

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/38075

27/04/2026

112633

AUTOR/A: ALCARAZ MARTOS, Francisco José (GVOX); FLORES JUBERÍAS, Carlos (GVOX); MEJÍAS SÁNCHEZ, Carina (GVOX); RUEDA PERELLÓ, Patricia (GVOX)

RESPUESTA:

En el siguiente enlace se puede obtener toda la información solicitada sobre las Limitaciones Temporales de Velocidad existentes en la provincia de Jaén:

<https://ltv-adif.hub.arcgis.com/>

Las Limitaciones Temporales de Velocidad (LTV) se pueden establecer por diferentes causas como fenómenos meteorológicos adversos (temporales, fuertes vientos, nieve, inundaciones, etc.), incendios en las proximidades de las vías o por alguna anomalía en la infraestructura, ya sea detectada por Adif o por los maquinistas de los trenes, o por avería del propio tren.

Las LTV son restricciones transitorias impuestas al límite máximo de velocidad de un tren en un tramo determinado por motivos de seguridad. 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.

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 Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Con respecto a las LTV implantadas por avisos de maquinistas que han aparecido en medios estos días, el Reglamento de Circulación Ferroviaria establece que si un maquinista detecta cualquier anomalía debe comunicarla al Centro de



Regulación de Circulación (CRC) de Adif. Las LTV que derivan de estos avisos no son necesariamente incidencias en infraestructura.

Adif publica periódicamente en su Declaración sobre la Red, un Catálogo de Restricciones de Capacidad.

En el siguiente enlace, se accede a dicho catálogo:

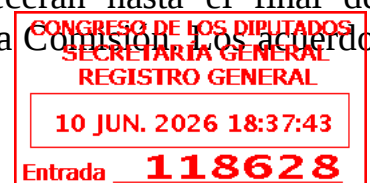
www.adif.es/documents/20124/47967237/RESTRICCIONES+TEMPORALES+DE+CAPACIDAD.pdf/3fd77097-46ab-31ba-e05e-2edf905837b8?t=1762536766721

En la edición del pasado 26 de enero de 2026, se actualizaron las restricciones conforme a la sesión TOC de 4 de diciembre de 2025. Este documento se actualizará periódicamente con la información de las sesiones TOC, que son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura.

La programación de actuaciones en la infraestructura se canalizará a través de las Comisiones TOC, compuestas por los responsables designados por la Dirección General de Conservación y Mantenimiento, Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad y Dirección General de Construcción, y, como invitadas, las empresas ferroviarias con Capacidad adjudicada y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). En dichas Comisiones las empresas ferroviarias son puntualmente informadas de los trabajos a realizar, atendiendo en la medida de lo posible sus sugerencias en la programación. El Acta de las sesiones TOC donde se analizan y acuerdan estas restricciones en la Capacidad se remite a todas y cada una de las empresas ferroviarias que participan en ellas.

Existe una Comisión Central y otras Comisiones Territoriales. En cada sesión, las Comisiones Territoriales serán las encargadas de realizar los estudios preparatorios para que la Comisión Central adopte los acuerdos definitivos. Las Comisiones TOC podrán ser ordinarias o extraordinarias, y con carácter previo a su celebración, se suministra a las empresas ferroviarias por correo electrónico la información principal que va a tratarse en dichas sesiones. Se comunicarán a las empresas ferroviarias y candidatos las decisiones adoptadas en las mismas y se dará traslado de cualesquiera cuestiones planteadas por éstos para su análisis y resolución.

Las Comisiones TOC determinan en la sesión ordinaria anual los incrementos de tiempo que es necesario contemplar en los surcos de los trenes para el Horario de Servicio del año siguiente. También programan en sesión ordinaria los trabajos en infraestructuras que afecten de modo permanente a la circulación de trenes. En particular, las sesiones ordinarias establecen o revisan los periodos y condiciones de las Bandas de Mantenimiento. Las programaciones se establecerán hasta el final del Horario de Servicio, levantándose acta de las sesiones de cada Comisión. Los acuerdos





serán dados a conocer a los candidatos antes de la fecha en que se cumpla el plazo oficial de presentación de solicitudes de capacidad para el Horario de Servicio.

Para los casos en que se vayan a producir, a lo largo del Horario de Servicio, variaciones importantes respecto de las previsiones realizadas en la sesión ordinaria anual, que suele celebrarse en torno al mes de abril, está previsto celebrar sesiones ordinarias de ajuste con periodicidad aproximadamente trimestral. Podrán convocarse además sesiones extraordinarias cuando, por motivos excepcionales, sea necesario acordar trabajos fuera de las sesiones ordinarias.

El Gestor de Capacidad considerará en el proceso de asignación de surcos las reservas de capacidad que se deriven de los trabajos programados en las Comisiones TOC. Los Candidatos tendrán en cuenta en sus circulaciones, tras las consultas realizadas entre el administrador de infraestructura y los candidatos interesados, las repercusiones que se deriven (incremento de los tiempos de viaje, reducción de capacidad, etc.) cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias las comunique, para lo cual resultarán de aplicación los plazos de preaviso y los casos exceptuados en la Decisión Delegada 2017/2075 o la norma que, en su caso, la sustituya.

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, y 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-ADI 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, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria.

Por último, en el ámbito de las terminales de viajeros, y ante aglomeraciones que puedan ocasionarse ante alteraciones en la prestación del servicio de viajeros, se dispone de un “Protocolo 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.

En lo referente al coste de mantenimiento en las infraestructuras ferroviarias, se aporta el enlace a los gráficos con los datos de Inversión y Gasto en mantenimiento de Adif en las líneas de Alta Velocidad y en las de Red Convencional entre los años 2011 y 2025 (datos por km):

<https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transportes-movilidad-sostenible/Documents/2026/210126-presentacion-inversion-red-ferroviaria-adif.pdf>



Adif cumple con lo indicado en los procedimientos, normas e instrucciones técnicas de mantenimiento establecidas en su sistema de gestión, así como la normativa europea de aplicación. Todos estos procedimientos, normas e instrucciones del sistema de gestión se someten a distintos niveles de auditorías y controles, además de que la configuración de estos se realiza en muchos casos de manera abierta y transparente con la colaboración de todo el sector ferroviario, como por ejemplo la generación y aprobación de normativa técnica.

Adif cuenta con seis vehículos instrumentados para la auscultación de la infraestructura. Las auscultaciones de la Red Ferroviaria de Interés General se planifican conforme a las periodicidades establecidas en el PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO Adif-PE-301-001-005-SC-524 Mantenimiento Preventivo de Infraestructura Ferroviaria para las distintas tipologías de líneas.

Respecto a las medidas que se llevan a cabo para el mantenimiento de la vía y por tanto de la prevención de incidentes, Adif destina anualmente parte de sus recursos al mantenimiento de los distintos subsistemas, que incluyen tanto el mantenimiento preventivo como el correctivo, así como actuaciones de mejora.

Mantenimiento preventivo:

Basado en el mantenimiento según estado, siguiendo el siguiente proceso: vigilancia – evaluación de datos – diagnóstico – programación de intervenciones a corto, medio y largo plazo. Se realiza en infraestructura, vía, aparatos de vía y edificios auxiliares.

Mantenimiento correctivo:

Comprende las actividades que no son programables y surgen a raíz de una incidencia o contingencia como, por ejemplo:

- Atención a incidencias.
- Aplicación de los distintos planes de contingencia de Adif, como las medidas preventivas de invierno y verano, o las situaciones de alerta por temporal u otras causas.
- Prestación de socorro a trenes con incidencias, o que sufran pérdida de tensión o tracción.

Actuaciones de mejora:



Comprende pequeñas obras ligadas al mantenimiento, que pueden estar localizadas sobre la infraestructura (plataforma), caminos, vallados, vía, aparatos de vía y edificaciones.

Por otra parte, por daños en la infraestructura provocados por el temporal en el ámbito de Andalucía, se encuentra interrumpido el servicio en el tramo: Línea Córdoba – Linares-Baeza: Interrumpida la circulación entre Alcolea de Córdoba y Espeluy.

El personal de Adif continúa trabajando para restablecer la circulación en los tramos afectados a la mayor brevedad posible.

Los trabajos de adaptación a la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza, con actuaciones de adecuación del gálibo de 13 túneles entre Venta de Cárdenas y Los Cansinos, comenzarán con posterioridad.

En cuanto a las actuaciones que Adif está ejecutando en la provincia de Jaén, se mencionan las siguientes:

El 8 de abril de 2025 se constituyó la mesa técnica para la integración del ferrocarril en Jaén, que abordará la mejor solución para esta integración. Se encuentran en fase de redacción los estudios y proyectos correspondientes.

Por otra parte, las actuaciones que se están llevando a cabo en la línea convencional Cádiz-Málaga-Sevilla-Córdoba-Jaén (Línea 400) en la provincia de Jaén son:

TRAMO	PROYECTO	IMPORTE CON IVA (M euros)	ESTADO
AUTOPISTA FERROVIARIA ALGECIRAS- ZARAGOZA Tramo: Santa Cruz de Mudela- Andújar	Proyecto Constructivo para la adecuación del gálibo en los túneles de la línea 400, tramo Córdoba-Santa Cruz de Mudela	26,5	EN EJECUCIÓN
	Proyecto para la adecuación de gálibos en los pasos superiores la línea 400 Bif. Córdoba-Santa Cruz de Mudela	12,7	ADJUDICADO PENDIENTE INICIO
	Lote de obras línea 400 (puente ArJonilla, acceso túneles y drenajes de Andujar y terraplén Espeluy)	17,11	ADJUDICADO PENDIENTE INICIO
	15 puentes metálicos línea 400 (11 en Jaén con un importe de 5,35 Meuros IVA/i)	5,35	EN EJECUCIÓN
CÓRDOBA-JAÉN	Proyecto y obra de Instalaciones de seguridad y comunicaciones (IISS) Línea 400. Tramo: Peñalajo-Espeluy	69,64	CONTRATO FIRMADO
	Proyecto y obra de IISS Línea 400. Tramo: Espeluy-Córdoba	81,93	ADJUDICADA



Madrid, 10 de junio de 2026