



Nota de prensa

Nueva comparecencia pública sobre el accidente

Óscar Puente detalla las obras, revisiones e inspecciones realizadas en el tramo de vía de Adamuz desde su renovación

- Todos los exámenes, revisiones y auscultaciones realizados a la vía y sus soldaduras tras su puesta en servicio en junio de 2025, arrojaron el resultado de “apto”.
- El ministro ha acompañado sus explicaciones de los informes oficiales de Adif y Talgo.
- Ha recordado que el total de reportes recibidos por parte de los maquinistas ha sido de cuatro en los últimos cuatro meses.
- Puente ha comparecido durante casi dos horas en una rueda de prensa sin limitación de preguntas en el marco de su compromiso de máxima transparencia.

Madrid, 23 de enero de 2026

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, ha ofrecido hoy una nueva rueda de prensa para explicar las obras realizadas en el proceso de renovación del tramo de Adamuz concluido en mayo de 2025, así como las diferentes exploraciones y auscultaciones realizadas para comprobar su calidad y robustez.

Dos días después de la primera rueda de prensa tras el fatal accidente, y a las pocas horas de haberse publicado el primer informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, el ministro ha querido hacer pública toda la información que posee Adif sobre este tramo de la vía para aclarar las dudas que estos días planean sobre la opinión pública y ha comparecido en rueda de prensa durante casi dos horas, sin limitación de preguntas en línea con el compromiso de máxima transparencia sobre lo ocurrido.

Puente ha comenzado alabando la “tranquilidad” que aporta la rápida publicación del informe preliminar de la CIAF, que apunta a una posible rotura de carril como causa más probable. “Arroja luz y refuerza la transparencia garantizada desde el primer momento” ha destacado el ministro.



Nota de prensa

A continuación, ha pasado a enumerar las actuaciones realizadas por Adif tanto en la contratación de la ejecución de la obra como en los controles posteriores.

Contratación y obras de renovación

Para la renovación del tramo de Adamuz (tramo Guadalmez–Córdoba dentro de la línea de Alta Velocidad Madrid – Sevilla), Adif sacó a licitación tres expedientes de contratación:

1. Mejora integral de la infraestructura por 52,49 millones de euros. Incluía la mejora de todos los trabajos de plataforma, y contó posteriormente con un modificado de 6 millones de euros motivado por el mantenimiento del servicio con la realización de la obra. El adjudicatario fue una UTE formada por Ferrovial, OHL, FCC y Azvi, “la flor y nata de la obra pública española”.
2. Renovación de desvíos, por importe de 26,86 millones. Incluía la sustitución de los desvíos de Adamuz, que se renovaron en mayo/junio de 2025 entrando en servicio el 20 de junio.
3. Implantación del ERTMS por importe de 104,72 millones de euros, actualmente en ejecución, siguiendo en vigor el sistema LZB.

Controles de calidad de la vía y las soldaduras

Tal y como ha explicado el ministro Óscar Puente, la estructura de la vía ha sido objeto de todos los controles de calidad reglamentados, incluidos los exámenes de las 114 soldaduras del tramo, gracias a los cuales se detectan defectos no visibles a simple vista. Estos exámenes incluyen inspecciones visuales, utilización de líquidos penetrantes, pruebas geométricas y evaluación e inspección por ultrasonidos. Todas las soldaduras del tramo recibieron la aceptación por parte del gestor homologado, con el permiso vigente hasta noviembre de 2026.

En este punto, el ministro ha presentado el registro oficial de Adif con los datos obtenidos en el examen de la soldadura presuntamente involucrada en el accidente. Este “acta de inspección visual y geométrica” contiene los parámetros obtenidos en dicho examen, que dio como apta esta soldadura.

Además, el tramo de vía se ha sometido también a los siguientes controles desde el día de su puesta en servicio en junio de 2025, con resultado positivo en todos ellos:



Nota de prensa

- Auscultación geométrica, consistente en comprobar el estado de los parámetros de vía, a través de índices de calidad de vía y obtención de defectos puntuales. Esta prueba se realizó dos veces, el 9 de septiembre y el 13 octubre.
- Auscultación dinámica, consistente en el registro de la respuesta del material rodante al interaccionar con la vía, midiéndose las distintas aceleraciones percibidas, para conocer los defectos que pueden afectar al confort y/o seguridad de la marcha. Se realizaron cinco de estas pruebas el 26 de junio, el 8 de septiembre, el 13 y el 15 de octubre y el 21 de noviembre.
- Auscultación de la vía por ultrasonidos, realizada el 10 de noviembre.
- Inspección y vigilancia a pie de vía. Consiste en trabajos de inspección y vigilancia que se realizan a pie, y prospecciones realizadas a mano y/o con carros manuales. En estas inspecciones, se revisan carriles, traviesas, balasto, sujetaciones, geometría, cerramientos, entorno, drenajes, desmontes, terraplenes, viaductos, túneles, pasos superiores y muros, entre otros. Se realizó una prueba el día 5 de octubre.
- Inspección de desvíos: una prueba el 7 de enero.
- Bateo de vía: 13 a lo largo de 2025, el último de ellos el 6 de noviembre

Además de estas inspecciones, Puente se ha detenido en el análisis realizado a los trenes que circularon por el tramo los días y horas previas al accidente, recordando que no se ha detectado en ellos ninguna anomalía que hiciera saltar las alarmas del tren (que lo frenan o lo detienen, según la gravedad) por haber sobrepasado determinados umbrales de seguridad.

Cuatro avisos en cuatro meses

Por otro lado, el ministro ha recordado, ante la acusación de desoir las advertencias de los maquinistas sobre supuestos problemas en la vía, que los reportes emitidos por este colectivo han sido cuatro en los últimos cuatro meses, y ninguno de ellos estaba relacionado con la infraestructura. “Por supuesto, trasladaremos toda esta información a la CIAF y a la autoridad judicial” ha recordado.

Por último, Óscar Puente ha vuelto a pedir confianza en el sistema ferroviario español. “En los 30 años de alta velocidad española, no se había producido un accidente con estas consecuencias y estas características. La probabilidad de que pase algo así es bajísima” ha recalcado. En este



Nota de prensa

sentido, ha recordado la confianza que tiene en el trabajo de la CIAF, cuya investigación arrojará conclusiones que servirán para determinar medidas que incrementen aún más los niveles de seguridad de la red ferroviaria y evitarán accidentes similares.

Enlace a la rueda de prensa completa:

<https://www.youtube.com/watch?v=zpVNPwdpXFU>

[Acceda aquí a la presentación y las imágenes de la rueda de prensa](#)



Nota de prensa





Nota de prensa





Nota de prensa



CORREO ELECTRÓNICO

prensa.transportes@transportes.gob.es

Página 7 de 7

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

www.transportes.gob.es

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 80 60
FAX: 91 597 85 02