



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/34241

10/02/2026

98975

AUTOR/A: ALONSO CANTORNÉ, Félix (GSumar); RIVERA ARIAS, Engracia (GSumar)

RESPUESTA:

Las intervenciones, que se llevan a cabo en las infraestructuras ferroviarias que se realizan sin un corte total de vía, se hacen en bandas de horario determinadas sobre la propia vía que se encuentra en funcionamiento.

Adif y los operadores ferroviarios trabajan de forma conjunta, al igual que sus profesionales, para poder realizar las actuaciones de renovaciones de vía (entre otras), con la mayor profesionalidad y eficacia en sus trabajos, en el menor tiempo posible, para evitar de esta forma cortes totales en líneas con alta demanda de circulación.

Dichas actuaciones sobre la propia vía, puesto que no son vías de nueva construcción, pueden producir el aumento de las incidencias durante el tiempo en el que se trabaja en las mismas.

Las incidencias en el servicio ferroviario tienen múltiples orígenes: la infraestructura, el material rodante, la operativa, y factores externos (vandalismo, arrollamientos, fenómenos meteorológicos adversos, incendios próximos a la vía, etc.).

En el caso de la infraestructura, los fallos o incidencias pueden derivar de su complejidad, de la operativa diaria, de antigüedad o, todo lo contrario, por ajustes en dotaciones recién renovadas o instaladas. El área de mantenimiento y conservación de la compañía dispone de importantes medios técnicos y profesionales especializados y se despliegan al momento para solventar cualquier incidencia a la mayor brevedad.

Adif trabaja de forma planificada, protocolizada y coordinada con todos los intervinientes en la actividad de transporte ferroviario. Están implicados aspectos relacionados con la seguridad ferroviaria, el confort de viajeros o las necesidades de recuperar la normalidad del plan de transporte. En caso de incidencias la forma de



actuar queda regulada en los planes de contingencias, se coordinan desde los Centros de Regulación de Tráfico y el Centro de Gestión de Red H24, en contacto con los Centros de Protección y Seguridad y con empresas ferroviarias entre otros.

En cumplimiento de la legislación ferroviaria y la de emergencias, Adif - Adif AV elabora, actualiza, registra ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y aplica un Plan de Contingencias (PC) ante cualquier incidente que pueda surgir en la red, coordinado con el Plan de Autoprotección y Emergencias, con el que se pretende dar una respuesta integral a cualquier emergencia que afecte a Adif y/o Adif-Alta Velocidad, independientemente de que afecte o no al tráfico ferroviario. A su vez, las empresas ferroviarias elaboran de forma coordinada y alineado con el PC de Adif - Adif AV sus planes de contingencias.

El PC de Adif - Adif AV tiene en cuenta todas las posibles incidencias de la red, clasificadas y detalladas en Anexos, y protocoliza la forma de actuar. Las medidas incluyen la gestión de la información, los canales de comunicación, la activación de recursos de actuación e intervención, la planificación de las tareas para normalizar el tráfico y la gestión de planes alternativos de transporte, todo ello coordinado con los diferentes actores que se vean involucrados.

En el ámbito del mantenimiento de la infraestructura, Adif dispone de un procedimiento específico para el “Mantenimiento Correctivo de Infraestructura Ferroviaria”, determinando las acciones necesarias para restablecer la disponibilidad de las instalaciones y las condiciones de prestación de servicio requeridas que se hayan visto alteradas por un suceso, desde que se detecta la incidencia hasta que se da por cerrada con el visto bueno correspondiente. Dicho documento forma parte del sistema de gestión de la seguridad de Adif / Adif AV, cuyos requisitos se encuentran definidos en el Anexo II del Reglamento Delegado (UE) 2018/762, de 8 de marzo, por el que se establecen métodos comunes de seguridad (MCS) sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad relativos a los administradores de infraestructuras, de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Por último, en el ámbito de las terminales de viajeros, ante aglomeraciones que puedan ocasionarse ante alteraciones en la prestación del servicio de viajeros, se dispone de un “Protocolo de actuación ante aglomeraciones extraordinarias en estaciones de viajeros”, aplicable en las estaciones de viajeros que prestan servicios de alta velocidad por ser las que mayores problemas de aglomeración presentan en determinados momentos, cuyo objeto es la definición de las actuaciones a realizar en aquellos supuestos en los que, debido a alteraciones en la prestación de los servicios ferroviarios planificados, se produzca una aglomeración extraordinaria de viajeros en una estación.



Sobre los planes alternativos de transporte, se indica que la información a los usuarios de los servicios ferroviarios y las indemnizaciones son competencia de las empresas ferroviarias.

En el tramo entre Lora del Río y Utrera de la línea C-1 de cercanías de Sevilla algunas de las actuaciones finalizadas o en ejecución son:

- Proyecto de tratamiento de la plataforma ferroviaria en la estación de San Juan del Puerto entre los pp.kk. 96+400 y 96+800 de la Línea 440. Bif. Los Naranjos-Huelva
- Sustitución de carril en vía 1 entre los pk del 523/863 al 528/450 y vía 2 entre los pk 521/111 al 523/532 y 523/863 al 528/450 del trayecto Lora del Río a Los Rosales.
- Sustitución de carril en el trayecto Los Rosales- Brenes entre los pp.kk. 537+212 a 549+700, vía II.
- En octubre de 2022 se adjudicó la redacción del “Estudio Informativo de la conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el Aeropuerto de Sevilla”.
- Redacción del Proyecto de construcción de la nueva estación de Casilla de los Pinos.
- Obras del Proyecto Constructivo del paso subterráneo en la estación de Cantillana.

Madrid, 18 de marzo de 2026