

AL TRIBUNAL DE INSTANCIA DE MONTORO. PLAZA Nº 2

Doña Irene Bonet Tous, secretaria general y del consejo de administración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), debidamente facultada en virtud de lo poderes conferidos mediante Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF de 30 de septiembre de 2024, elevados a público mediante escritura otorgada ante el Notario del Ilustre Colegio de Madrid D. Tomás Pérez Ramos, el 9 de octubre de 2024, con el número 8.403, de su protocolo.

DICE:

Primero. – Que, una vez finalizadas las actuaciones de reconstrucción y reparación, se informa a este Juzgado que la puesta en servicio de la línea afectada está prevista para los próximos días.

Segundo. – Que, en virtud del Auto de 27 de enero de 2026, se autorizó al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para realizar los trabajos necesarios de reconstrucción y reparación en la infraestructura ferroviaria, a fin de restablecer cuanto antes el servicio ferroviario, siempre que los vestigios y pruebas materiales que se recogieran quedaran detallados y se informara de las actuaciones que se realizaran sobre ellos.

Se adjuntan como Anexos 1 y 2 sendas notas sobre las actuaciones realizadas por ADIF hasta el momento.

Tercero. - Que, en el curso de las actuaciones realizadas desde los días posteriores al accidente, en la zona del túnel previo a los aparatos de vía del puesto de banalización de Adamuz (aproximadamente del P.K. 319+900 hasta el P.K. 319+545), se apreció la existencia de traviesas con pequeños golpes y desconchones en vía 1 en el sentido de la marcha. También se localizaron varios trozos de material metálico de diferentes tamaños en distintos puntos kilométricos, todos por vía 1, así como numerosas marcas en la cabeza del carril de vía 1, sin apreciar signos de oxidación.

Estos elementos fueron inspeccionados por la Guardia Civil, si bien no fueron retirados. Considerando su posible relevancia, los trozos de material metálico fueron recogidos por personal de ADIF, quedando custodiados en la Base de Mantenimiento de Hornachuelos, por si fueran necesarios para la investigación (se adjunta como Anexo 3 reportaje fotográfico de las mencionadas chapas y traviesas).



Cuarto. - Que este administrador tiene interés en requerir a las operadoras ferroviarias RENFE, IRYO y OUIGO para que aporten la información relativa al estado y condición de los trenes que circularon por este tramo de la LAV Madrid – Sevilla el día del accidente y el día previo al mismo, al objeto de recabar la información técnica pertinente¹.

Quinto – Que, asimismo, este administrador tiene interés en poder tener acceso a los elementos del tren siniestrado para examinar la interacción de los mismos con la infraestructura ferroviaria.

Esta circunstancia ha sido puesta en conocimiento de la CIAF, que ha manifestado su conformidad, pendiente de autorización judicial.

Sexto. – Que, desde la Dirección Técnica de ADIF, se quiere realizar una serie de ensayos y pruebas con soldaduras de carriles de distinto grado de dureza con diferentes kits de carga de soldadura, para evaluar los resultados frente a los trabajos realizados en el resto de los aparatos de la línea.

En virtud de lo expuesto, SOLICITA A ESTE ILMO. JUZGADO:

1. Que se incorporen a la investigación del accidente los elementos que se encontraron los días posteriores al accidente en el tramo indicado (lado Córdoba), referidos en el Anexo 3.
2. Que se autorice a ADIF el acceso al tren de IRYO que sufrió el descarrilamiento, a fin de poder emitir de forma completa el informe particular de ADIF ante la CIAF, de conformidad con la Ley 2/2024.
3. Que se autorice a ADIF a realizar los ensayos y pruebas de soldadura con elementos procedentes del levantamiento de material de la zona del accidente de Adamuz.

Para complementar este escrito, se adjuntan los siguientes anexos:

ANEXO 1: Nota descriptiva de las actuaciones realizadas con el material retirado.

ANEXO 2: Nota descriptiva de las actuaciones realizadas sobre los cupones retirados por parte de ADIF de la zona del accidente.

ANEXO 3: Reportajes fotográficos: chapas dentro del túnel Loma del Partidor. P.K. 319+900 hasta el P.K. 319+545 y traviesas afectadas dentro del Túnel Loma del Partidor. P.K. 319+900 hasta el P.K. 319+545

¹ De conformidad con el artículo 7.3 de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil y la disposición adicional segunda del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.



Finalmente, esta entidad reitera su total disposición para colaborar prestando la asistencia técnica y facilitando la información que, dentro de su ámbito competencial, pudiera resultar de utilidad para el completo esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.

En Madrid, a 13 de febrero de 2026.

Fdo: Irene Bonet Tous

