

El accidente de Adamuz y el estado de las infraestructuras ferroviarias en España

Datos, no relatos

Enero 2026



Datos destacados

- En las labores de rescate e investigación han trabajado ya 664 efectivos y más de medio centenar de vehículos especializados.
- El tramo de vía en el que se produjo el accidente fue renovado hace menos de un año con una inversión superior a los 700 millones de euros y en estricto cumplimiento de los estándares europeos (ETI).
- Dicho tramo fue objeto además de cuatro inspecciones técnicas reglamentarias solo en el último cuatrimestre, sin que en ninguna de ellas se detectara anomalía, defecto o fallo alguno en la vía.
- En el puesto de banalización de Adamuz, ubicado en la zona del accidente, se han registrado 70 incidencias entre 2021 y 2025, de las cuales 14 ocurrieron en el último año. Solo una de ellas fue clasificada como avería de vía, y afectó a la vía de circulación del servicio Alvia. Por tanto, en el tramo y en la vía utilizada por el lryo siniestrado no se han registrado ninguna incidencia de vía desde 2021 hasta la fecha del accidente.
- La inversión en infraestructuras ferroviarias en España desde 2017 se ha triplicado, pasando de 1.700 millones de euros a más de 5.000 millones en 2025. La inversión en nuevos trenes se ha multiplicado por diez.
- La inversión en mantenimiento de la red ferroviaria ha aumentado un 54% desde 2018. Que la red haya crecido en extensión no explica por sí solo este aumento. De hecho, la inversión en mantenimiento por km ha aumentado aún más: un 58%.
- Las limitaciones temporales de velocidad (LTV) son una práctica habitual en el sistema ferroviario europeo. En 2025, estas limitaciones se activaron en España, 2.144 veces, 50 menos que en el año anterior.
- Desde 2018, el número de accidentes ferroviarios graves o significativos ha caído un 11% respecto al periodo anterior, a pesar de que el número de viajeros y trayectos ha aumentado notablemente. Nuestras vías son más seguras hoy que hace ocho años y más seguras que las de Francia, Alemania o la media de la Unión Europea.

Índice

El Accidente de Adamuz

Cronograma... 9

Medios desplegados... 16

Estado del tramo de vía afectado... 19

El estado de las infraestructuras ferroviarias en España

Inversión... 23

Mantenimiento... 25

Cambios en los límites de velocidad... 27

Precursores por ruptura de carril... 27

Accidentes... 28

El accidente de Adamuz

Cronograma

Domingo 18 enero

18:10 El tren Alvia 2384 salió de Madrid Puerta de Atocha con destino Huelva.

18:40 El tren Iryo 6189 salió de Málaga con destino Madrid.

19:43 Descarrilamiento de los dos últimos coches del tren Iryo 6189 Málaga–Madrid, a la entrada de la estación de Adamuz. Los coches invaden la vía contigua, por la que circulaba en sentido contrario el tren Renfe Alvia 2384 Madrid–Huelva.

19:43:44 Hora estimada de colisión de los trenes (a partir de situación y velocidades estimadas). Coincide con la caída de tensión registrada en el tramo del accidente. No hay comunicación registrada de la colisión, pero se confirma con múltiples comunicaciones con servicios de emergencia, las operadoras ferroviarias y las patrullas de seguridad de Adif ya desplegadas en la zona.

19:45:02 Primera llamada del maquinista del tren Iryo. Señala que ha enganchado la catenaria. Desde ese momento, el Centro de Regulación y Control (CRC) considera suspendido el tráfico por un supuesto enganchón de catenaria. CRC comprueba con inmediatez al finalizar la llamada que el sistema de telemando de energía refleja una caída de tensión en ambas vías en el tramo de Adamuz desde las 19:43:45.

19:46:07 Se recibe llamada del tren 2181 (tren de Renfe que viene detrás del Iryo) informando que se encuentra parado sin tensión.

19:47 El Centro Operativo de Servicios de la Comandancia de Córdoba (Guardia Civil) tiene conocimiento del accidente a través del 112.

19:48:39 y 19:48:51 Llamadas de CRC al maquinista del tren Alvia 2384. Ambas sin respuesta.

19:49:33 Llamada a la interventora del Alvia, que informa que presenta un golpe en la cabeza y manifiesta que va a intentar localizar al maquinista. Durante unos segundos, como ruido de fondo de esta llamada, se escucha también la llamada que otro operador del CRC está manteniendo en ese momento con el maquinista de Iryo.

19:49:35 Dos segundos después de la llamada anterior, se recibe la segunda llamada del maquinista del Iryo, que comunica que se trata de un descarrilamiento, invadiendo el gálibo de vía contigua, la existencia de un pequeño incendio, presencia de heridos en el tren y que abandona la cabina para reconocer la situación. Pide que se corte el tráfico sentido Sevilla porque invade la otra vía. El controlador del CRC dice que no viene ningún tren cerca (el tren Alvia ya había rebasado la altura del Iryo y se encuentra parado y sin tensión). El maquinista de Iryo no reporta colisión con el tren Alvia.

19:50 Se avisa al H24 y Centro de Protección y Seguridad de Adif para que movilice los servicios de emergencia de los que se precisa intervención: Protección civil, servicios sanitarios, bomberos y fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado; Protección y Seguridad de Adif, personal de las bases de mantenimiento y personal del telemando; También servicios de emergencia de las empresas ferroviarias.

20:00 Llega la primera patrulla de Guardia Civil al lugar del accidente, confirma los hechos y pide presencia urgente de servicios sanitarios, bomberos y más efectivos de Guardia Civil. La Jefatura de la Comandancia de Córdoba informa a Sala de Operaciones sobre el accidente (posteriormente, la Jefatura amplía la información de forma continuada en diferentes comunicaciones: víctimas, circunstancias, despliegue de unidades, etc.).

20:15 El maquinista del tren 2181 y dos personas inspeccionan la vía II. Simultáneamente, se ordena el retroceso de los trenes a las estaciones de origen y se constituye el comité de crisis en el H24. Además, desde el CRC se coordina el rescate del tren 02181 que se había quedado sin tensión cerca del lugar del accidente. Otra patrulla de la Guardia Civil localiza el segundo tren accidentado.

20:20 Activación de medios de intervención de Renfe junto con Adif H24. Desde la misma tarde del accidente, los equipos de Renfe Ingeniería y Mantenimiento se activaron en coordinación con Renfe Viajeros, ADIF y los servicios de emergencia. Desplazamiento inmediato las Brigadas de Socorro de Córdoba y Sevilla, con un total de 17 profesionales especializados.

20:30 Llegan al lugar de los hechos el primer medio sanitario y más patrullas de Guardia Civil. Por otra parte, se activa el Gabinete de Crisis de Renfe en el Centro de Gestión de Operaciones de Atocha.

20:45 Se activa el Plan de Asistencia a las Víctimas y sus Familiares (PAVAFF) de Renfe con sus grupos correspondientes: Grupo 0: Coordinación de la Sala de Crisis (SC); Grupo 1: Atención telefónica; Grupo 2: Logística; Grupo 3: Asistencia Psicológica; Grupo 4: Comunicación Externa; Grupo 5: Información Financiera y Seguros; Grupo 6: Asistencia técnica. Desplazamiento al

lugar de los hechos del Presidente de Renfe y el Director General de Viajeros. Se realizan las comunicaciones pertinentes del 112, Delegaciones de Gobierno, Servicios Sanitarios, Protección Civil, etc.

20:50 Recepción de las primeras llamadas en el Centro de Control (CECON) y la Sala de Crisis.

21:00 Comienza la evacuación de los primeros heridos, a la vez que se potencia la presencia de más medios sanitarios, bomberos y Guardia Civil. A su vez, se activan los Centros de Atención a Familiares (CAF) en Córdoba, Huelva y Madrid. Por otra parte, se trasladan los equipajes al lugar de custodia.

21:12 Se activa la línea 900 10 10 20 de atención a consultas, atendida primero por el CECON y luego transferida a la sala de crisis. El número se dio a conocer en los canales de la empresa, incluyendo la web y redes sociales y se difundió a los medios de comunicación mediante una nota de prensa. Se establece una persona de contacto para las embajadas y un número de atención (91 000 12 49) para solicitudes de información por parte de personas extranjeras o embajadas.

21:15 Se organiza un control de accesos y circulación de vehículos de emergencia en la zona del accidente, de cara a rutas de evacuación. Igualmente, se establece un primer dispositivo de aseguramiento de la zona para posibilitar la posterior investigación judicial, en el que se integran especialistas de Policía Judicial de la Comandancia de Córdoba. Llegada de más servicios de emergencia: servicios sanitarios, bomberos y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE). Se ordena el retroceso de los trenes a sus estaciones de origen.

21:16 Guardia Civil reporta un número indeterminado de personas atrapadas y varios fallecidos entre ambos trenes, que se encuentran a casi 1 km de distancia entre sí.

21:20 Traslado del personal de atención psicológica de Renfe a hospitales.

21:30 Constitución oficial de la Sala de crisis de Renfe.

22:00 Los pasajeros ilesos y heridos leves se agrupan hasta puntos de recogida con autobuses, con destino a Adamuz.

22:09 Llegada de equipos de Brigadas de Socorro.

22:10 Guardia Civil informa a la Autoridad Judicial.

22:11 La Unidad de Protección Civil de Andalucía (UPC) informa de que se instala el Puesto de Mando Avanzado (PMA) en la Estación de Adamuz por el Grupo de Emergencias 112 de Andalucía.

22:19 Guardia Civil reporta detención de un convoy AVE 2181 a dos kilómetros del siniestro, presuntamente por rotura eléctrica.

22:30 Queda operativo el CAF de Madrid.

22:45 Iryo confirma la evacuación total de los viajeros del tren descarrilado mediante recursos del municipio de Adamuz. Permanecen a bordo el maquinista, la tripulación y víctimas mortales. El Jefe Delegado informa que los viajeros de Renfe también han sido trasladados a Adamuz, estableciéndose puntos de reunión en la piscina municipal y el polideportivo. Iryo moviliza seis autobuses adicionales para apoyo a la evacuación.

22:50 Activación del Plan de Asistencia a las Víctimas y sus Familiares (PAVAFF) de Adif.

22:55 UPC de Andalucía informa de que el Centro de Damnificados se montará en la caseta municipal de Adamuz.

23:00 Se da por finalizada la evacuación de heridos leves y pasajeros ilesos hacia Adamuz, continuando las labores de evacuación de heridos graves y excarcelación de víctimas atrapadas. El Grupo de Reserva y Seguridad 2 (Guardia Civil) de Sevilla es alertado para ser desplegado, debiendo estar en la zona del accidente a las 06:00h.

23:04 Guardia Civil informa de que otro tren que realizaba el trayecto Barcelona-Sevilla ha quedado detenido en el término municipal de Villanueva de Córdoba. Los pasajeros abandonan el lugar por iniciativa propia y por sus propios medios.

23:08 El 112 de Andalucía solicita material de iluminación para dar cobertura a la zona del accidente. Esta solicitud es remitida directamente por el 112 de Andalucía a Dirección General de Política de Defensa (DIGENPOL), Delegación del Gobierno en Andalucía y Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias (CENEM). Desde el CENEM se reenvía a DIGENPOL. Se significa que esta solicitud ha sido realizada como colaboración de las Fuerzas Armadas en apoyo a otras administraciones.

23:09 Servicio de Criminalística es alertado para ser desplegado, debiendo estar en la zona del accidente a primera hora del 19-ene.

23:14 Llegada de un segundo relevo de Brigadas de Socorro, garantizando presencia continuada durante toda la noche. A solicitud de ADIF, Renfe gestionó la localización urgente de grúas de gran tonelaje, incluyendo una grúa de 200 toneladas con disponibilidad inmediata y otra de 400 toneladas en retén. Ante el estado extremo de los primeros coches del Alvia, y siempre bajo indicación judicial y de los bomberos, se recurrió a una empresa especializada de achatarramiento, trabajando con una lentitud deliberada.

23:20 DIGENPOL autoriza la intervención solicitada por la Junta de Andalucía.

23:26 Se comunica la activación del PAVAFF a las CCAA afectadas y a sus Delegaciones de Gobierno.

23:32 El Centro de Coordinación y Respuesta a Emergencias de la Comisión Europea (ERCC) ofrece apoyo en caso necesario.

23:43 La Jefatura de la Comandancia de Córdoba informa que los heridos han sido evacuados, procediéndose al cierre de la zona para el levantamiento de cadáveres.

23:59 112 de Cataluña ofrece el apoyo que se considere necesario.

Lunes 19 de enero

00:00 Movilización de material de apoyo. Sale de CTT Fuencarral un tren 90772 con destino Chamartín para continuar hasta Villanueva de Córdoba como medida de apoyo para el traslado de viajeros, si fuera necesario.

00:20 Retirada del tren 02181 asistido por la locomotora 336, salida desde Córdoba a las 22:12 h. Se inicia el retroceso a Córdoba a las 00:20 h. Una vez en Córdoba, los viajeros son trasladados por carretera a Madrid. El tren, ya vacío, continúa su circulación para quedar apartado en Sevilla.

01:01 Corte de tensión y aseguramiento de la zona. Se procede al corte de tensión entre Villanueva de Córdoba y Bifurcación de Alcolea, incluyendo todas las vías de la estación de Adamuz. Se colocan pértigas de seguridad en el PK 317+550 (lado Madrid) en ambas vías.

01:07 112 de Andalucía informa que todas las personas vivas han sido rescatadas. Se indica también que no es necesario el material de iluminación en el lugar del accidente, agradeciendo la labor de la Unidad Militar de Emergencias (UME). Desde el CENEM se traslada dicho mensaje a DIGENPOL.

01:50 - 04:42 Gestión de material rodante. Llega a Villanueva el tren 90722, inicialmente previsto para trasladar viajeros a Madrid. Renfe confirma finalmente que esos viajeros serán trasladados desde Adamuz por carretera. El tren regresa vacío hacia Madrid como 97057, saliendo a las 02:55 h y llegando a Chamartín a las 04:42 h.

02:00 Se activa un dispositivo específico para gestionar a todas las personas viajeras afectadas. Cuando no fue posible continuar el viaje, se facilitó el retorno a origen. Desde las estaciones se organizaron servicios alternativos por carretera para quienes necesitaban llegar a destino.

03:30 Quedan operativos los CAF de Córdoba y Huelva. El CAF de Huelva se desactiva el día 20 a las 11:30 h al no tener visitas. Se reabre el 21/01 a las 17:00.

05:46 El Equipo de Identificación en Catástrofes (EIC) del Servicio de Criminalística de la Guardia Civil (SECRIM) y efectivos de UCO están en zona del accidente. También despliegan integrantes de la Sección de Análisis del Comportamiento Delictivo (SACD) para la toma de manifestación de personas involucradas en el suceso.

06:21 El Grupo de Reserva y Seguridad (GRS) de Sevilla (2 pelotones) está en zona del accidente.

07:45 La Junta de Andalucía solicita el apoyo de un camión frigorífico para el almacenamiento y conservación de cuerpos en el Instituto de Medicina Legal de Córdoba. Esta solicitud fue remitida directamente por el 112 de Andalucía a DIGENPOL, Delegación del Gobierno en Andalucía y CENEM. Desde el CENEM se reenvía a DIGENPOL. Se significa que esta solicitud ha sido realizada como colaboración de las Fuerzas Armadas en apoyo a otras administraciones.

07:53 112 de Canarias realiza ofrecimiento de la ayuda que sea necesaria.

08:00 Se realizan batidas en zonas próximas a los lugares del accidente en busca de víctimas que hubieran podido salir proyectadas, con resultado negativo.

08:02 La Embajada de Canadá solicita información sobre posibles afectados de nacionalidad canadiense. Se remite contestación con teléfonos de datos de contacto para consulta de afectados.

09:00 Se comunica a Renfe el traslado del CAF de Córdoba al Centro Cívico Plaza Toros Córdoba.

09:24 Se tiene conocimiento de la activación del Centro de Integración de Datos (CID) en el Instituto de Medicina Legal de Córdoba, en el que se integra un comandante de la Guardia Civil.

10:00 Comienzan las visitas de autoridades al lugar de los hechos: Ministro de Transportes, Presidente del Gobierno, Ministro del Interior y Vicepresidenta 1ª del Gobierno.

11:00 Se despliegan en el lugar del accidente medios aéreos de la Guardia Civil.

11:13 Se autorizan los apoyos aéreos para el traslado de muestras biológicas desde las oficinas ante-mortem y post-mortem hasta Madrid (Servicio de Criminalística).

11:55 Se informa públicamente de la instalación de puntos de recogida de denuncias (oficinas ante-mortem) y muestras biológicas para la identificación de víctimas. Estas oficinas se localizan en Madrid, Córdoba, Sevilla, Huelva y Málaga.

12:45 Se autoriza el apoyo de dron del Servicio Aéreo con capacidad de fotogrametría para análisis forense del escenario y alzamiento de planos en 3D.

14:00 Hasta el momento, se han levantado 37 cadáveres, habiéndose localizado otros 3 cadáveres más aún sin excarcelar por falta de maquinaria pesada.

14:30 El Servicio de Criminalística comienza la inspección ocular, la cual llevará más de un día.

15:54 La jefa de la UPC de Córdoba comunica: La Guardia Civil informa que el accidente está judicializado, es necesaria inspección ocular previa a cada acción importante. La Policía Judicial y técnicos de Iryo y ADIF están llevando las inspecciones. ADIF y TRAGSA expandirán material para explanar, pero el acceso es muy estrecho y hace falta coordinación. ADIF va a necesitar que se apuntalen unos vagones antes de retirar otros. Esta capacidad sobrepasa lo disponible, por lo que requerirán capacidades de UME. Cruz Roja cierra albergue provisional a las 14:30 horas, por estar todos reubicados. En Centro de Información a las Familias quedan 20 familias por localizar a sus respectivos familiares.

16:46 Desde 112 de Andalucía se solicitan equipos con capacidad de apuntalamiento propia de equipos USAR (búsqueda y rescate urbano) de las Fuerzas Armadas. Esta solicitud fue remitida directamente por el 112 de Andalucía a DIGENPOL, Delegación del Gobierno en Andalucía y CENEM. Desde el CENEM se reenvía a DIGENPOL. Se significa que esta solicitud ha sido realizada como colaboración de las Fuerzas Armadas, en apoyo a otras administraciones.

17:00 Se solicita apoyo del Servicio Cinológico (canes para localización de restos cadavéricos).

17:05 DIGENPOL responde a la comunicación del 112 de Andalucía de las 16:46. Se informa de que se han dado las órdenes oportunas a la UME para el apoyo con equipos de apuntalamiento solicitados.

18:07 El Centro Permanente de Información y Coordinación (CEPIC) envía el oficio de solicitud de medios de apuntalamiento a la UME. Esta solicitud se realiza como colaboración de las Fuerzas Armadas, en apoyo a otras administraciones.

18:23 DIGENPOL informa que se han dado las órdenes oportunas para el apoyo solicitado de equipos USAR.

Medios desplegados

Estatales:

- **Fuerzas Armadas:** 33 militares; 14 vehículos para labores de reconocimiento y primera intervención, incluidos dos camiones frigoríficos para cuerpos, uno de Morón (UME) y otro de Córdoba (Ejército de Tierra).
- **Guardia Civil:** Seguridad ciudadana: 130 efectivos; Agrupación de Tráfico: 110 efectivos; Unidades de Reserva: 60 efectivos; Especialistas en Policía Judicial: 69 efectivos; Apoyo desde órganos centrales: 20 efectivos. En total: 389 efectivos.
- **Policía Nacional:** Dispositivos establecidos en la ciudad de Córdoba por efectivos de la Brigada Provincial de Seguridad Ciudadana, Unidad de Prevención y Reacción (UPR) y Grupo Operativo de Respuesta (GOR) en las siguientes ubicaciones: Hospital Reina Sofía de Córdoba, que es el centro sanitario donde se encuentran ingresados la mayor parte de los heridos en el accidente; Ciudad de la Justicia, sede del Instituto de Medicina Legal; Centro Cívico Poniente Sur, habilitado por el Ayuntamiento de Córdoba para la atención a familiares de afectados por el accidente.
- **Dirección General de Tráfico:** El dispositivo estático de movilidad y seguridad vial ha incluido 11 puntos de regulación y patrullas móviles en todos los itinerarios establecidos

en la zona de Adamuz y vías de alta capacidad afectadas. Además, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realiza acompañamientos y escoltas solicitados por la Jefatura de la Comandancia de Córdoba, de acuerdo con el director de la emergencia. Se mantienen las medidas especiales habilitadas por el Centro de Gestión para poder garantizar la movilidad requerida en estas circunstancias. Establecidas restricciones en las siguientes carreteras para facilitar el acceso de vehículos autorizados y relacionados con emergencia en: A-421 entre los puntos kilométricos 0 y 10,8 en Villafranca de Córdoba; A-3001 entre los puntos kilométricos 0,5 y 3,8 en Adamuz.

- **Protección Civil:** Delegación de Gobierno de Andalucía: 6 personas; Subdelegación del Gobierno en Córdoba: 3 personas; Dirección General de Protección Civil y Emergencias: 11 personas; CENEM: 21 personas; Oficiales de Enlace de Fuerzas Armadas, Policía Nacional y Guardia Civil: 3 personas. En total: 44 efectivos.

Autonómicos y Locales:

Servicios de emergencia de la Junta de Andalucía: bomberos, policía local y servicios médicos.

Renfe:

- Se desplazaron a los Centros de Atención de Familiares (CAF) de Renfe personal para coordinación y atención, así como equipos de psicólogos en cada uno de ellos. Medios desplegados con fecha 21 a las 14:00 18 psicólogos y 4 personas de Renfe que han atendido a un total de 98 personas presencialmente y 20 de manera telefónica. Estos equipos se siguen manteniendo en las correspondientes zonas.
- En base al preacuerdo existente entre Cruz Roja y Renfe, se solicitaron y desplegaron los siguientes medios en Estaciones:
 - Personal de apoyo: 81
 - SVB Soporte Vital Básico (ambulancia): 3
 - TES Técnico Emergencias Sanitarias: 4
 - ERBE: Equipo respuesta básica en emergencias: 26
 - ERIE: Equipo respuesta inmediata en emergencias: 14
 - Intervenciones sanitarias atendidas en estaciones: 50
 - Atenciones psicosociales en estaciones: 47

Adif:

- Tras el accidente, se activó un dispositivo coordinado en las principales estaciones ferroviarias afectadas, entre ellas Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Córdoba, Sevilla Santa Justa, Granada, Antequera AV y Santa Ana, Villanueva de Córdoba, Huelva, Ciudad Real y Puertollano. De forma general, las estaciones permanecieron abiertas durante toda la noche, manteniendo iluminación, climatización y reforzando la presencia de personal operativo, de atención al cliente y de seguridad. Se habilitaron espacios específicos para la atención a viajeros y familiares, incluyendo salas reservadas para garantizar privacidad.
- En las estaciones con mayor afluencia y vinculación directa con las víctimas (Madrid, Málaga, Córdoba, Huelva y Sevilla), se activaron centros de atención a familiares, con apoyo psicológico especializado, en coordinación con fuerzas de seguridad. En Málaga y Córdoba se dispuso atención psicológica desde primeras horas, y en Málaga la Guardia Civil estableció un punto de encuentro para familiares y actuaciones de identificación.
- Asimismo, se organizaron traslados alternativos por carretera, con llegada y salida de autobuses durante la noche y la madrugada, especialmente en Madrid y Ciudad Real. Los servicios de atención a personas con movilidad reducida (Acerca) permanecieron operativos durante la noche donde fue necesario.
- También se ampliaron horarios de restauración y se facilitó avituallamiento básico (agua y alimentos) para viajeros, familiares y equipos de emergencia, garantizando condiciones de atención dignas en un contexto de emergencia.
- Personal de Seguridad y Emergencias desplegadas en las zonas: 5 en Sevilla, 15 en Adamuz, 5 en Málaga, 3 en Córdoba, 1 en Huelva y 19 en Madrid.

Estado del tramo de vía afectado

Construcción

La línea de alta velocidad Madrid-Sevilla entró en servicio en 1992 y fue el primer corredor de alta velocidad de España con un coste aproximado de 2.700 millones de euros (450.0000 millones de pesetas).

Renovación de la vía

La última renovación de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla se produjo en 2025, con una inversión superior a los 700 millones de euros, e incluyó la renovación parcial de carriles y traviesas a lo largo de distintos tramos de la línea, con el objetivo de reforzar los niveles de fiabilidad, seguridad y durabilidad de la infraestructura.

En particular, en el tramo de Adamuz, las actuaciones consistieron en la sustitución de los desvíos existentes, así como en el reemplazo completo del carril y las traviesas, finalizando los trabajos en mayo de 2025.

Estas renovaciones se ejecutaron conforme a los máximos estándares de calidad establecidos por la normativa europea de interoperabilidad (ETI de Infraestructura), incorporados y desarrollados en la normativa nacional. De hecho, únicamente una empresa española está certificada para el suministro de carril de alta velocidad y solo cuatro para el suministro de desvíos y traviesas.

Revisiones (tipos, fechas exactas, estándares)

Entre octubre de 2025 y enero de 2026, el tramo en cuestión fue sometido a cuatro inspecciones técnicas reglamentarias, sin que en ninguna de ellas se detectara anomalía, defecto o fallo alguno en la vía del tramo donde se produjo el accidente.

En concreto, el 13 de octubre de 2025 se llevó a cabo una auscultación geométrica para la verificación de los parámetros geométricos de la vía (ancho de vía y disposición en planta y alzado); el 5 de noviembre de 2025, una inspección visual a pie destinada a la revisión detallada de traviesas y carriles; el 21 de noviembre de 2025, una auscultación dinámica orientada a la medición en tiempo real de la calidad, seguridad y confort de la infraestructura —vía y

catenaria— a velocidades comerciales, registrando parámetros como alineación, nivelación, peralte, desgaste y vibraciones; y, finalmente, el 7 de enero de 2026, la comprobación integral del desvío instalado en Adamuz en mayo de 2025, incluyendo la verificación de su geometría y del correcto estado y funcionamiento de motores y agujas.

Incidencias en el tramo del accidente

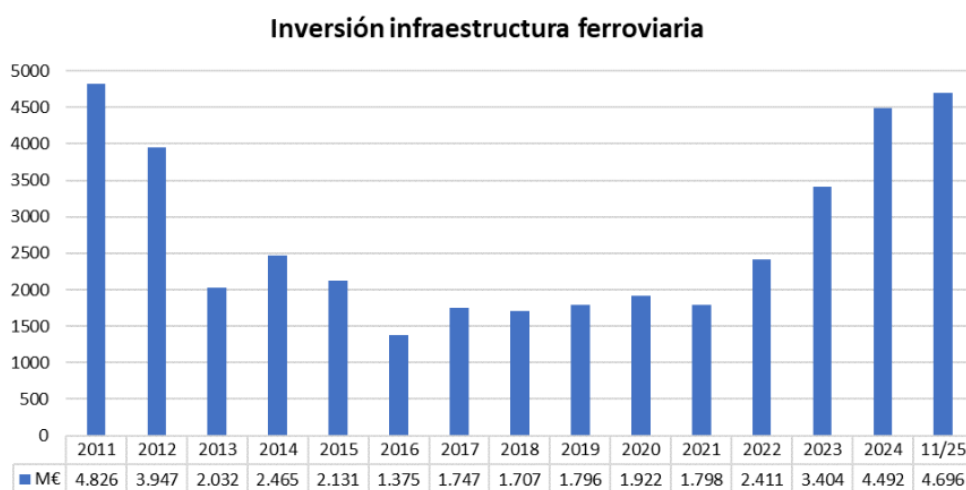
Se considera incidencia cualquier alteración en el funcionamiento normal tanto de la infraestructura ferroviaria como de los elementos rodantes. Estas incidencias pueden ser reportadas por ADIF o por las empresas ferroviarias y abarcan una amplia variedad de situaciones, como falta de suministro eléctrico, limitaciones de velocidad, fallos en los sistemas de telecomunicaciones, entre otros. Dentro de esta categoría general se incluyen las averías de vía, es decir, aquellas que afectan directamente al carril, las traviesas o los desvíos.

Entre 2021 y 2025 se han registrado 1.304 incidencias en los trayectos que incluyen el paso por Adamuz. De este total, únicamente 17 corresponden a averías de vía. En el puesto de banalización de Adamuz —ubicado en la zona del accidente— se han registrado 70 incidencias en el mismo periodo (2021–2025), de las cuales 14 ocurrieron en el último año. Solo una de estas 14 fue clasificada como avería de vía, y afectó a la vía de circulación del servicio Alvia (28/11/2024). **Por tanto, en el tramo concreto y en la vía utilizada por el tren de Iryo implicado en el accidente, no se ha registrado ninguna incidencia de vía desde 2021 hasta la fecha.**

El estado de las infraestructuras ferroviarias en España

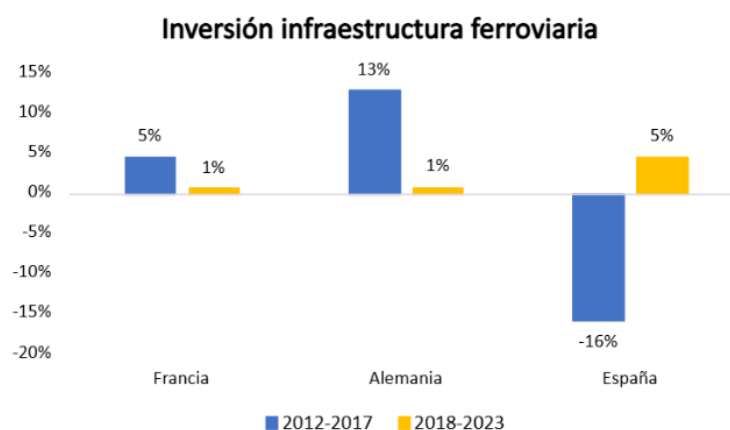
Inversión en infraestructuras

Desde 2017 se ha triplicado la inversión, pasando de 1.700 millones de euros a más de 5.000 millones en 2025. A cierre de noviembre de 2025, Adif ya llevaba 4.700 millones de euros ejecutados, con previsión de superar los 5.000 millones al final del año.



Fuente: ADIF

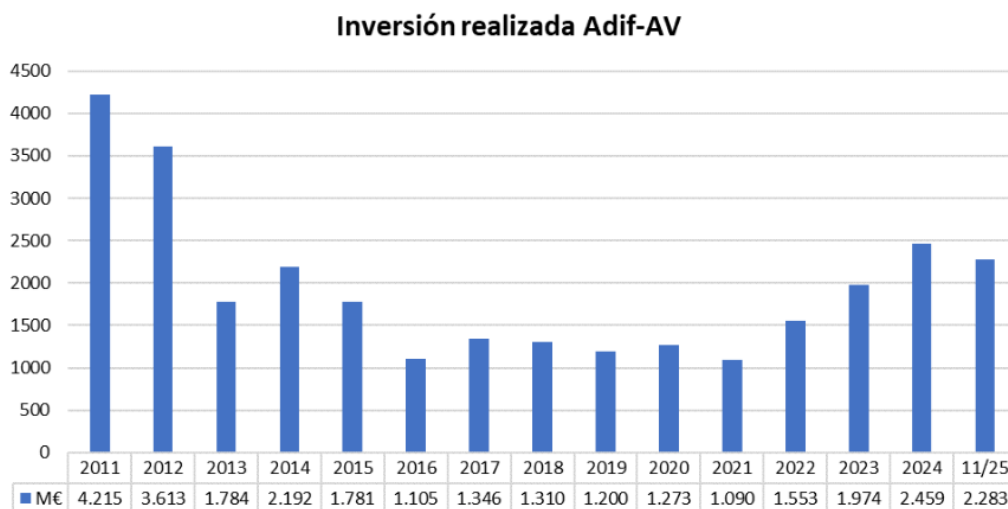
La inversión en infraestructura en España entre 2018 y 2023 ha crecido a un ritmo más alto que en países referentes como Francia y Alemania en términos reales. El contraste con el periodo anterior es notable: entre 2012 y 2017, la inversión en España cayó un 16%, mientras que aumentó en el resto de países.



Fuente: elaboración propia en base a datos OCDE
(series a precios constantes de 2015)

Inversión en líneas de Alta Velocidad

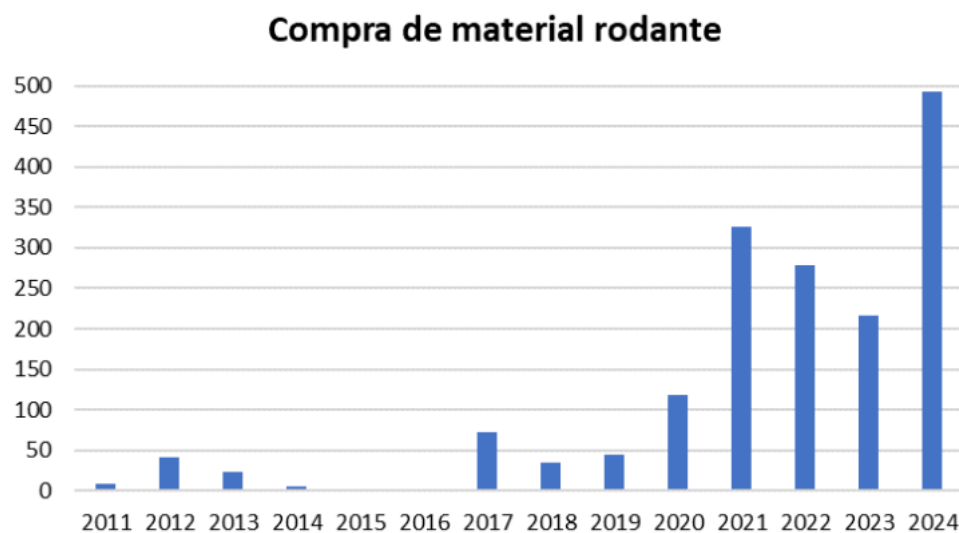
La inversión realizada en líneas de alta velocidad se ha incrementado un 75% desde 2018, hasta los 2.283 M€.



Fuente: ADIF-AV

Inversión en trenes (material rodante)

Desde 2018, se ha multiplicado por diez la inversión en trenes. De los poco más de 152 millones de euros invertidos en la legislatura anterior hemos pasado a una inversión de 1.512 millones de euros.

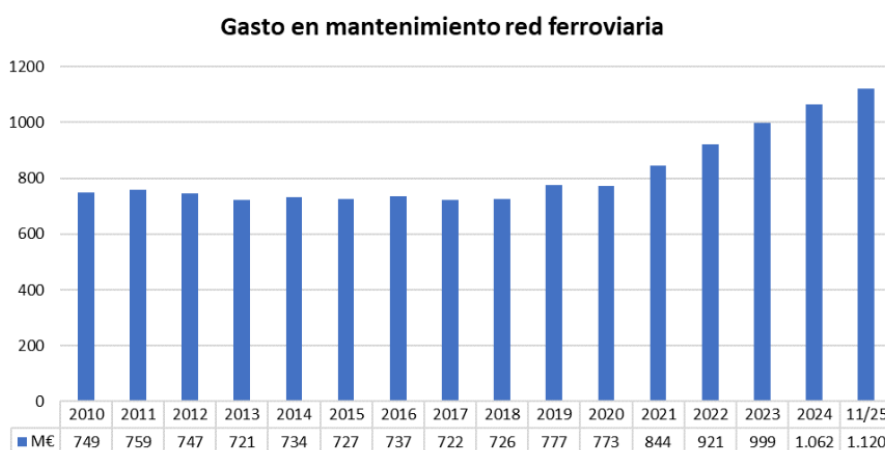


Fuente: ADIF-AV

Inversión en mantenimiento

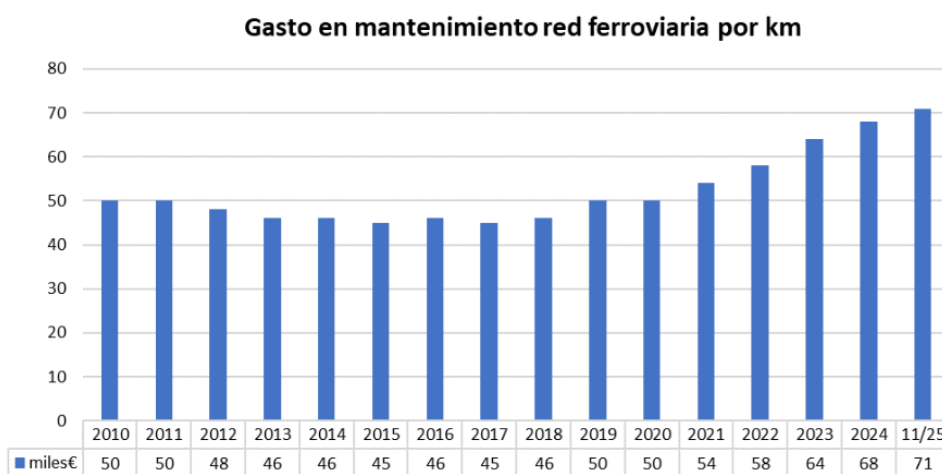
Gasto en mantenimiento de la red ferroviaria

El gasto en mantenimiento de la red ferroviaria ha aumentado un 54% desde 2018. Hoy se invierte 1.120M€ en el mantenimiento de la red ferroviaria, un 53% más de lo que se invertía, en promedio, durante el periodo anterior (731 M€).



Fuente: ADIF

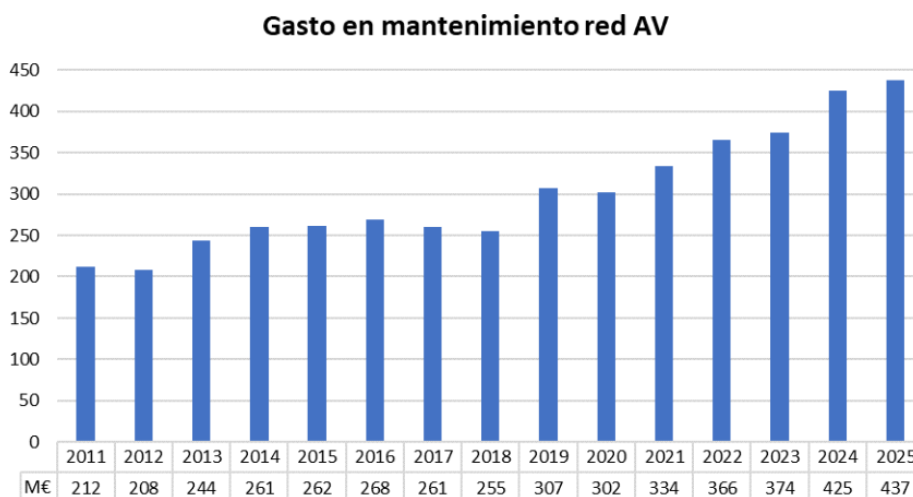
Que la red haya crecido no explica por sí solo este aumento. El gasto en mantenimiento de la red ferroviaria por km ha aumentado un 58% desde 2018, algo que demuestra una mejora real del estándar de conservación. Hemos pasado de 45.000 euros por kilómetro a más de 71.000 euros por kilómetro en 2025.



Fuente: ADIF

Gasto en mantenimiento de la red de Alta Velocidad

El Gobierno actual ha aumentado sustancialmente la inversión en mantenimiento de la red de Alta Velocidad. Si entre 2012 y 2018 se destinaron, en promedio, 250 M€ anuales, entre 2018 y 2025 se han invertido en promedio cerca de 350 M€ al año, un 40% más.



Fuente: ADIF-AV

El gasto en mantenimiento de la red de Alta Velocidad por km ha aumentado en un 43% desde 2018. Este mayor gasto no se debe solo al aumento de la red de alta velocidad, sino también a un mayor gasto por kilómetro de alta velocidad. En cambio, durante el gobierno anterior cayó un 10%.



Fuente: ADIF-AV

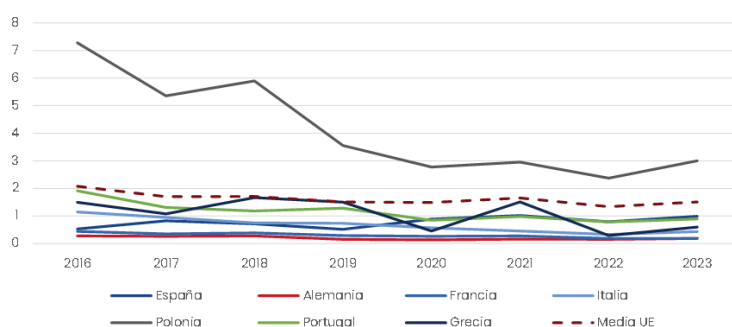
Cambios en los límites de velocidad

Las limitaciones temporales de velocidad (LTV), como las que se han activado esta semana, son restricciones transitorias impuesta al límite máximo de velocidad de un tren en un tramo determinado por motivos de seguridad. Es un procedimiento estándar que ADIF implementa de manera regular como medida de precaución ante circunstancias coyunturales (intervenciones temporales en la infraestructura, circunstancias meteorológicas, detecciones de defectos en la vía...) y que se regulan en el artículo 1.5.1.10.2 del Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado en 2015. Son medidas preventivas que se adoptan y se levantan cuando se verifica que no existe riesgo. En la alta velocidad, estas LTV se actualizan cada hora. El número de LTVs es un parámetro técnico, que depende de factores operativos, y no puede ser usado como un indicador estadístico de la calidad de la infraestructura. En todo caso, el número de activaciones se ha mantenido estable en los últimos años, a pesar del incremento de tamaño de la red y del número de pasajeros. **En 2025, estas limitaciones se activaron 2.144 veces, 50 menos que en el año anterior.**

Precursores por ruptura de carril

Los precursores son aquellas incidencias que podrían desencadenar problemas graves o accidentes y que, por tanto, sirven de señal de advertencia temprana. Hay de varios tipos: rotura de carril, deformación u otra desalineación de la vía, fallo de la señalización, señal pasada en situación de peligro, rueda rota de material rodante en servicio y eje roto de material rodante en servicio. **En España, los precursores de roturas de carril por kilómetro recorrido están alineados con los de países como Alemania o Francia.**

Evolución de las roturas de carril/tren-km en Europa (2016 – 2023)



Fuente: ERA

Accidentes

Desde 2018, la media anual de accidentes ferroviarios graves o significativos ha descendido un **11%** respecto al período 2012 - 2018 pese a que el número de pasajeros ha aumentado más de un 15%.



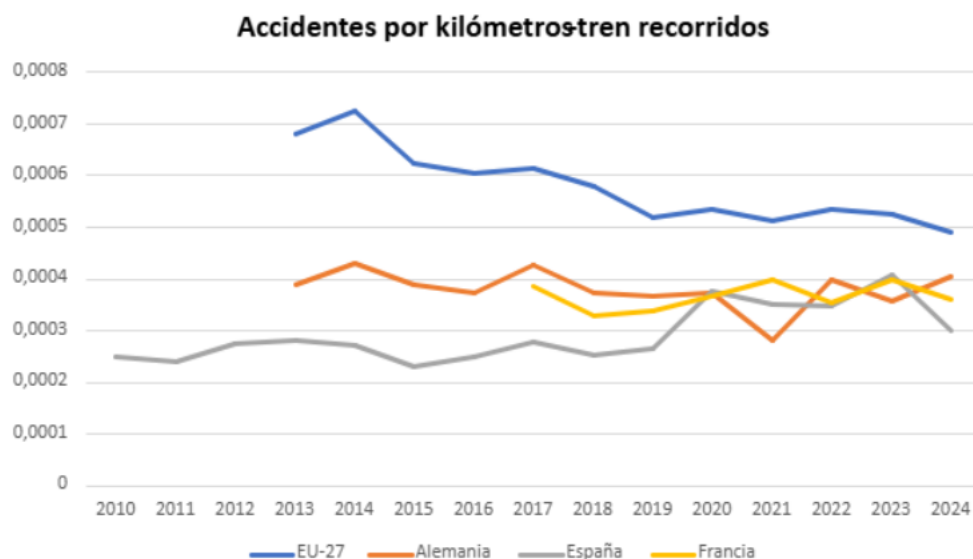
Fuente: INE Estadística sobre transporte ferroviario.

Desde 2018, la tasa media de accidentes por kilómetro recorrido es también inferior a la del periodo 2012 – 2018. Aunque se observan repuntes puntuales tras la pandemia, el riesgo por unidad de tráfico se mantiene globalmente más bajo que en el periodo previo, incluso en un contexto de recuperación del tráfico y aumento de la movilidad ferroviaria.



Fuente: INE Estadística sobre transporte ferroviario.

España mantiene históricamente una tasa de accidentes ferroviarios por kilómetro-tren baja y estable, menor que la media de la Unión Europea y similar o inferior a Francia y Alemania, con un empeoramiento puntual entre 2020 y 2023 (ligado a menor tráfico y efectos post-COVID) y una clara normalización en 2024.



Fuente: EUROSTAT (provenientes de ERA).

Los accidentes ferroviarios por viajero muestran una clara mejora estructural desde 2010, con un repunte coyuntural en 2020–2021 asociado a la caída abrupta de viajeros durante la pandemia (efecto denominador), y una normalización progresiva desde 2022, de modo que 2024 se sitúa entre los mejores valores de toda la serie, **confirmando que el riesgo por pasajero no presenta una tendencia al alza a largo plazo.**



Fuente: INE, Estadística sobre transporte ferroviario.

Nunca ha habido tantos viajeros que usen el tren como hoy en día. En tan solo 10 años el número de viajeros en alta velocidad se ha duplicado hasta superar los 40 millones (dato acumulado noviembre 2025).



Fuente: INE.

Accidentes previos

España

Colisión en Chinchilla, Albacete (3 de junio de 2003)

- Colisión frontal entre un Talgo y un tren de mercancías. 19 muertos y casi 50 heridos.
- **Investigación técnica.** La CIAF no había sido creada y de su investigación se encargó la DG de Ferrocarriles, dependiente del Ministerio. No hay información oficial sobre su duración.
- **Investigación judicial.** La sentencia condenatoria del Juzgado de Albacete fue dictada el 5 de junio de 2006. Entre los hechos y la sentencia pasaron **3 años**.

Descarrilamiento del metro de Valencia (3 de julio de 2006)

- Descarrilamiento de dos vagones del metro. 43 muertos y 47 heridos.

- **Investigación técnica.** Se llevó a cabo por la empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, gestora de Metrovalencia. Las investigaciones comenzaron pocos días después del accidente. El informe pericial tardó **8 meses**.
- **Investigación judicial.** En la vía penal, el caso llegó a reabrirse tres veces. Finalmente se saldó con un acuerdo en el que cuatro directivos de FGV admitieron haber actuado con imprudencia. La sentencia se dictó **13 años y 6 meses** después.
- **Investigación parlamentaria.** Dos comisiones de investigación (Corts Valencianes): La primera inició sus trabajos tras el accidente y finalizó en menos de **un mes**. La segunda desarrolló sus trabajos tras el cambio de Gobierno (Botànic) en 2015. Su duración fue de **10 meses** aproximadamente.

Atropello en Castelldefels (23 de junio de 2010)

- Un tren Alaris arrolló a los pasajeros del apeadero. 12 muertes y 17 heridos.
- **Investigación técnica.** La CIAF abrió la investigación 6 días después del accidente, que concluyó con la publicación del informe **7 meses** después.
- **Investigación judicial.** Se archivó en julio de 2010, al considerar que hubo una actuación imprudente y temeraria de las víctimas. Se recurrió y la Audiencia Provincial reabrió la causa en 2011. Se volvió a archivar en octubre 2014, pero continuó la vía civil. En 2019, llegó a la Audiencia Nacional, que volvió a resolver en contra de las víctimas. Las víctimas interpusieron recurso de casación ante el TS y de amparo ante el TC, ambos inadmitidos. En mayo de 2025, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos inadmitió la demanda de los familiares. Todo el proceso abarcó **14 años y 11 meses**.

Descarrilamiento de Angrois, Santiago de Compostela (24 de julio de 2013)

- Un tren Alvia de alta velocidad descarriló en una curva a 3km de la estación de Santiago de Compostela. 80 muertos y más de 145 heridos.
- **Investigación técnica.** La CIAF inició la investigación dos días después del accidente, y concluyó en junio de 2014. Abarcó **11 meses**.
- **Investigación judicial.** En octubre de 2015, se cerró la instrucción, aunque en mayo de 2016 la Audiencia Provincial de A Coruña ordenó reabirla. El proceso culminó el 26 de julio de 2024, con la sentencia del Juzgado Penal de Santiago. Hasta la sentencia pasaron 11 años. Sin embargo, se interpuso recurso ante la Audiencia Provincial, **pendiente de resolución**, de modo que lleva abierto **12 años y 5 meses**.
- **Investigación parlamentaria.** En 2018 se constituyó en el Congreso una Comisión de Investigación, aunque sin dictamen ya que caducó al finalizar la legislatura en marzo de 2019. La investigación duró unos **11 meses sin conclusiones**.

Accidente ferroviario de Porriño, Pontevedra (9 de septiembre de 2016)

- Un tren descarriló entrando en la estación de Porriño. 4 muertos y 47 heridos.
- **Investigación técnica.** La apertura del expediente por la CIAF se realizó 46 días después del accidente. El informe se publicó en marzo de 2019, **2 años y 5 meses** después, la más larga hasta la fecha.
- **Investigación judicial.** El Juzgado de O Porriño concluyó en 2021 que se debió a un exceso de velocidad del conductor fallecido, sobreseyendo el caso. La Audiencia Provincial desestimó todos los recursos en 2022. El proceso duró **5 años y 7 meses**.

Otros países europeos

- **Buizingen, Bélgica (15 de febrero de 2010).** 19 víctimas mortales. La investigación judicial comenzó inmediatamente después, pero el juicio se celebró en 2019, **9 años** después.
- **Brétigny-sur-Orge, Francia (12 de julio de 2013).** 7 víctimas mortales. Corrió a cargo del BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre). Se abrió expediente ese mismo día, y finalizó con la publicación del informe final con las causas **2 años y 2 meses** después.
- **Eckwersheim, Francia (14 de noviembre de 2015).** 11 víctimas mortales. El BEA-TT abrió expediente a los dos días y se publicó el informe **1 año y 4 meses** después.
- **Bad Aibling, Alemania (9 de febrero de 2016).** 12 víctimas mortales. Llevada a cabo por la EUB (Autoridad Federal de Investigación de Accidentes Ferroviarios). Se abrió el expediente 24-48h después. El informe final se publicó **1 año y 1 mes** después.
- **Andria-Corato, Italia (12 de julio de 2016).** 23 víctimas mortales. La ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) la investigación concluyó en **1 año y 5 meses**.
- **Carmont-Stonehaven, Reino Unido (12 de agosto de 2020).** 3 víctimas mortales. La investigación corrió a cargo de la autoridad independiente RAIB (Rail Accident Investigation Branch) desde el mismo día y publicaron el informe definitivo **1 año y 7 meses** después.
- **Larissa, Grecia (28 de febrero de 2023).** 57 víctimas mortales. Llevado a cabo por la HARSIA (Hellenic Air & Rail Safety Investigation Authority). La investigación se inició un año y dos meses después y se presentó un informe oficial **2 años** después. El ministro había dimitido el día después del accidente.

