

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA RED FERROVIARIA EN ESPAÑA

En nombre del **GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR** en el Senado tengo el honor de dirigirme a la Mesa de la Comisión de Investigación para presentar la siguiente **propuesta de Plan de Trabajo de la Comisión de investigación sobre el estado de la red ferroviaria en España**.

El **Grupo Parlamentario Popular** como grupo proponente responsable a la hora de impulsar la creación de esta comisión de investigación, persigue **evaluar el deterioro operativo, técnico y de fiabilidad del sistema ferroviario español**, que ha dejado de ser coyuntural para adquirir un carácter claramente estructural.

La Red ferroviaria española es un ejemplo mundial en cuanto a tecnología y calidad, pero desde hace unos años ha venido sufriendo **un evidente menoscabo en sus condiciones que evoluciona desfavorablemente a gran velocidad**, multiplicando los puntos con incidencias y las restricciones impuestas de velocidad.

Igualmente, la prestación de los servicios ferroviarios gozaba de un prestigio ganado con gran esfuerzo durante las últimas décadas, que los convertían en una alternativa atractiva para los ciudadanos para dejar el coche y viajar en tren. Pero desde 2018 **se viene produciendo un evidente deterioro de estos servicios que 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, 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.

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, y con la disposición de personal directivo de dudosa capacitación, que han afectado negativamente a la toma de decisiones técnicas y a la eficacia de la gestión.

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, y el posterior descarrilamiento en Gélida (Barcelona) el 20 de enero, con resultado igualmente trágico.

Esta Comisión también persigue **honrar la memoria de las 47 personas fallecidas y las decenas de heridos de estos dos accidentes**. Queremos ofrecer las respuestas que necesitan a las familias y amigos de las personas fallecidas, así como un conjunto de reflexiones, recomendaciones, ideas y sugerencias que sean la base de las medidas que deben ser adoptadas para que no vuelva a suceder una tragedia de esta naturaleza.

La actuación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el contexto descrito ha evidenciado **severos déficits 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.

Igualmente, sus actuaciones tras los accidentes ferroviarios en la imprescindible colaboración con las labores de investigación generan **alarmantes sospechas que inquietan a los ciudadanos**, y que tenemos la responsabilidad política de aclarar, mostrando públicamente la cruda realidad que pretenden tapar.

Ante la magnitud, persistencia y gravedad de los hechos descritos, resulta imprescindible que se efectúe un análisis exhaustivo, riguroso e independiente de la gestión realizada, que identifique las causas profundas del deterioro del sistema ferroviario y que depure las responsabilidades políticas que correspondan.

Objetivos de la Comisión de Investigación

La Comisión tendrá como objetivos investigar y, en su caso, deslindar las responsabilidades políticas que se encuentran detrás del indiscutible deterioro de los servicios públicos ferroviarios, que se reflejan tanto en la **multiplicación de las incidencias** que afectan al propio servicio, con viajeros tirados en las estaciones, cancelaciones y retrasos que se producen casi a diario, como en el evidente menoscabo de las condiciones de seguridad en la circulación, recogidas en estadísticas oficiales que confirman **un incremento significativo de los accidentes ferroviarios** desde 2018, con especial significación de los descarrilamientos, que 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.

La Comisión no busca **dedicarse a incidir en las cuestiones técnicas** del accidente de Adamuz, para eso ya está la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) y los propios juzgados.

Pero **ni la CIAF ni el juzgado van a evaluar la gestión de los organismos** responsables de los servicios ferroviarios. **Ni si se han destinados suficientes fondos, ni si la gobernanza de los servicios de ferrocarril se ha efectuado como debe**, ni incidirá en la adecuación técnica de los cargos al frente del ferrocarril en España. Son cuestiones que superan el ámbito de sus actuaciones pero que es de interés público que alguien analice e investigue.

También corresponde a la Comisión detectar y analizar la existencia de posibles irregularidades o indicios de ilegalidad en la contratación de obras o actividades por parte de las administraciones públicas relacionadas con los servicios ferroviarios desde 2018, así como en los procesos de aprobación de expedientes modificados de obras o contratos, o cualquier actividad administrativa que haya supuesto financiación con dinero público y con dinero de la Unión Europea.

Por ello, **la Comisión de Investigación realizará un análisis exhaustivo, riguroso e independiente de la gestión realizada**, identificará las causas profundas del deterioro del sistema ferroviario y depurará las responsabilidades políticas que correspondan, en su caso.

Ámbito de conocimiento de la Comisión de Investigación.

Como el propio enunciado del objeto de la comisión de investigación establece que los trabajos de ésta tendrán como **objetivo evaluar cuál es el estado actual de la Red Ferroviaria de España, y de los servicios de transporte de viajeros y mercancías** que se prestan sobre ella, tratando de establecer cuáles son las causas del **deterioro acelerado de un patrimonio público que hace pocos años era motivo de orgullo nacional**.

Concretando el ámbito de conocimiento sobre el que deben centrarse los trabajos de la Comisión, debe centrarse en analizar y evaluar la gestión, desde junio de 2018 hasta la actualidad, de los organismos estatales competentes en la operación, mantenimiento y seguridad de los sistemas ferroviarios, en concreto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de RENFE y de ADIF, y en particular:

- La planificación, ejecución y **control de las inversiones** destinadas al mantenimiento y a la seguridad ferroviaria desde 2018.
- Situación de las redes y servicios de **Cercanías y Rodalies** en los distintos núcleos metropolitanos de toda España.
- Situación de los servicios que se prestan de **media distancia** de toda España.
- Situación de los servicios de **mercancías** y sus instalaciones específicas
- Gestión de los **mantenimientos y reparaciones de los trenes** de Renfe en la red ferroviaria española, así como la situación de los talleres de mantenimiento
- Gestión de los **mantenimientos de la Red Ferroviaria de Interés General**, con sus sistemas de inspección, auscultación y planes de inversión

- 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.
- El estado de las inversiones y gestión de mantenimientos de la red **antes y después de la liberación** del transporte ferroviario de viajeros.
- Situación y **evolución del personal** propio de ADIF que supervisa las obras realizadas por empresas externas en la red ferroviaria española
- 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 expedientes de contratación** 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, desde 2018 hasta la actualidad.

- Análisis de los **expedientes de contratación de emergencia** adjudicados por ADIF y RENFE desde 2018, con especial atención a sus beneficiarios y a las cantidades satisfechas.
- Análisis de los **expedientes de modificación de contratos** al alza, con evaluación exhaustiva de la justificación técnica y jurídica de los **sobrecostos** autorizados en los mismos, desde 2018 hasta la actualidad.
- Análisis de **las irregularidades detectadas por la Intervención General del Estado (IGAE)**, dependiente del Ministerio de Hacienda, relativa a un grupo de contratos de ejecución de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General
- Evaluación de las **diligencias de investigación abiertas por la fiscalía europea** para analizar si se produjo **un uso irregular de dinero comunitario** destinado al mantenimiento de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, y en otros contratos de ejecución de obra y mantenimientos de la Red Ferroviaria de Interés General.
- 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 Disposición Adicional Trigésimoprimera de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, en lo relativo al régimen de **compensaciones por retrasos** en el transporte ferroviario de viajeros, que establece la obligación de recuperar el sistema de devoluciones vigente con anterioridad a 2024, conforme al cual:

- Se reintegra el 50 % del importe del billete cuando el tren llega con 15 minutos de retraso.
- Se reintegra el 100 % del importe del billete cuando el retraso supera los 30 minutos.
- 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.”

Determinación de responsabilidades políticas.

De acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento del Senado, así como en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, el objeto de las comisiones de investigación que se celebran en sede parlamentaria no es determinar la existencia o no de actividades, acciones o conductas delictivas sobre las que solo pueden pronunciarse jueces y magistrados.

El objetivo es deslindar las responsabilidades políticas que pudieran derivarse de los actos objeto de conocimiento de la comisión de investigación para, adicionalmente, incorporar las recomendaciones a que hubiera lugar y todo con el fin de poder ofrecer a los españoles una prestación de servicios públicos de la máxima calidad, con fiabilidad y seguridad. Igualmente se pretende establecer las medidas necesarias, políticas, legislativas o de gobernanza, para evitar que vuelvan a suceder desgraciados accidentes como el ocurrido en Adamuz el 18 de enero de 2026, o el de Gelida el 20 de enero de 2026.

Ordenación de los trabajos de la comisión

Los trabajos de la Comisión de Investigación se desarrollarán conforme a las siguientes fases:

- Fase de información escrita y documentación. La Comisión recabará del Gobierno, del conjunto de las administraciones públicas, autoridades y funcionarios, así como de cualesquiera personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, cuantos documentos, informes, antecedentes o datos sean necesarios para investigar, esclarecer y analizar las actuaciones e informaciones que constituyen el objeto de la misma.

El Grupo Parlamentario Popular incorpora a esta propuesta de Plan de Trabajo (Anexo II) un listado de documentación a requerir de manera fehaciente a distintas entidades y organismos para facilitar el desempeño de los trabajos por parte de los miembros de la Comisión.

La Mesa de la Comisión, tras la aprobación del Plan de Trabajo, aprobará por mayoría de sus votos las solicitudes de documentos, informes, antecedentes o datos que hayan propuesto los Grupos Parlamentarios.

Una vez aprobadas estas solicitudes, por mayoría de los votos en la Mesa de la Comisión, si la mesa de la misma lo considera oportuno y en cualquier momento podrá abrir nuevos plazos para formular nuevas solicitudes de información, o para reiterar las peticiones previamente formuladas y no atendidas.

La documentación será demandada con la mayor celeridad posible debiendo ser remitida a la comisión dentro de los diez días naturales inmediatamente posteriores a su reclamación para una vez recibida, ser puesta a disposición inmediata de todos los miembros de la Comisión.

La no remisión de la información solicitada no será impedimento para la celebración de las sesiones de la Comisión que se determinen. En tal caso, la Mesa de la Comisión cursará las actuaciones oportunas para hacer efectiva la obligación legal de colaboración que rige en las Comisiones de Investigación de las Cortes Generales.

- Fase de comparecencias. La Comisión celebrará las comparecencias pertinentes para cumplir su objeto.

Durante el desarrollo de los trabajos y como consecuencia de estos, la Comisión, tal y como se ha expuesto, podrá acordar la apertura de nuevos plazos para la propuesta y la aprobación de nuevas comparecencias.

En los requerimientos de comparecencia, de acuerdo con los servicios jurídicos de esta Cámara, y a los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley Orgánica 5/1984, de 24 de mayo, se concretará el tema sobre el que deba versar el testimonio, bastará para ello una motivar genéricamente el porqué de la citación.

Las comparecencias se celebrarán con la advertencia expresa de las consecuencias previstas en el artículo 502 del Código Penal, para quienes dejaren de comparecer o faltaren a la verdad ante una Comisión de Investigación de las Cortes Generales.

- Fase de conclusiones y elaboración del Dictamen. Tras la finalización de la fase de comparecencias, comenzará la fase de conclusiones y elaboración del dictamen. A tal efecto, la Mesa de la Comisión acordará la apertura de un plazo durante el cual los Grupos Parlamentarios podrán plantear sus propuestas para incorporar al Dictamen, que serán debatidas y votadas en el seno de la propia Comisión.

Una vez aprobado el Dictamen en Comisión, este será elevado al Pleno del Senado para su debate y votación.

Con carácter previo, los Grupos Parlamentarios que lo deseen podrán elevar sus votos particulares para defender asimismo ante el Pleno, conforme al plazo que establezca la Mesa de la Comisión.

Comparecientes.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado acompaña a este Plan de Trabajo (Anexo I) un listado de las personas que consideramos que deben comparecer ante la comisión.

El listado final estará formado por la lista de personas que acompañe al Plan de Trabajo que obtenga la mayoría simple de los votos emitidos por la comisión para su aprobación, todo ello sin perjuicio de que durante las sesiones de trabajo de la comisión puedan abrirse nuevos plazos para la incorporación de nuevos comparecientes.

Sesiones de trabajo.

Las sesiones de trabajo de la Comisión no podrán extenderse más allá de los doce meses hábiles a contar desde la fecha de constitución de la Comisión. No obstante, si aparecieran nuevas informaciones o la extensión de los trabajos lo hiciera necesario, la duración de la Comisión podrá ser prorrogada, conforme a los trámites reglamentarios.

Las sesiones de trabajo de la comisión podrán celebrarse de **lunes a viernes, de 9 a 21 h, excepto los intervalos de tiempo en los que se esté celebrando sesión Plenaria de la cámara.** Cuando así lo decida la Mesa, podrá modificarse dicho calendario y horario.

Corresponderá a la Mesa de la comisión determinar el orden del día de los trabajos, así como la convocatoria concreta de cada una de las sesiones de trabajo de la comisión con al menos cinco días de antelación a la celebración de estas. No obstante, si la Mesa aprecia urgencia o alguna circunstancia de especial necesidad dicho plazo podrá ser modificado.

La primera sesión de trabajo de la comisión estará dedicada a aprobar el Plan de Trabajo, que incluya las solicitudes de información requeridas por los grupos parlamentarios, así como a la ordenación de los trabajos de la comisión y a la elección del listado de comparecientes. Los debates sobre el plan de trabajo y sus posibles ampliaciones serán internos y sin difusión pública, sin perjuicio de la publicación del Plan de Trabajo o sus modificaciones que resulten de las mismas. Las modificaciones del Plan de Trabajo se aprobarán por mayoría de los miembros de la Comisión.

Las última sesión de trabajo de la comisión estará dedicada a la elaboración de las conclusiones, su debate y el de los votos particulares caso de que los hubiere.

El orden de intervención de los grupos parlamentarios en cada una de las sesiones de trabajo será:

Cada uno de los portavoces designados por los Grupos Parlamentarios dispondrá un primer turno de un mínimo de cincuenta minutos para formular cuantas consideraciones y preguntas estime oportunas.

El orden de intervención comenzará por los Grupos Parlamentarios proponentes de la comparecencia en orden de mayor a menor representación parlamentaria.

A continuación, intervendrán los demás Grupos Parlamentarios en el orden establecido en el artículo 86 del Reglamento del Senado.

Posteriormente, los portavoces designados por los Grupos Parlamentarios podrán disponer de un segundo turno de portavoces de 5 minutos en el orden establecido en el artículo 86 del Reglamento del Senado.

Todo ello sin perjuicio de que la Mesa pueda acordar un orden distinto por acuerdo de la mayoría de sus miembros.

Corresponderá al Presidente de la Comisión garantizar el uso efectivo del tiempo de intervención, con independencia del tiempo empleado en las respuestas del compareciente.

En el supuesto de que el compareciente, por alguno de los motivos previstos en la legislación vigente, renunciara a contestar, el interpelante podrá hacer uso del tiempo correspondiente al compareciente hasta completar los cincuenta minutos. En ese caso el compareciente no tendrá derecho a hacer uso del turno final.

Todas las votaciones en el seno de la Comisión de Investigación se llevarán a cabo mediante el procedimiento del voto ponderado que será proporcional y fiel reflejo de la representación obtenida por los diferentes grupos parlamentario en el Pleno del Senado.

Traslado al Ministerio Fiscal

El Pleno del Senado podrá acordar, en su caso y conforme a lo previsto en el artículo 76.1 de la Constitución, que la Mesa del Senado dé traslado al Ministerio Fiscal de sus conclusiones para el ejercicio de las acciones que sean procedentes.

Palacio del Senado, 26 de marzo de 2026

Alicia GARCÍA RODRÍGUEZ

PORTAVOZ

ANEXO I: Listado de comparecientes

USUARIOS

1. D. Mario Samper – Asociación de Víctimas del Accidente de Adamuz
Expertos ferroviarios (hacer listado)
2. D. José Ramón Sempere – Director de la Fundación de los Ferrocarriles españoles
3. D. Carlos Fernández Mayo – AFFECOM Asociación para el fomento del ferrocarril convencional y la movilidad
4. D^a. Ileana Izverniceanu – Organización de Consumidores y Usuarios OCU
5. D. Fernando Moner - Asociación Valenciana de Consumidores y Usuarios (AVACU)

EXPERTOS

6. D. Miguel Ángel Carrillo Suárez – Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España
7. D. César Franco Ramos - Presidente del Consejo General de Colegios Oficiales de Ingenieros Industriales
8. D. Salvador Galve Martín – Presidente de la Comisión de Ferrocarril del Consejo de Colegios Oficiales de Ingenieros Industriales, y Decano de Aragón y La Rioja
9. D. Alberto García Álvarez – Experto en ferrocarriles y divulgador. Doctor en Ingeniería e Infraestructuras del transporte, Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales, Ingeniero Industrial Electromecánico del ICAI, Licenciado en Derecho y periodista
10. D. Ricardo Insa Franco – Catedrático de Ferrocarriles Universidad Politécnica de Valencia
11. D. Luis Olmos - Instituto de Investigación Tecnológica (IIT) – Universidad Pontificia Comillas

- 12. D. Andrés Ramos - Instituto de Investigación Tecnológica (IIT) – Universidad Pontificia Comillas
- 13. D. Jaime Domínguez Abascal – Presidente de la Real Academia de Ingeniería
- 14. D. Fernando Montes Ponce de León – Doctor Ingeniero miembro de la Fundación de Caminos de Hierro
- 15. D. Andrés López Pita – Catedrático de Ferrocarriles Universidad Politécnica de Cataluña
- 16. D. Enrique Castillo Ron – Catedrático de la Universidad de Cantabria
- 17. D^a. Clara Zamorano Martín – Universidad Politécnica de Madrid
- 18. D^a Almudena Leal – Experta ferroviaria Asociación de Ingenieros de Caminos

ENTIDADES Y EMPRESAS RELACIONADAS

- 19. D. Diego Martín Fernández – Secretario General de SEMAF (Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios)
- 20. D. Rafael García Martínez - Secretario de Organización del Sector Estatal Ferroviario de CCOO
- 21. D^a Raquel González Hernández - Secretaria Federal del Sector Ferroviario de la Federación Estatal de Servicios, Movilidad y Consumo de UGT

ENTIDADES OFICIALES

- 22. D. Ignacio Barrón de Angoití – Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
- 23. D^a. Rocío Báguena Rodríguez – Presidenta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)
- 24. D. Jorge Rodrigo Domínguez – Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid

25. D^a Silivia Paneque i Sureda - Consellera de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica de la Generalitat de Cataluña.
26. D. Manel Nadal i Farreras - Secretari de Mobilitat i Infraestructures
27. D. Pere Macías i Arau - Comisionado de la Generalitat de Cataluña para el Traspaso Integral de Rodalies
28. D. Oscar Playá Velasco - Consejero delegado de la empresa mixta Rodalies de Catalunya y director de Renfe Viajeros en Catalunya
29. D. Vicente Martínez Mus - Conseller de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio de la Comunidad Valenciana
30. D. Jorge García Montoro – Consejero de Fomento e Infraestructuras, Comunidad de Murcia
31. D. Octavio López Rodríguez - Consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial del Gobierno de Aragón
32. D^a. Rocío Díaz Jiménez - Consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía
33. D^a. María Martínez Allegue es la actual conselleira de Vivienda e Infraestructuras de la Xunta de Galicia
34. D. Roberto Media Sainz - Consejero de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria
35. D. José Luis Sanz Merino - consejero de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León
36. D. Manuel Martín Castizo - Consejero de Infraestructuras, Transporte y Vivienda ·
37. D. Daniel Osés Rodríguez - Consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación de La Rioja
38. Dña. Montserrat Álvarez Rodríguez, Directora de Negocio Ferroviario de INECO
39. D. Sergio Vázquez Torrón – CEO de INECO

EMPRESAS OPERADORAS

- 40. D. Carlos Bertomeu – Presidente de Iryo
- 41. D. Fabrizio Favara – CEO de IRYO
- 42. D. Ammandine Thomas-Comin – Directora General de OUIGO España
- 43. D. Miguel Ángel García Piñero - Director de Seguridad de RENFE Viajeros
- 44. D. Víctor Carballo González- Corroto - D.A.N. Alta Velocidad y Servicios Comerciales de RENFE Viajeros
- 45. D. José Rodríguez González - D.A.N. Cercanías y otros Servicios Públicos de RENFE Viajeros
- 46. D. Luis Manuel Suárez - Director General de Renfe Ingeniería y Mantenimiento
- 47. D. Miguel Ángel Vicente Calado – Director General de RENFE Viajeros
- 48. D. José Alfonso Gálvez Salinas - Director General de Negocios y Operaciones de RENFE
- 49. D. Koldo García Izaguirre – Miembro del Consejo de Administración de RENFE
- 50. D. Isaías Taboas Suárez – Expresidente de RENFE
- 51. D. Raúl Blanco Díaz – Expresidente de RENFE
- 52. D. Álvaro Fernández Heredia - Presidente de RENFE

ADIF

- 53. D. Raúl Mínguez – Exdirector General de Operaciones y Explotación de ADIF
- 54. D. Manuel Martínez Cepeda, Dirección General Corporativa de Financiero, Compras y Sistemas
- 55. D^a Concepción Casillas Martín – Directora General corporativa de personas, de estrategia y de seguridad
- 56. D. Salvador Almenar Antón - Dirección Gabinete de Presidencia, Comunicación y relaciones institucionales
- 57. D. Luis Llamas Martínez – Director General de Planificación y Construcción de ADIF

- 58. D^a Elena González Gómez – Directora General de Viajeros de ADIF
- 59. D^a Irene Bonet Tous – Secretaria General
- 60. D^a. Maria Luisa Domínguez González– Expresidenta de ADIF
- 61. D. Ángel Contreras Marín – Expresidente de ADIF
- 62. D. Luis Pedro Marco de la Peña – Presidente de las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF Alta Velocidad

MINISTERIO DE FOMENTO

- 63. D.^a Elena María Atance Herreros – Directora General de Transporte por carretera y ferrocarril
- 64. D. Carlos María Juárez Colera – Director General del Sector Ferroviario
- 65. D^a Rocío Báguena Rodríguez – Secretaria General de Transporte Terrestre
- 66. D. Rafael Guerra Posadas – Subsecretario de Transportes y Movilidad Sostenible
- 67. D. Fernando Moreno – Director del Observatorio para la atención de las víctimas de accidentes de Transportes
- 68. D. Pedro Saura García – Ex Secretario de Estado de Transportes
- 69. D^a. Isabel Pardo de Vera Posada – Ex Secretaria de Estado de Transportes y Expresidenta de ADIF
- 70. D. José Antonio Santano Clavero – Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible
- 71. D. José Luis Ábalos Meco – Ex Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- 72. D^a. Raquel Sánchez Jiménez – Ex Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- 73. D. Óscar Puente Santiago – Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

ANEXO II: Solicitudes de Información

1. Al Instituto Nacional de Estadística (INE) para que remita los **datos de evolución del transporte de viajeros en ferrocarril** de los últimos diez años, con todos los datos desglosados que tengan disponibles: perfil de viajero, tipología de viaje, trayectos, etc.
2. A Eurostat para que remita las **estadísticas comparadas de descarrilamientos y otros incidentes ferroviarios** en los países miembro, desde 2018 hasta la actualidad
3. A la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, para que remita todos los datos relevantes de los últimos diez años que les permiten configurar anualmente el **Observatorio del Ferrocarril en España**
4. A la empresa **IRYO** para que remita los **informes** que ha aportado a la investigación sobre el accidente de Adamuz que no se encuentren protegidos por secreto de sumario
5. A la empresa **IRYO** para que remita un **recopilatorio de las principales comunicaciones de incidencias** que hayan formulado oficialmente al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) sobre deficiencias en el estado de la Red, desde 2018 hasta la actualidad, especificando la fecha y tramo a la que se refieren.
6. A la empresa **OUIGO** para que remita los **informes** que ha aportado a la investigación sobre el accidente de Adamuz que no se encuentren protegidos por secreto de sumario
7. A la empresa **OUIGO** para que remita un **recopilatorio de las principales comunicaciones de incidencias** que hayan formulado oficialmente al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) sobre deficiencias en el estado de la Red, desde 2018 hasta la actualidad, especificando la fecha y tramo a la que se refieren.
8. A la **Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)**, dependiente del Ministerio de Transportes, para que remita todos los **informes oficiales** emitidos relativos a la investigación del accidente ferroviario de Adamuz
9. A la **Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)** dependiente del Ministerio de Transportes, para que remita **la relación de accidentes ferroviarios investigados en los últimos diez años**, y resumen

de todos los datos de que disponga relativos a la evolución de la siniestralidad de la red ferroviaria nacional en los últimos diez años

10. A la **Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria** (AESF) para que remita resumen de todos los datos de que disponga relativos a la **evolución de la siniestralidad** de la Red Ferroviaria de Interés General nacional en los últimos diez años.
11. A la **Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria** (AESF) para que remita los **Planes Anuales de Seguridad Operacional Ferroviaria** (PASOF) de los últimos cinco años, y sus informes de evaluación, seguimiento y cumplimiento.
12. A la **Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria** (AESF) para que remita las **actas de las reuniones** celebradas por el grupo de trabajo para la elaboración, seguimiento, actualización y revisión del Plan Anual de Seguridad Operacional Ferroviaria, creadas por resolución 1/2025 de la AESF.
13. A la **Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria** (AESF) para que remita los expediente completos de **autorización de puesta** en servicio de línea tras todas las obras realizadas en los últimos cinco años en el tramo donde se produjo el accidente ferroviario de Adamuz el pasado 18 de enero de 2026
14. A la **Intervención General de la Administración del Estado** (IGAE) para que remita el **informe remitido a los juzgados**, enmarcados en la investigación de la trama Koldo, en el que detecta irregularidades en contratos adjudicados por ADIF y ADIF Alta Velocidad.
15. A la fiscalía europea, para que remita las diligencias de investigación practicadas para analizar si se produjo **un uso irregular de dinero comunitario** destinado al mantenimiento de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, en el tramo que atraviesa Adamuz, y de otras obras en la Red Ferroviaria de Interés General en España que hayan empleado fondos europeos, que no se encuentren protegidas por secretos de sumario.
16. Al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad) para que remita la documentación técnica oficial, sea de acceso público o no, donde se recoja el **resumen anual de las restricciones de circulación más importantes** de la red y el motivo por que se implantaron, correspondientes a los últimos diez años
17. Al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad) para que remita la documentación técnica oficial, sea de acceso

público o no, donde se recoja el **resumen anual de las incidencias registradas** en la red ferroviaria, correspondientes a los últimos diez años

18. Al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad) para que remita la documentación técnica oficial, sea de acceso público o no, donde se recoja **la planificación de la inspección** de las vías de ferrocarril de su competencia cada año, correspondientes a los últimos diez años.
19. Al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad) para que remita la documentación técnica oficial, sea de acceso público o no, donde se recojan **los resultados de las inspecciones realizadas** de las vías de ferrocarril de su competencia cada año, correspondientes a los últimos diez años.
20. Al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad) para que remita la documentación técnica oficial, sea de acceso público o no, donde se realice **la evaluación ex post del cumplimiento de los planes de inspección** de las vías de ferrocarril de su competencia cada año, correspondientes a los últimos diez años
21. A la empresa pública ADIF Alta Velocidad para que remita todos los **expedientes completos de contratos de obras de plataforma y vía**, incluyendo los aparatos de vía y los sistemas de señalización, de los últimos cinco años, que afecten al tramo de línea donde se produjo el desgraciado accidente de Adamuz del pasado 18 de enero de 2026 (LAV Madrid-Sevilla pk 318+681 y adyacentes)
22. A la empresa pública ADIF Alta Velocidad para que remita todos los **expedientes completos de contratos de supervisión y dirección de obras** de plataforma y vía, incluyendo los aparatos de vía y los sistemas de señalización, de los últimos cinco años del tramo de línea donde se produjo el desgraciado accidente de Adamuz del pasado 18 de enero de 2026 (LAV Madrid-Sevilla pk 318+681 y adyacentes).
23. A la empresa pública ADIF Alta Velocidad para que remita todos los **informes de revisión, auscultación e inspección de plataforma, vía y superestructura**, incluyendo los aparatos de vía y los sistemas de señalización, de los últimos cinco años, del tramo de línea donde se produjo el desgraciado accidente de Adamuz del pasado 18 de enero de 2026 (LAV Madrid-Sevilla pk 318+681 y adyacentes).
24. A la empresa pública ADIF Alta Velocidad para que remita específicamente el **informe completo de fin de obra** presentado por la empresa que realizó la Asistencia Técnica, correspondiente al contrato “Asistencia técnica para

el control y vigilancia de las obras contenidas en los proyectos de renovación y mejora de la superestructura en la LAV Madrid-Sevilla”, con número de expediente 3.21/20810.0029, incluyendo todas las actas de inspección de las soldaduras de dicha obra, y las actas de los materiales utilizados.

25. A la empresa pública ADIF Alta Velocidad para que remita específicamente el **informe completo de fin de obra presentado por la empresa contratista**, correspondiente al contrato “Ejecución de obras correspondientes al proyecto de renovación de desvíos (fase 2) en la LAV Madrid-Sevilla”, con número de expediente 3.23/20810.0040, incluyendo todas las actas de ejecución de las soldaduras de dicha obra y los certificados de material de los carriles colocados
26. A la empresa AYESA para que remita el informe completo fin de obra, que incluya todos los informes de inspección in situ de las soldaduras correspondientes al contrato “Asistencia técnica para el control y vigilancia de las obras contenidas en los proyectos de renovación y mejora de la superestructura en la LAV Madrid-Sevilla”, con número de expediente 3.21/20810.0029
27. A la empresa REDALSA para que remita los informes de inspección de soldaduras con equipos phased array, o de otras tecnologías de que disponga del tramo de línea donde se produjo el desgraciado accidente de Adamuz del pasado 18 de enero de 2026 (LAV Madrid-Sevilla pk 318+681 y adyacentes), de los últimos tres años.
28. Al Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana, para que remita todos los datos de que disponga relativos a la **evolución de la siniestralidad de la Red Ferroviaria de Interés General** nacional en los últimos diez años
29. Al Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana, para que remita todos los datos de que disponga relativos a la **evolución de los incidentes graves y muy graves** en la circulación ferroviaria en los últimos diez años
30. Al Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana para que remita el **informe completo de auditoría** realizado por la Inspección General de Servicios del Ministerio por encargo del Ministro en febrero de 2024, tal y como anunció públicamente y que, según reza en la información del ministerio se trata de *“una auditoria específica del proceso de contratación seguido por Adif, Puertos del Estado y el propio Ministerio y los posibles fallos de control de interno para corregirlos en el futuro”*
31. Al Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana para que remita **la agenda oficial de reuniones que ha mantenido el Director o responsable del**

Observatorio para la coordinación y prevención de crisis y la atención a las víctimas de accidentes e incidentes en los modos de transporte, en los últimos tres años.

32. Al Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad) para que remita los **expedientes completos de los 89 contratos públicos de la renovación integral de la vía Madrid-Sevilla**.
33. Al Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los 3 expedientes completos de la renovación del tramo de Adamuz (Guadamez-Córdoba dentro de la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla),
34. Al Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita el expediente completo de modificación de contrato con una valoración de unos 6 millones de euros, supuestamente motivado por el mantenimiento del servicio con la realización de la obra.
35. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita información relativa a la Implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS), los tramos que estaban activos antes del accidente de Adamuz, en cuáles se está implantando y en qué tramos de la línea ferroviaria está en vigor aún el Sistema de control de trenes con señalización en cabina y supervisión continua (LZB).
36. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los controles de calidad reglamentados, incluidos los exámenes de las 114 soldaduras del tramo que se renovó en Adamuz (Córdoba).
37. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita el histórico de incidencias de señalización y catenaria del tramo ferroviario de Adamuz de 2023-2025 incluyendo las incidencias publicadas por ADIF y las que no.
38. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita el acta de recepción/puesta en servicio de la vía ferroviaria de Adamuz con fecha y firmantes.

39. Al Ministerio de Transporte y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita todas y cada una de las intervenciones de mantenimiento correctivo que se realizaron en el tramo de Adamuz (Córdoba) con un margen de ± 10 KM del lugar del accidente, en los 24 meses previos al accidente.
40. Al Ministerio de Transporte y Movilidad, y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los registros de movimientos laterales en trenes que circularon por el tramo de Adamuz las tres semanas previas y que umbrales de tolerancia se aplicaron.
41. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita las Limitaciones de velocidad (LTV/DLTV) se aplicaron en el corredor ferroviario Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid desde 2018 hasta la actualidad, con los PK, duración y causa.
42. Al Ministerio de Transportes y Movilidad y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita las Limitaciones de velocidad (LTV/DLTV) se aplicaron en el corredor ferroviario Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid desde enero 2018 hasta la actualidad, con los PK, duración y causa.
43. Al Ministerio de Transportes y Movilidad y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los PAI y comunicación mediante telefonema desde 2018 hasta la actualidad que se han reportado en las líneas de alta velocidad de toda España por retrasos, incidencias técnicas, emergencias, factores externos y estaciones. Indicar por separado cada una de las líneas, año y qué medidas se adoptaron para evitarlas.
44. Al Ministerio de Transportes y Movilidad y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los PAI y comunicación mediante telefonema desde 2018 hasta la actualidad que se han reportado en las líneas de media distancia de toda España por retrasos, incidencias técnicas, emergencias, factores externos y estaciones. Indicar por separado cada una de las líneas, año y qué medidas se adoptaron para evitarlas.
45. Al Ministerio de Transportes y Movilidad y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los PAI y comunicación mediante telefonema desde 2018 hasta la actualidad que se han reportado en las líneas de cercanías de toda España

por retrasos, incidencias técnicas, emergencias, factores externos y estaciones. Indicar por separado cada una de las líneas, año y qué medidas se adoptaron para evitarlas.

46. Al Ministerio de Transportes y Movilidad y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los PAI y comunicación mediante telefonema desde 2018 hasta la actualidad que se han reportado en las líneas de trenes de mercancías de toda España por retrasos, incidencias técnicas, emergencias, factores externos y estaciones. Indicar por separado cada una de las líneas, año y qué medidas se adoptaron para evitarlas.
47. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los PIRSC desde 2018 hasta abril de 2026 de las líneas de alta velocidad.
48. Al Ministerio de Transportes y Movilidad para que remita los PIRSC desde 2018 hasta abril de 2026 de las líneas de media distancia. Diferenciar entre las líneas de viajeros y las de mercancías.
49. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita los PIRSC desde 2018 hasta abril de 2026 de las líneas de cercanías.
50. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita copia de las inspecciones de todas las soldaduras del tramo de Adamuz, con qué técnicas se realizaron y con qué resultados, en los dos años antes del accidente de Adamuz (Córdoba).
51. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita todas las auscultaciones que ha realizado desde 2018 hasta hoy en toda las líneas de alta velocidad, señalando la línea, fecha, el tipo de auscultación, tramos en los que se realizó, si se notificó alguna incidencia y si ello conllevó la imposición de limitaciones de velocidad (durante cuánto tiempo) o conllevó algún tipo de intervención (por quién).
52. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, o a la empresa pública RENFE, para que remita, desde 2018 hasta hoy, de las actas de la Comisión de Seguridad Central y territoriales de Renfe.
53. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita la información de los días que, desde 2018 hasta la actualidad, se notificó

circulación máxima T200 en el documento de tren en líneas de alta velocidad, especificando fechas, líneas y causas.

54. Al Ministerio de Transportes y Movilidad, y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF o ADIF Alta Velocidad), para que remita en qué puntos de la red ferroviaria de España tienen constancia de actos de vandalización desde 2018.
55. Al Ministerio de Transportes y Movilidad para que remita el presupuesto ejecutado anualizado desde 2018 hasta abril de 2026 en materia de mantenimiento de vías. Diferenciar el gasto que era inversión con presupuesto propio y cuál con fondos europeos. Especificar en qué líneas ferroviarias y si ha sido ejecutado por ADIF o por subcontratas.
56. Al Ministerio de Transportes y Movilidad para que remita el presupuesto destinado anualmente y el ejecutado real desde 2018 e incluyendo lo que va de 2026 destinado al mantenimiento de subsistemas tanto preventivo como correctivo. Diferenciar el gasto que era inversión con presupuesto propio y cuál con fondos europeos. Especificar cada uno de ellos y en qué líneas ferroviarias así como si es ejecutado por ADIF o por Subcontratas.

AS/mjg