Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, de ayudas a las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba) y Gélida (Barcelona).

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 25, de 28 de enero de 2026
Referencia: BOE-A-2026-2023

ÍNDICE

Preámbulo . . . 2

Artículos . . . 7

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación. . . . 7

Artículo 2. Beneficiarios. . . . 8

Artículo 3. Importe de las ayudas. . . . 8

Artículo 4. Gestión de las ayudas. . . . 9

Artículo 5. Procedimiento de concesión y pago de las ayudas. . . . 9

Artículo 6. Compatibilidad de las ayudas. . . . 10

Artículo 7. Régimen jurídico de las ayudas. . . . 10

Artículo 8. Aspectos financieros. . . . 10

Disposiciones adicionales . . . 10

Disposición adicional primera. Ayudas en concepto de anticipo de indemnizaciones por responsabilidad civil. . . . 10

Disposición adicional segunda. Creación de Oficinas de Atención Integral. . . . 11

Disposición adicional tercera. Protección de las personas trabajadoras afectadas. . . . 12

Disposiciones finales . . . 12

Disposición final primera. Títulos competenciales. . . . 12

Disposición final segunda. Entrada en vigor. . . . 12

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 04 de noviembre de 2026

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

En enero de 2026, España ha registrado dos graves accidentes ferroviarios en un intervalo de tres días. El pasado 18 de enero de 2026 a las 19:43 tuvo lugar un primer accidente en Adamuz (Córdoba), en una línea de alta velocidad y en él se vieron implicados dos trenes, el Alvia Renfe 2384 dirección Madrid-Huelva y el Iryo 6189 que circulaba en dirección Málaga-Madrid, afectando de manera directa a un total de 527 viajeros, entre los que ha habido 45 fallecidos y 123 personas heridas. El accidente provocó también la suspensión del servicio ferroviario en la línea, ampliándose los impactos personales, sociales y económicos del mismo. Este choque constituye el primer accidente entre dos trenes de alta velocidad en España y el segundo más grave del siglo XXI tras el siniestro del Alvia en Santiago de Compostela en 2013.

El día 20 de enero tuvo lugar el otro accidente ferroviario, en este caso, en el servicio de Rodalies de Catalunya, alrededor de las 21:23 horas, en la línea R4, entre Gélida y Sant Sadurní d'Anoia. Un tren que circulaba en dirección a Manresa chocó contra un muro de contención que se había desprendido y caído sobre la vía debido a un fuerte temporal de lluvias. Como consecuencia de este accidente falleció una persona y 41 resultaron heridas. El servicio de Rodalies tuvo que ser suspendido durante dos días y su recuperación en su plenitud aún necesitará cierto tiempo, con las consecuencias para multitud de personas que se han visto afectadas, así como para la economía.

Ambos accidentes, con un conjunto de 210 víctimas, han tenido un impacto devastador en la sociedad y han llevado a la activación de múltiples medios para la atención de los afectados y de las víctimas y sus familiares. De manera inmediata se activaron todos los mecanismos de rescate y atención posibles. En situaciones de accidente con víctimas mortales y heridos, la rapidez en la atención no es solo un factor deseable, sino un elemento crítico que puede determinar la diferencia entre la vida y la muerte, así como la magnitud de las secuelas físicas y psicológicas. Y en este sentido no cabe sino reconocer la excelente y rápida labor del personal de los servicios de emergencias, sanitarios, personal asistencial, bomberos, fuerzas y cuerpos de seguridad, UME, efectivos y voluntarios de protección civil, el pueblo de Adamuz, ciudadanas y ciudadanos anónimos, que han demostrado unas admirables dosis de empatía, entrega y solidaridad con las víctimas.

La intervención temprana constituye un pilar fundamental en la gestión de emergencias, y su relevancia se sustenta tanto en criterios médicos como en consideraciones humanas, logísticas y sociales. Las especiales características que suelen reunir los accidentes ferroviarios ponen de manifiesto la necesidad de proporcionar tanto a las víctimas de estos accidentes como a sus familiares una atención integral.

II

La capacidad de los servicios públicos para ofrecer una respuesta rápida y coordinada ante un accidente con víctimas constituye un elemento esencial para preservar la confianza de la ciudadanía en las instituciones. Esta confianza no se construye únicamente a partir de la eficacia técnica de los equipos de emergencia, sino también mediante la percepción de que el Estado actúa con diligencia, sensibilidad y responsabilidad en todas las fases posteriores al incidente. En este sentido, la pronta activación y gestión de ayudas destinadas a las personas afectadas se convierte en un componente fundamental de la respuesta institucional.

La activación temprana de ayudas cumple varias funciones esenciales. En primer lugar, proporciona a las víctimas y a sus familias un respaldo material inmediato que contribuye a mitigar el impacto económico derivado del accidente, para minimizar los efectos de unas

pérdidas que, por ser personales y afectivas, son como tales, irreparables. Gastos médicos, desplazamientos, pérdida temporal de ingresos o necesidades de apoyo psicológico pueden generar una carga significativa en los días posteriores al suceso. La percepción ágil de estas ayudas no solo reduce la vulnerabilidad de las personas afectadas, sino que también evita que la incertidumbre económica se sume al trauma emocional.

En segundo lugar, la rapidez en la tramitación de estas medidas refuerza la idea de que las instituciones actúan de manera proactiva y no reactiva: planificación, previsión y capacidad de gestión. En un contexto de emergencia, donde la población demanda respuestas claras y eficaces, la existencia de procedimientos administrativos simplificados y activables de forma inmediata se convierte en esencial.

En tercer lugar, la percepción temprana de ayudas contribuye a fortalecer la cohesión social. Cuando las instituciones responden con rapidez y sensibilidad, se genera un sentimiento colectivo de protección y solidaridad. Este efecto es especialmente relevante en accidentes con un alto impacto emocional o mediático, donde la sociedad observa con atención la actuación de los poderes públicos. La transparencia en los criterios de concesión, la claridad en los plazos y la accesibilidad de los procedimientos refuerzan aún más esta cohesión.

Finalmente, la agilidad en la respuesta administrativa tiene un valor estratégico para la gestión global de la emergencia. Una ciudadanía que percibe que sus necesidades están siendo atendidas de manera eficaz colabora mejor con las autoridades, confía en las comunicaciones oficiales y se siente acompañada durante el proceso de recuperación. Esta confianza facilita la implementación de medidas adicionales y contribuye a una recuperación más ordenada y sostenible.

En conjunto, la rapidez en la atención inicial y la pronta percepción de ayudas conforman un binomio indispensable para garantizar una respuesta institucional sólida, humana y eficaz ante cualquier accidente con víctimas.

III

En este sentido, y con el fin de prestar estas atenciones a las víctimas de posibles accidentes, la Ley 1/2014, de 28 de febrero, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, añadió, en su artículo 2, una nueva disposición adicional duodécima a la entonces vigente Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la que se estableció el derecho de las víctimas de accidentes ferroviarios que se produzcan en el ámbito del transporte de competencia estatal y de sus familiares a una asistencia integral que garantice una adecuada atención y apoyo. De acuerdo con esta disposición, se desarrollaron reglamentariamente las obligaciones mínimas de las empresas y entidades contempladas en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario en la asistencia a víctimas y a sus familiares, tanto asistenciales, en los primeros momentos tras el siniestro, como económicas, mediante la cobertura de seguros de responsabilidad civil.

Así, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, por el que se regula la asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares establece las medidas a adoptar por las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, y por las empresas y entidades del sector ferroviario, para garantizar la asistencia de las víctimas de accidentes y sus familiares.

La hoy vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, mantiene el marco de asistencia integral a los afectados por accidentes ferroviarios previsto en la derogada Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

Con base en dicha normativa, las empresas ferroviarias desarrollan sus Planes de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, mediante los que se establecen, entre otras medidas, los mecanismos de información, atención a las consultas, las instalaciones para atender a los familiares, transporte y alojamiento de los familiares y víctimas, la asistencia psicológica, la información sobre asistencia financiera y el tratamiento de los efectos personales.

La asistencia económica inmediata que se presta a las víctimas y familiares afectados por un accidente ferroviario se garantiza mediante las coberturas de las pólizas de seguro suscritas por las empresas ferroviarias, a tal efecto. En concreto, la póliza que da cobertura

al seguro obligatorio de viajeros regulado en el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, así como la preceptiva póliza de responsabilidad civil suscrita conforme a lo establecido en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y demás normas de desarrollo.

El Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, establece un baremo de indemnizaciones del Seguro Obligatorio de Viajeros a los efectos previstos en el mismo.

Por su parte, el Reglamento (UE) 2021/782, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, relativo a los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, también establece un conjunto de garantías específicas aplicables en caso de accidentes ferroviarios. El reglamento dispone que las empresas ferroviarias deben contar con un seguro o garantía financiera equivalente que cubra su responsabilidad frente a los viajeros. También garantiza que las víctimas de un accidente ferroviario reciban un anticipo económico, con independencia de la determinación posterior de responsabilidades. Dicho anticipo debe abonarse con carácter inmediato, en un plazo no superior a quince días desde la identificación de la persona con derecho a percibirlo, y su importe debe ser proporcional a los daños y perjuicios sufridos, estableciéndose un mínimo de 21.000 euros para el caso de fallecimiento. Este anticipo tiene por finalidad cubrir, entre otros conceptos, los gastos de exequias, el mantenimiento de las personas dependientes, los tratamientos médicos, el transporte y los servicios de ambulancia, así como los daños derivados de la incapacidad u otros conceptos reconocidos por el derecho nacional. El pago de este anticipo corresponde a la empresa ferroviaria, con independencia de que resulte o no responsable del accidente.

IV

A pesar de que el ordenamiento jurídico, como se ha descrito en el punto anterior, contempla ayudas e indemnizaciones en los accidentes ferroviarios, el Gobierno es consciente de que las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba), en una línea de alta velocidad, el 18 de enero de 2026 y de Gelida (Barcelona) el 20 de enero de mismo año, en el servicio ferroviario de Rodalies, no pueden esperar a que se resuelvan los largos procesos judiciales que suelen derivarse de este tipo de siniestros, para poder percibir unas cuantías que les permitan afrontar o rehacer sus vidas.

Por eso, por todos los motivos expuestos anteriormente sobre la relevancia de una pronta percepción de las ayudas tanto a nivel económico como psicológico y emocional además de por su impacto social, el presente Real decreto-ley contempla un régimen de ayudas específico, complementario a las indemnizaciones a las que tienen derecho las personas afectadas conforme a la normativa previamente expuesta, ayudas que tendrán exención tributaria y no estarán sometidas a la Ley General de Subvenciones.

Este real decreto-ley resulta de aplicación a los dos accidentes ferroviarios ocurridos los días 18 y 20 de enero de 2026 y que han ocasionado 210 víctimas (45 víctimas mortales y 123 heridos en el de Adamuz y un fallecido y 41 heridos en Gelida).

Por todo ello, y en atención a la naturaleza catastrófica descrita, concurren circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que habilitan al Gobierno, de conformidad con lo previsto en el artículo 86 de la Constitución Española, a adoptar las medidas que se contemplan en esta norma.

V

Asimismo, aunque el ordenamiento jurídico laboral ya establece mecanismos de protección de las personas trabajadoras que no puedan prestar sus servicios con normalidad por impedimentos que no les sean imputables, se introduce una disposición adicional tercera para dotar de seguridad y tranquilidad al conjunto de personas trabajadoras afectadas por los citados accidentes.

VI

La norma consta de ocho artículos, tres disposiciones adicionales y dos disposiciones finales. El primero de ellos especifica el ámbito de aplicación y su objeto. El segundo artículo determina los beneficiarios de las ayudas que en la norma se regulan, que nos serán otros que las personas directamente afectadas, así como aquellas que reúnan determinados

vínculos de afección con las personas fallecidas. El artículo tercero hace referencia a las características e importe de las ayudas que se aprueban: por fallecimiento y por lesiones. El artículo cuatro establece la gestión, y el artículo cinco el procedimiento de concesión y pago. Contempla la norma, en su artículo sexto, la compatibilidad de estas ayudas con otras subvenciones y ayudas, así como su compatibilidad con las indemnizaciones que les correspondan a las víctimas en cumplimiento de la normativa sectorial de aplicación. Estas ayudas, establece el artículo séptimo, no tendrán carácter reembolsable. Regula también este artículo el régimen normativo de las ayudas, y es el artículo octavo el que especifica la fuente de financiación.

La disposición adicional primera establece ayudas en concepto de anticipo de la indemnización por responsabilidad civil, con el fin de que las víctimas de los accidentes puedan acceder a estas de manera ágil. En este sentido, y si así lo solicitan los afectados, el Estado se subrogará en la titularidad de los derechos de crédito derivados de las indemnizaciones.

La disposición adicional segunda regula la creación de oficinas de atención integral a las víctimas de los citados accidentes, con el fin de facilitar la solicitud y tramitación de las ayudas incluidas en el real decreto-ley por parte de los afectados.

La disposición adicional tercera establece un régimen especial de protección a las personas trabajadoras como consecuencia de los problemas de movilidad derivados de los accidentes ferroviarios descritos en este real decreto-ley.

Las disposiciones finales regulan el título competencial y la entrada en vigor, que dada la extraordinaria y urgente necesidad será el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

VII

Concurren en las medidas y actuaciones que integran este real decreto-ley, por su naturaleza y finalidad, las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española como presupuesto habilitante para la aprobación de este tipo de normas.

El artículo 86 de la Constitución Española permite al Gobierno dictar decretos-leyes en caso de urgente y extraordinaria necesidad, siempre que no afecten al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general.

En este sentido, el Tribunal Constitucional ha declarado que esa situación de extraordinaria y urgente necesidad puede deducirse «de una pluralidad de elementos», entre ellos, «los que quedan reflejados en la exposición de motivos de la norma» (STC 6/1983, de 4 de febrero). Por su parte, entre la situación de extraordinaria y urgente necesidad que habilita el empleo del real decreto-ley y las medidas contenidas en él debe existir una «relación directa o de congruencia».

La extraordinaria y urgente necesidad de aprobar este real decreto-ley se inscribe en el juicio político o de oportunidad que corresponde al Gobierno (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 142/2014, de 11 de septiembre, FJ 3) y esta decisión se traduce en una ordenación de prioridades políticas de actuación (STC, de 30 de enero de 2019). Los motivos de oportunidad que acaban de exponerse demuestran que, en ningún caso, el presente real decreto-ley constituye un supuesto de uso abusivo o arbitrario de este instrumento constitucional (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8; 237/2012, de 13 de diciembre, FJ 4; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 5). Al contrario, todas las razones expuestas justifican amplia y razonadamente la adopción de la presente norma (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 5; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3).

Por ello, el real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido el Tribunal Constitucional (SSTC 6/1983, de 4 de febrero, FJ 5; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, 137/2003, de 3 de julio, FJ 3 y 189/2005, de 7 julio, FJ 3), subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere de una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por

el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Para la concurrencia del presupuesto de la extraordinaria y urgente necesidad, la jurisprudencia del Alto Tribunal exige, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno para su aprobación», es decir, lo que ha venido a denominarse la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4, 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

La extraordinaria y urgente necesidad de las medidas que se adoptan en esta norma deriva, en primer lugar y como se ha expuesto anteriormente, de la necesidad de dar una atención integral, eficaz e inmediata a las víctimas de los accidentes mencionados. La aprobación inmediata de las ayudas y de las modificaciones incorporadas permitirán su ejecución inmediata y garantizará la percepción por las personas afectadas en el momento más adecuado para la paliación de daños.

La pronta atención de las víctimas y la paliación de daños están directamente vinculados a una rápida gestión y recepción de las ayudas a las que se tenga derecho. Una espera de años no permitirá una pronta recuperación de las posibles secuelas físicas y emocionales que estos accidentes hayan podido dejar en ellas: solo una acción rápida y eficaz podrá garantizar una adecuada y rápida recuperación, por lo que se hace precisa una intervención rápida.

En una cuestión como la atención a las personas afectadas por este tipo de accidentes, la puesta en marcha de actuaciones y sistemas de ayuda de manera rápida es esencial para su recuperación y avance en la calidad de vida de la ciudadanía impactada por este tipo de accidentes. Asimismo, la percepción temprana de ayudas contribuye a fortalecer la cohesión social. Cuando las instituciones responden con rapidez y sensibilidad, se genera un sentimiento colectivo de protección y solidaridad.

La urgencia de esta regulación radica en la necesidad de dar nuevo apoyo y cobertura a las personas afectadas, dotando de eficacia a las ayudas previstas, por lo que una inaplicación o demora en la tramitación y canalización de las ayudas podría provocar un deterioro irreversible en la población afectada, además de conculcar los principios de justifica social y atención prioritaria a la vulnerabilidad que fundamenta el Estado del Bienestar. Precisamente por su extraordinaria y urgente necesidad se articula un procedimiento con plazos muy reducidos que permitan la culminación del procedimiento de la manera más rápida a la vez que eficaz y garantista posible.

Se aprecia además la necesidad de adoptar ciertas medidas en este contexto posterior a una situación sumamente crítica padecida, asegurando así que los recursos públicos respondan efectivamente a las necesidades reales de la ciudadanía.

No actuar de forma inmediata podría suponer un deterioro social y un aumento exponencial de tensión sobre los servicios públicos.

En este contexto, la adopción de medidas extraordinarias y de aplicación inmediata resulta imprescindible para agilizar la tramitación de expedientes, mejorar la coordinación y asegurar la ejecución de las ayudas previstas, con el fin de restaurar los daños personales y materiales causados.

Por otro lado, no se realiza afectación alguna a cualquiera de estas materias, ya que se centra en establecer un régimen de ayudas que complementa a las indemnizaciones a las que tienen derecho las personas afectadas conforme a la normativa comunitaria y nacional en materia de derechos de los viajeros de ferrocarril y sobre asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, establecer un régimen de ayudas en concepto de anticipo por las indemnizaciones que correspondan a los viajeros por responsabilidad civil y establecer un régimen especial de protección a las personas trabajadoras como consecuencia de los problemas de movilidad derivados de los accidentes ferroviarios descritos en este real decreto-ley.

VIII

Concurren en este real decreto-ley, además, los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, exigidos por el artículo 129

de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Se da debido cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia dado el interés general en el que se fundamenta las medidas que se establecen, siendo el real decreto-ley el instrumento más inmediato para garantizar su consecución y objetivos. La norma además resulta acorde con el principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible y mínima para lograr los objetivos descritos, sin contener medidas restrictivas de derechos ni imponer obligaciones a los ciudadanos o empresas. Igualmente, se ajusta al principio de seguridad jurídica, por cuanto es coherente y se inserta dentro del sistema de fuentes y con el resto del ordenamiento jurídico.

En cuanto al principio de transparencia, si bien la tramitación de una norma como es el real decreto-ley está exenta de los trámites de consulta pública, audiencia e información pública, tal y como autoriza el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se definen claramente sus objetivos, reflejados tanto en su parte expositiva como en la Memoria que lo acompaña.

Por último, en relación con el principio de eficiencia, en este real decreto-ley se ha procurado que la norma genere las menores cargas administrativas para la ciudadanía.

IX

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo establecido en las reglas 1.ª,13.ª, 18.ª, 21.ª, del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, las competencias exclusivas en materia de regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales; bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; el procedimiento administrativo común, sin perjuicio de las especialidades derivadas de la organización propia de las Comunidades Autónomas, así como Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, de la Ministra de Hacienda, de la Ministra de Trabajo y Economía Social, del Ministro de Política Territorial y Memoria Democrática y del Ministro de Economía, Comercio y Empresa, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de enero de 2026,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto-ley tiene por objeto la adopción de medidas urgentes de respuesta para la atención a las víctimas ante los daños sufridos por el accidente ferroviario de Adamuz (Córdoba), en la línea 14-010 Madrid-Puerta de Atocha Almudena Grandes-Sevilla-Santa Justa, de la Red Ferroviaria de Interés General, el día 18 de enero de 2026, y por el accidente ferroviario de Gelida (Barcelona), en la línea 02-240 Sant Vicenç de Calders-L'Hospitalet de Llobregat, de la Red Ferroviaria de Interés General, el día 20 de enero de 2026.

2. Las ayudas establecidas en este real decreto-ley complementarán las indemnizaciones a las que tienen derecho las personas afectadas conforme a la normativa comunitaria y nacional en materia de derechos de los viajeros de ferrocarril y sobre asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares. Sin perjuicio de lo anterior y de acuerdo con la disposición adicional primera, las víctimas podrán recibir también un anticipo económico de futuras indemnizaciones por responsabilidad civil.

3. Las ayudas establecidas en este real decreto-ley se otorgarán, sin perjuicio del resto de indemnizaciones que correspondan a todos los pasajeros de los trenes siniestrados, tanto en materia de asistencia (comida, alojamiento y transporte, entre otros), pérdida o daños de los bultos de mano, animales y equipaje, como en caso de muerte y lesiones, y que se regirán por lo establecido en la normativa sectorial de aplicación.

Artículo 2. *Beneficiarios.*

1. Serán beneficiarias de las ayudas reguladas en este real decreto-ley las víctimas de los trenes siniestrados en los accidentes recogidos en el artículo 1. De conformidad con el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, tendrán la consideración de víctima toda persona que, como resultado de encontrarse involuntariamente involucrada de forma directa en los citados accidentes ferroviarios, resultasen heridas o fallecidas.

De este modo, para la percepción de estas cantidades se requerirá la circunstancia de ser viajero, maquinista, personal en formación o personal de a bordo, en cualquiera de sus categorías, de los trenes siniestrados. Adicionalmente, en el caso de fallecimiento, deberá aportarse el certificado de defunción y, en el caso de lesiones corporales, los informes médicos correspondientes.

2. En los casos de fallecimiento, podrán ser beneficiarios de estas ayudas, a título de víctimas indirectas, las personas que reúnan las condiciones que se indican a continuación:

a) El cónyuge de la persona fallecida, no separada legalmente, o la persona que hubiera venido conviviendo con el fallecido de forma permanente, con análoga relación de afectividad a la del cónyuge, cualquiera que sea su orientación sexual, durante al menos los dos años anteriores a la fecha del fallecimiento, salvo que hubieran tenido descendencia en común –en este caso bastará con acreditar la convivencia en el periodo inmediatamente anterior al fallecimiento–.

b) Los hijos de la persona fallecida, con independencia de su edad y filiación o de su condición de póstumos.

c) Los hijos menores de edad que no fueran de la persona fallecida, pero lo fueran de las personas previstas en el párrafo a) y los hijos mayores de edad de las personas previstas en el párrafo a) siempre que concurriera el requisito de dependencia económica de la persona fallecida.

d) En defecto de las personas mencionadas en los párrafos anteriores, serán beneficiarios de la ayuda los padres de la persona fallecida.

e) En defecto de los padres de la persona fallecida y de las personas citadas en los párrafos anteriores, serán beneficiarios los ascendientes de segundo grado.

f) Cuando no existan beneficiarios de los enumerados en los párrafos anteriores, serán beneficiarios los hermanos de la persona fallecida.

Artículo 3. *Importe de las ayudas.*

Los beneficiarios recibirán los siguientes importes en concepto de ayuda por los daños sufridos, y con independencia de la determinación posterior de responsabilidades:

a) Por fallecimiento: la cantidad de 72.121,46 euros por persona fallecida.

b) Por lesiones corporales: En función de las distintas categorías de lesiones corporales establecidas en el baremo de indemnizaciones del anexo del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro obligatorio de Viajeros y por las siguientes cuantías:

Categoría 1	84.141,7 euros
Categoría 2	60.101,22 euros
Categoría 3	54.086,08 euros
Categoría 4	48.080,96 euros
Categoría 5	42.050,84 euros
Categoría 6	36.060,72 euros
Categoría 7	30.050,6 euros
Categoría 8	24.040,48 euros
Categoría 9	18.030,16 euros
Categoría 10	12.020,24 euros
Categoría 11	9.015,08 euros
Categoría 12	7.212,14 euros
Categoría 13	5.409,1 euros
Categoría 14	2.404,04 euros

Artículo 4. *Gestión de las ayudas.*

1. Las ayudas previstas en este real decreto-ley se regularán por lo establecido en esta norma. Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerá el procedimiento de solicitud.

2. Las solicitudes de ayudas se presentarán en el plazo de tres meses, contados a partir de la publicación de la resolución del titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. No obstante, por causas justificadas, dicho plazo podrá ampliarse de oficio o a petición de los interesados.

3. Si se detectarán defectos u omisiones subsanables o se necesitara información complementaria, se requerirá al solicitante, mediante notificación electrónica o mediante el medio elegido para las comunicaciones por este, para que, en un plazo máximo de diez días hábiles, subsane las faltas o acompañe los documentos necesarios.

Artículo 5. *Procedimiento de concesión y pago de las ayudas.*

1. Las ayudas se concederán a todas aquellas personas que reúnan los requisitos para ser beneficiarias de las mismas.

2. Las ayudas se otorgarán mediante resolución del titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.

3. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

4. El medio de publicación de todos los actos administrativos del procedimiento, surtiendo en todo caso los efectos de notificación, será la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Asimismo, se notificará a los interesados mediante el medio que hayan elegido para las comunicaciones.

5. El órgano instructor, a la vista del expediente, formulará la propuesta de resolución provisional que contendrá la relación provisional de beneficiarios y la cuantía a percibir por cada uno de ellos. La resolución provisional se publicará en la Sede Electrónica, concediéndose un trámite de audiencia por plazo máximo de diez días hábiles, a contar desde el día siguiente a la publicación, para recepción de alegaciones. Asimismo, se notificará a los interesados mediante el medio que hayan elegido para las comunicaciones.

6. Las alegaciones y documentación presentadas serán examinadas por el órgano instructor, quien elevará una propuesta de resolución definitiva al órgano concedente. Dicha propuesta deberá expresar la relación de beneficiarios para los que se propone la concesión de la ayuda y su cuantía. La propuesta irá acompañada de un informe del órgano instructor en el que conste que de la información que obra en su poder se desprende que los beneficiarios cumplen todos los requisitos necesarios para acceder a las ayudas.

7. Recibida la propuesta y el informe del instructor, el órgano concedente dictará la resolución definitiva de concesión de las ayudas, resolviendo de este modo el procedimiento. Podrán dictarse resoluciones parciales de concesión de las ayudas en caso de que se haya comprobado que las solicitudes ya recibidas cumplen los requisitos previstos para el otorgamiento de la ayuda sin necesidad de la finalización de los plazos establecidos en el presente artículo y en el artículo 4.

8. La resolución de concesión se notificará a los interesados en el plazo de diez días hábiles a partir de la fecha en que haya sido dictada. El plazo máximo en el que se notificará la resolución de concesión será de seis meses, contado desde el día siguiente a la fecha final del plazo de presentación de solicitudes.

9. Tras la notificación de la concesión de la ayuda, se procederá al pago de ésta.

10. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

11. El pago de las ayudas se hará efectivo en un único pago al beneficiario tras la notificación de la resolución de concesión de la misma.

12. Los beneficiarios de estas ayudas quedan exceptuados de la constitución de garantías para el cobro de las mismas.

Artículo 6. *Compatibilidad de las ayudas.*

1. Las ayudas previstas en este real decreto-ley son compatibles con otras subvenciones y ayudas concedidas para la misma finalidad.

2. Estas ayudas serán compatibles con las indemnizaciones que se perciban de los seguros de responsabilidad civil o afianzamientos mercantiles suscritos por las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras u otras administraciones, y de los seguros suscritos por las propias víctimas.

3. Asimismo, estas ayudas serán compatibles con las indemnizaciones previstas en el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, y el resto de normativa sectorial de aplicación.

Artículo 7. *Régimen jurídico de las ayudas.*

1. Las ayudas en concepto de daños sufridos contempladas en el presente real decreto-ley tendrán el carácter de no reembolsables por las víctimas.

2. Estas ayudas estarán exentas de tributación en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

3. A las ayudas incluidas en este real decreto-ley no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ni será de aplicación ningún otro requisito establecido en otras leyes para la obtención de subvenciones. Como excepción a lo anterior, resultará de aplicación lo previsto en el artículo 20 de dicha ley en cuanto al registro de las ayudas en la Base de Datos Nacional de Subvenciones y, en lo no previsto en este real decreto-ley se aplicará de manera supletoria el título IV.

En todo caso, las ayudas respetarán los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos destinados a tal fin.

4. Las ayudas previstas en este real decreto-ley no suplirán las responsabilidades y obligaciones de las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y administraciones públicas establecidas en el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, y el resto de normativa sectorial de aplicación.

Artículo 8. *Aspectos financieros.*

Las ayudas complementarias a las indemnizaciones a las que tienen derecho las personas afectadas, establecidas en este real decreto-ley, se imputarán al concepto presupuestario 17.20-451N -482 «Ayudas a los beneficiarios previstos en el artículo 2 del Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, de ayudas a las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba) y Gélida (Barcelona), en concepto de daños sufridos».

Se otorga a este crédito la naturaleza de ampliable. La correspondiente ampliación de crédito se financiará con baja en otros créditos del presupuesto no financiero del Estado.

Disposición adicional primera. *Ayudas en concepto de anticipo de indemnizaciones por responsabilidad civil.*

1. Las personas beneficiarias de las ayudas del presente real decreto-ley, podrán solicitar, en el marco del procedimiento regulado en el artículo 5, una ayuda adicional en concepto de anticipo de las indemnizaciones por responsabilidad civil que se deriven de los accidentes descritos en el artículo 1 del presente real decreto-ley.

2. El importe de la ayuda en concepto de anticipo será del valor correspondiente a la ayuda establecida en el artículo 3 del presente real-decreto ley para el correspondiente beneficiario.

3. En estos casos, el Estado se subrogará en la titularidad de los derechos de crédito derivados de las indemnizaciones que en su caso se declaren en favor de los beneficiarios previstos en el apartado 1, hasta el límite de la ayuda satisfecha de conformidad con lo establecido en el apartado 2 de esta disposición. El derecho de crédito derivado de dicha subrogación tendrá la consideración de ingreso de derecho público, por lo que para su

recaudación se aplicará lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

4. En caso de que la eventual indemnización que se establezca fuera inferior a la ayuda otorgada en concepto de anticipo, las personas beneficiarias no tendrán que devolver la diferencia. Si la indemnización establecida fuera superior a la ayuda otorgada en concepto de anticipo, las personas beneficiarias recibirán el importe de la indemnización que exceda respecto a la ayuda otorgada.

5. Estas ayudas en concepto de anticipo de las correspondientes indemnizaciones por responsabilidad civil son compatibles con otras subvenciones y ayudas concedidas para la misma finalidad, con las indemnizaciones previstas en el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, y el resto de normativa sectorial de aplicación, y con las indemnizaciones de los seguros suscritos por las propias víctimas.

6. Las ayudas en concepto de anticipo recogidas en esta disposición adicional se imputarán al concepto presupuestario 17.20-451N-880 «Anticipos de las indemnizaciones a las que tiene derecho los beneficiarios previstos en artículo 2 del Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, de ayudas a las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba) y Gélida (Barcelona)».

Se otorga a este crédito la naturaleza de ampliable. La ampliación de crédito se financiará con baja en otros créditos del presupuesto financiero del Estado.

7. A las ayudas incluidas en esta disposición no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ni será de aplicación ningún otro requisito establecido en otras leyes para la obtención de subvenciones. Como excepción a lo anterior, en lo no previsto en este real decreto-ley se aplicará de manera supletoria el título IV y, para la gestión de los reintegros, el procedimiento recogido en el capítulo II, del título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

En todo caso, las ayudas respetarán los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos destinados a tal fin.

8. A efectos de la adecuada tramitación, instrucción y resolución del procedimiento de concesión de estas ayudas, configuradas como anticipos de las indemnizaciones derivadas de la responsabilidad civil, los órganos judiciales competentes para la instrucción, enjuiciamiento o ejecución de los procesos penales incoados con ocasión de estos accidentes ferroviarios notificarán o facilitarán al órgano instructor del procedimiento administrativo para tramitación y concesión de estas ayudas, a solicitud de éste y con carácter previo a la resolución de concesión, las resoluciones judiciales o cuanta información sobre el estado de las actuaciones procesales que resulten necesarias relacionadas con las indemnizaciones por responsabilidad civil que se hubieran anticipado, consignado o satisfecho a las víctimas del accidente, a fin de garantizar la correcta determinación de la ayuda y, en su caso, la eventual subrogación en la titularidad de los derechos de crédito derivados de las indemnizaciones o el pago directo a las personas beneficiarias cuando el importe reconocido exceda de la ayuda otorgada. No se facilitarán las actuaciones procesales o resoluciones que sean o hubieran sido declaradas secretas o reservadas conforme a la ley.

El órgano instructor del procedimiento administrativo resolverá las solicitudes de ayuda en concepto de anticipo dentro del plazo máximo previsto, a la vista de la información facilitada por los órganos judiciales competentes conforme al párrafo anterior. Si transcurrido un mes desde la solicitud de la información al órgano judicial competente la información no se hubiera recibido o fuera insuficiente para la tramitación de la ayuda, el plazo máximo para resolver quedará suspendido hasta la recepción de la información necesaria para la tramitación. Esta suspensión no afectará a la tramitación ni al pago de las ayudas previstas en el artículo 3.

Disposición adicional segunda. *Creación de Oficinas de Atención Integral.*

En las Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno de aquellas Comunidades Autónomas con personas afectadas por los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba), del día 18 de enero de 2026, y por el accidente ferroviario de Gelida (Barcelona), del día 20

de enero de 2026, se crearán oficinas de atención integral para facilitar la solicitud y tramitación de las ayudas y prestaciones recogidas en este real decreto-ley, con especial atención en la provincia de Huelva.

Disposición adicional tercera. *Protección de las personas trabajadoras afectadas.*

1. Las personas trabajadoras que no hayan podido acudir presencialmente a su puesto de trabajo o iniciar su prestación laboral con puntualidad como consecuencia de los accidentes ferroviarios a los que se refiere el artículo uno o de las alteraciones del servicio no podrán ser sancionadas por la empresa ni sufrir perjuicio alguno en su relación laboral.

2. Las personas trabajadoras tendrán derecho a que las compañías ferroviarias les faciliten justificantes acreditativos de las incidencias que hayan provocado alteraciones en la prestación del servicio.

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo establecido en las reglas 1.ª.13.ª, 18.ª, 21.ª, del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, las competencias exclusivas en materia de regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales; bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; el procedimiento administrativo común, sin perjuicio de las especialidades derivadas de la organización propia de las Comunidades Autónomas, así como Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado el 27 de enero de 2026.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

Información relacionada

- El Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, ha sido convalidado por Acuerdo del Congreso de los Diputados, publicado por Resolución de 26 de febrero de 2026. Ref. BOE-A-2026-4666

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.