencia y disminuyendo el mantenimiento. ZANJA DRENANTE. En las estaciones, no llegaron a contemplarse el drenaje de las plataformas de vía. En el proyecto primitivo se disponía de un colector liso de PEAD de 400 mm, donde hemos propuesto una sección de zanja drenante con tubo de PEAD doble pared corrugado de 315 y 400 mm, ranurado a 240 °. RETIRADA DE BALASTO. El proyecto ha considerado por debajo de los 30 cm de la traviesa la excavación como material de la plataforma, realmente no es así, ya que tenemos que excavar la retirada adicional de balasto que se encontraba reconocida como volumen de material de plataforma. EMBOQUILLE SALIDA TÚNEL 3. La modificación del diseño de proyecto consiste en perforar barras autoperforantes desde el interior del túnel, que sirven para crear una barrera de chapa y gunita, que estabiliza ladera arriba. Posteriormente se retira el terreno suelto, y se procede al relleno con hormigón pobre. TRINCHERAS PROPUESTAS. REGULACIÓN DE MEDICIÓN DE EMERGENCIA. REGULACIÓN SEGURIDAD SYS. SISMÓGRAFOS. MEJORA DE LA CAPACIDAD DE SOPORTE DE LA PLATAFORMA

#### **7.1.1. Modificación**

Descripción de las modificaciones: TUNELES 1, 8 Y 8 BIS FALSO TUNEL. Surge la necesidad de ejecutar método de 'bottom up". El método propuesto consiste en excavar a cielo abierto la totalidad del hueco ocupado por el túnel y la construcción del mismo en el interior con cerchas de perfil HEB, mallazo, chapa troquelada y hormigón proyectado. REVESTIMIENTO EN MINA GENERAL. Existe un gran volumen de transporte de materiales que genera camiones articulado en cadena. No acceden a través de los caminos colindantes (curvas y pendientes pronunciadas con excavación en desmonte en roca, con espacio reducido para vehículos de pequeñas dimensiones -tipo ruta de senderismo-), ni por la traza ya que son vehículos de gran tamaño y altura de galibo, sobre una plataforma estrecha y no segura. Para acudir las necesidades de ese transporte especial en un ancho con falta de espacio para dos vehículos en paralelo, y anteponerse el uno al otro provocaría riesgos de seguridad. Para evitar este problema se ha considerado ejecutar el revestimiento de la sección general también con hormigón proyectado, aunque con 20 cm de revestimiento en lugar de 30 cm. IMPERMEABILIZACIÓN EN MINA GENERAL Y MINA ESTRICTA. El Proyecto define para los túneles un sistema de impermeabilización con una primera capa de Polietileno de Alta Densidad (PAD) y otra de PVC, además de un geotextil. Por estas razones, se propone una solución alternativa, basada en el empleo de lámina proyectada impermeabilizante, entre sostenimiento y revestimiento. ESTABILIZACIÓN EN TRINCHERA. Es necesario la inclusión de precios nuevos no contemplados en proyecto para las actividades de estabilización de taludes y emboquilles. MONTAJE DE VÍA. Tras el desastre ocurrido producido por la DANA el 29 de octubre de 2024, resulta imposible la circulación por vía convencional, por lo tanto, se justifica la necesidad de mantener el carril antiguo en obra, de manera que posibilite una futura alineación y nivelación de dicho carril para una posterior sustitución del mismo. Por el mismo motivo, el transporte, ida y vuelta, de la maquinaria de vía

no es posible realizarlo por vía ferroviaria teniendo que realizarse por carretera. El transporte del carril se realizará desde Monforte del Cid hasta Gabaldón, teniendo que realizar una inversión de locomotora que permite continuar el trayecto hasta la Base de Mantenimiento de Requena. En consecuencia, se utilizan tres bases de mantenimiento distintas para conseguir llevar el carril a Requena. Además, también es necesario reparar los pórticos de la Base de Monforte del Cid. SOSTENIMIENTO ST-3. En fase de sostenimiento en interior de túneles, con sección tipo 3 (ST-3), se contempla en proyecto el empleo de cercha TH-29, donde se considera en planos primitivos un espesor de gunita de 20 cm (5cm sellado+15 cm en recubrimiento de cercha). En realidad, es mayor el espesor, al tenerse que cubrir los solapes de la cercha, que requieren 23 cm. Hay que sumar los 5 cm de sellado que nos indica el plano de proyecto, por lo que acaba siendo de 28 cm, incrementando la medición de hormigón proyectado HP-30. USO DE ELEMENTOS PREFABRICADOS. DRENAJE LONGITUDINAL. CUNETAS. Se proyecta la ejecución de cunetas in situ a lo largo de la plataforma. Debido a los efectos de la DANA el terreno no se encuentra consolidado, existiendo longitudinalmente capacidad portante irregular del terreno que provocaran la fracturación de la cuneta de hormigón in situ (en masa). Por lo que se propone una cuneta de sección hidráulica equivalente y armada. La prefabricación de los 18,5 km de cuneta proyectada contribuiría al objetivo de conseguir una construcción sostenible ya que disminuiría la huella de carbono. REPOSICIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. En la redacción del modificado nº1 solo se habían tenido en cuenta afecciones en 1200 m, pero la afección ha sido mucho mayor (alrededor de 8.000 m), y se han visto afectados tanto comunicaciones como energía, y también el sistema Gsmr, al menos en los cableados enterrados. USO DE VIADUCTOS EXISTENTES. Se propone la adecuación de las mismas con una rodadura metálica reforzada sobre la estructura que no supongan una afección a estas. RETIRADA POSTES DE MADERA EXISTENTES Y REUBICACIÓN HITOS HECTOMÉTRICOS. A lo largo de la traza existen antiguos postes de madera de comunicación, siendo necesario la retirada de los mismo para ejecutar los trabajos en la plataforma. BARRERA PROTECCIÓN MANTENIMIENTO. Para garantizar la protección del personal y equipos en las futuras tareas de mantenimiento, se propone una contención de carril hincado en la roca por rotoperusión. SOLDADURA ELÉCTRICA. Analizado el nuevo proyecto constructivo con una sustitución final de carril se puede considerar la soldadura eléctrica mejorando la durabilidad y resistencia y disminuyendo el mantenimiento. ZANJA DRENANTE. En las estaciones, no llegaron a contemplarse el drenaje de las plataformas de vía. En el proyecto primitivo se disponía de un colector liso de PEAD de 400 mm, donde hemos propuesto una sección de zanja drenante con tubo de PEAD doble pared corrugado de 315 y 400 mm, ranurado a 240 °. RETIRADA DE BALASTO. El proyecto ha considerado por debajo de los 30 cm de la traviesa la excavación como material de la plataforma, realmente no es así, ya que tenemos que excavar la retirada adicional de balasto que se encontraba reconocida como volumen de material de plataforma. EMBOQUILLE SALIDA TÚNEL 3. La modificación del diseño de proyecto consiste en perforar barras autoperforantes desde el interior del túnel, que sirven para crear una barrera de chapa y gunita, que estabiliza ladera arriba. Posteriormente se retira el terreno suelto, y se procede al relleno con hormigón pobre. TRINCHERAS PROPUESTAS. REGULACIÓN DE MEDICIÓN DE EMERGENCIA. REGULACIÓN SEGURIDAD SYS. SISMÓGRAFOS. MEJORA DE LA CAPACIDAD DE SOPORTE DE LA PLATAFORMA

## 8. Organizaciones

---

### 8.1. ORG-0001

Denominación oficial: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Número de registro: Q2801660H

Departamento: Dirección de Compras y Contratación

Localidad: Madrid

Código postal: 28020

Subdivisión del país (NUTS): Madrid (ES300)

País: España

Punto de contacto: Subdirección de Contratación de Mantenimiento

Correo electrónico: [comprascontratacion@adif.es](mailto:comprascontratacion@adif.es)

Teléfono: +34 676517106

Dirección de internet: <https://www.adif.es>

Terminal de intercambio de información (URL): <https://contrataciondelestado.es/wps/portal/perfilContratante>

**Funciones de esta organización:**

Comprador

Organización que proporciona más información sobre los procedimientos de recurso

**8.1. ORG-0002**

Denominación oficial: Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales

Número de registro: S2826042J

Dirección postal: Avenida General Perón 38, 8ª planta

Localidad: Madrid

Código postal: 28020

Subdivisión del país (NUTS): Madrid (ES300)

País: España

Correo electrónico: [tribunal\\_recursos.contratos@hacienda.gob.es](mailto:tribunal_recursos.contratos@hacienda.gob.es)

Teléfono: +34 913491319

Dirección de internet: <https://www.hacienda.gob.es/es-ES/Areas%20Tematicas/Contratacion/TACRC/Paginas/Tribunal%20Administrativo%20Central%20de%20Recursos%20Contractuales.aspx>

**Funciones de esta organización:**

Organización encargada de los procedimientos de recurso

**8.1. ORG-0003**

Denominación oficial: UTE RENOVACIÓN BUÑOL – UTIEL (constituida por AZVI S.A.U. - CHM OBRAS E INFRAESTRUCTURAS S.A)

Número de registro: U75369405

Dirección postal: ALMENDRALEJO, 5

Localidad: Sevilla

Código postal: 41019

Subdivisión del país (NUTS): Sevilla (ES618)

País: España

Correo electrónico: [contratacion@grupoazvi.com](mailto:contratacion@grupoazvi.com)

Teléfono: +34 954999320

**Funciones de esta organización:**

Licitador

**Ganador de estos lotes: LOT-0001**

**8.1. ORG-0000**

Denominación oficial: Publications Office of the European Union

Número de registro: PUBL

Localidad: Luxembourg

Código postal: 2417

Subdivisión del país (NUTS): Luxembourg (LU000)

País: Luxemburgo

Correo electrónico: [ted@publications.europa.eu](mailto:ted@publications.europa.eu)

Teléfono: +352 29291

Dirección de internet: <https://op.europa.eu>

**Funciones de esta organización:**

TED eSender

## Información del anuncio

---

Identificador/versión del anuncio: f19c0da3-2c0f-406a-ad4a-460f7fa3049e - 01

Tipo de formulario: Modificación de contrato

Tipo de anuncio: Anuncio de modificación de contrato

Subtipo de anuncio: 38

Fecha de envío del anuncio: 30/06/2026 08:53:22 (UTC+00:00) Hora de Europa Occidental, GMT

Lenguas en las que este anuncio está disponible oficialmente: español

Número de publicación del anuncio: 450976-2026

Número de la edición del DO S: 124/2026

Fecha de publicación: 01/07/2026