

AL PRESIDENTE DEL SENADO

Los senadores abajo firmantes, al amparo de lo establecido en el artículo 59.1 del Reglamento de la Cámara, mediante el presente escrito solicitan la creación de una **Comisión de Investigación sobre el estado de la red ferroviaria en España**.

El sistema ferroviario español atraviesa desde hace años un proceso continuado de deterioro operativo, técnico y de fiabilidad que ha dejado de ser coyuntural para adquirir un carácter claramente estructural. Este deterioro afecta al conjunto de la red ferroviaria, tanto convencional como de alta velocidad, y se manifiesta en la proliferación de incidencias graves, retrasos sistemáticos, cancelaciones, restricciones de velocidad, vibraciones excesivas, fallos recurrentes de infraestructura y material rodante, descarrilamientos, deficiente información a los viajeros y una pérdida progresiva de confianza por parte de usuarios y profesionales del sector.

Las estadísticas oficiales confirman un incremento significativo de los accidentes ferroviarios desde 2018, con un máximo histórico en 2023 y una evolución posterior que no corrige el deterioro acumulado. De manera especialmente alarmante, los descarrilamientos han experimentado un crecimiento anómalo, situando a España entre los países europeos con peores indicadores de seguridad ferroviaria en los últimos años. Estos hechos no pueden calificarse como episodios aislados ni atribuirse a meras contingencias técnicas, sino que responden a fallos estructurales en la planificación, el mantenimiento, la supervisión y el control del sistema.

Este proceso se ha producido en un contexto de infraejecución prolongada de la inversión ferroviaria en materia de mantenimiento y seguridad, incluso en ejercicios con incremento presupuestario, y de reducción sustancial del gasto real destinado al mantenimiento por pasajero, particularmente en la red de alta velocidad. La incapacidad reiterada para transformar los recursos aprobados por las Cortes Generales en actuaciones efectivas de renovación, mantenimiento preventivo y

modernización de los sistemas de seguridad ha generado un escenario de riesgo operativo creciente, evidenciado por la acumulación de cientos de Limitaciones Temporales de Velocidad que permanecen activas durante años en numerosos tramos de la red.

A ello se suma la grave inestabilidad en la dirección de las empresas públicas ADIF y RENFE, con cambios constantes en sus órganos de gobierno desde 2018, que han afectado negativamente a la continuidad estratégica, a la toma de decisiones técnicas y a la eficacia de la gestión. Esta situación se ha visto agravada por el incremento de la presión operativa derivada de la liberalización del transporte de viajeros, sin que conste un refuerzo previo, suficiente y acreditado de los recursos destinados al mantenimiento, la supervisión y el control de la infraestructura común.

En este contexto de deterioro acumulado se produjeron accidentes ferroviarios de extraordinaria gravedad, como el ocurrido en Adamuz (Córdoba) el 18 de enero de 2026, el más grave registrado en la red de alta velocidad española, con 45 víctimas mortales y decenas de heridos, y el posterior descarrilamiento en Gélida (Barcelona) el 20 de enero, con resultado igualmente trágico con un maquinista fallecido y decenas de heridos. Ambos sucesos han puesto de manifiesto deficiencias graves en el estado de la infraestructura, en los sistemas de inspección y mantenimiento, en la gestión del riesgo y en la respuesta institucional posterior.

La actuación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tras estos hechos ha evidenciado déficits relevantes en transparencia, rendición de cuentas y asunción de responsabilidades políticas, así como una preocupante falta de atención a las advertencias formuladas desde hace años por los profesionales ferroviarios sobre carencias en los sistemas de seguridad, señalización, enclavamientos y dotación de personal en puestos críticos.

Ante la magnitud, persistencia y gravedad de los hechos descritos, resulta imprescindible que el Senado ejerza plenamente sus funciones constitucionales mediante la creación de una Comisión de Investigación específica, que permita un análisis exhaustivo, riguroso e independiente de la gestión realizada, identifique las causas profundas del deterioro del sistema ferroviario y depure las responsabilidades políticas que correspondan.

En concreto, los senadores abajo firmantes proponen la creación de una Comisión de Investigación que, bajo la denominación de “**Comisión de Investigación sobre el estado de la red ferroviaria en España.**”, tenga por objeto analizar y evaluar la gestión, desde junio de 2018 hasta la actualidad, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de RENFE y de ADIF en materia de mantenimiento, seguridad y fiabilidad del sistema ferroviario español y en particular:

- La planificación, ejecución y control de las inversiones destinadas al mantenimiento y a la seguridad ferroviaria desde 2018.
- Situación de la red de Cercanías y Rodalies.
- La gestión de las Limitaciones Temporales de Velocidad y su impacto en la seguridad y la calidad del servicio.
- La estructura de dirección y toma de decisiones en ADIF y RENFE y su influencia en la continuidad y eficacia de la gestión.
- La respuesta institucional a los accidentes ferroviarios graves y la atención a las recomendaciones técnicas y profesionales.
- La adecuación de los sistemas de inspección, control y protección de la circulación ferroviaria a las condiciones de la infraestructura y densidad de tráfico.
- Situación actual de los sistemas de comunicación y localización en todos los trenes que sirvan para ubicarlos de manera exacta y en tiempo real, y de este modo poder comunicar con los mismos y activar de forma automática los protocolos de seguridad en caso de incidencias de todo tipo, incluida una falta de suministro eléctrico.
- Análisis de los expedientes de riesgos de todas las obras de renovación de las líneas de Alta Velocidad, y en particular de la Línea Madrid-Sevilla.
- La supresión de la Unidad de Emergencias, Seguridad y Gestión de Crisis, las razones que la motivaron, la inexistencia o suficiencia de

mecanismos sustitutivos y los efectos que dicha decisión haya podido tener en la prevención, coordinación y respuesta ante accidentes ferroviarios.

- El análisis de los contratos adjudicados por ADIF y RENFE, especialmente los relativos a mantenimiento, conservación, seguridad y sistemas críticos, su grado de ejecución, control, cumplimiento y efectos sobre la seguridad ferroviaria.
- El estudio de las condiciones laborales, dimensionamiento de plantillas, formación, organización del trabajo y externalización de funciones en ADIF y RENFE, con especial atención a los puestos directamente vinculados a la seguridad de la circulación y al mantenimiento de la infraestructura.
- Incumplimientos legislativos del Gobierno y en particular:
 - A lo establecido en la Disposición Adicional Trigésima de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible relativo a la aprobación de un Plan de choque ferroviario, plan de atención urgente a los pasajeros y protocolo de análisis de incidencias en la red ferroviaria.
 - A lo establecido en la Ley 2/2024, de 1 de agosto, por el que se crea la Autoridad Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, tras incumplir el plazo establecido para aprobar su Estatuto orgánico.
 - La no transposición de la Directiva (UE) 2022/2557, relativa a la resiliencia de las entidades críticas, cuyo incumplimiento ha motivado que la Comisión Europea, en julio de 2025, la emisión de un dictamen motivado en el marco de un procedimiento de infracción.

Para el mejor cumplimiento de sus fines, la Comisión de Investigación acordará las comparecencias y recabará la documentación que estime necesarias en relación con el objeto de sus trabajos.

Asimismo, la Comisión de Investigación tendrá como finalidad elaborar un informe en el que se recojan las conclusiones de su actividad, determinándose, en su caso, las responsabilidades políticas de las disfunciones, deficiencias e irregularidades que puedan advertirse, todo ello sin perjuicio de las responsabilidades penales cuya determinación corresponde en exclusiva a los órganos judiciales. Asimismo, el informe incluirá las recomendaciones que la Comisión de Investigación estime necesarias para corregir las deficiencias detectadas con el objetivo de reforzar de forma efectiva la seguridad, fiabilidad y el correcto funcionamiento de la red ferroviaria española.

Palacio del Senado, 29 de enero de 2026

Alicia GARCÍA RODRÍGUEZ
PORTAVOZ