SOCIEDAD JUSTICIA

Accidente de tren

Antonio Benítez: "Investigan el accidente de Adamuz personas que han trabajado 20 años en Renfe o han tenido cargos"

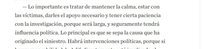
Abogado de las víctimas del Alvia accidentado en Santiago de Compostela

Traducción no certificada ⓘ Llegir en Català Read in English

Antonio Benítez Delos, abogado y socio director de Administratravaldo Abogados. ICIRAS

Leo Galá 20/01/2026

6 min



Regala este artículo

Te puede interesar

Joan Vergs: "Que los profesores no pierdan tiempo enseñando los diacríticos: que vayan a lo fundamental"

BARCELONA Cinco días después del accidente ferroviario en Adamuz (Córdoba), una sentencia rescribe las responsabilidades del mayor siniestro en la alta velocidad española: el de un tren Alvia el 24 de julio del 2013, en Santiago de Compostela, en el que murieron 80 personas y 144 resultaron heridas. Este viernes la Audiencia de A Coruña ha revocado la condena al entonces responsable de seguridad de Adif y ha dejado toda la responsabilidad sobre el maquinista. El abogado Antonio Benítez Delos, socio director de Administratravaldo Abogados, ha acompañado a las víctimas del accidente de Angrois en el proceso de la investigación técnica independiente del siniestro y reclama que en la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) haya solo técnicos que no hayan estado vinculados a Renfe.

¿Qué es lo más necesario en los primeros días después del siniestro?

— Lo importante es tratar de mantener la calma, estar con las víctimas, darles el apoyo necesario y tener cierta paciencia con la investigación, porque será larga, y seguramente tendrá influencia política. Lo principal es que se haga una cosa ha originado el siniestro. Habrá intervenciones políticas, porque si hay responsabilidad de Adif, directamente está implicado el Estado. El problema que surgió en el caso Alvia y que puede surgir aquí es la contaminación política de las causas técnicas.

¿Qué marcará la investigación?

— Por el momento los indicios son absolutamente prematuros, y los audios de las llamadas con el centro de control parecen no revelar nada. Si he visto mucha tranquilidad por parte de la central en Madrid. Lo importante es que se realice una investigación independiente, que la comisión de investigación sea seriamente independiente y que la línea judicial también sea valiente.

La CIAF ha estado bajo la lupa de la Unión Europea por falta de independencia y, sin embargo, entre los miembros actuales hay personas que han estado vinculadas a Renfe ya Adif. ¿No ha habido suficientes cambios?

— En el momento en que una persona ha trabajado para organizaciones implicadas, la independencia real que exige Europa no se cumple. Podemos tener serias dudas de que no exista un conflicto de interés, precisamente porque los miembros de la CIAF tienen una trayectoria previa en las organizaciones y empresas que están directamente implicadas en el siniestro.

¿Cómo llegaron a los procedimientos por infracción de la norma europea?

— Fue impulsado por la propia plataforma de afectados frente a la pasividad de los políticos en España. La Agencia Ferroviaria Europea emite un dictamen y dice que existe una falta total de independencia porque los miembros de la CIAF que investigaron el siniestro de Angrois habían estado vinculados con las organizaciones implicadas: Renfe, Adif y el ministerio de Fomento. También revela que no se había dado oportunidad a las víctimas que aportaran pruebas. El problema principalmente consiste en que Europa emite este informe en el que señala la falta de independencia, pero carece de medios coercitivos para obligar a España a llevar a cabo una nueva investigación independiente.

> Europa señala la falta de independencia de la CIAF, pero carece de medios coercitivos para obligar a España a realizar una nueva investigación independiente "

¿Y qué ha hecho?

— A partir de ahí entró mi despacho. Solicitamos a la CIAF, con miembros ya renovados porque se habían jubilado, que realice una nueva investigación con miembros independientes. No nos contestan, pero en el Tribunal Superior de Justicia de Madrid consiguimos una sentencia que obliga, algo sin precedentes, a que se reúnan los actuales miembros de la comisión y valoren la petición de las víctimas de repetir la investigación con técnicos independientes. Se reúnen, pero consideran que la investigación que se realizó en su día ya era totalmente independiente y sesgadísima. Esta resolución la hemos recurrido y estamos a la espera de sentencia.

¿Esta sentencia podría hacer que se repita la investigación?

— Sí. Estamos pendientes de recibirla en los próximos meses, a más tardar.

¿Cuáles son los principales puntos que debería revisar?

— La CIAF incluyó al 100% al maquinista y la línea judicial acabó condenando, además del maquinista, al entonces jefe de seguridad de Adif. Pese a que ahora la Audiencia de A Coruña absuelve al director de seguridad, no entra nada de acuerdo con la sentencia. Hubo una negligencia en la seguridad, y también existe el voto particular de la magistrada que discrepa de la absolución. La cuerda de Angrois donde había que aminorar drásticamente la velocidad estaba huérfana de señalización. El jefe de maquinistas había indicado que era peligroso y se hizo caso omiso de estas advertencias. Con una balisa se habría evitado el accidente. Por otro lado, en este tramo se desconectó el sistema EETMS, que activa el frenado automático en caso de exceso de velocidad. Es importante que la investigación indique quiénes son los responsables de ello, porque todos los políticos han salido de rositas y estas decisiones no solo corresponden al jefe de seguridad de Adif.

En 2024, una ley creaba una autoridad independiente para investigar los accidentes ferroviarios.

— Se realizó este proyecto para garantizar la independencia de la búsqueda de accidentes, pero no se ha aplicado. La CIAF sigue sin ser independiente en cuanto a los cánones que marcan las directivas europeas. La muestra es que entre los miembros actuales hay una persona que ha trabajado 20 años en Renfe, y otro ha sido jefe de coordinación. Deberían ser técnicos que no hayan participado o prestado servicios en ninguna empresa del sector ferroviario en España.

Los afectados del Alvia de Santiago tuvieron que esperar a más de 10 años para una sentencia. ¿Puede pasarles lo mismo a las víctimas de Adamuz?

— Si la causa es penal y civil, como aquella, sí puede tardar muchísimo, aproximadamente lo mismo. Si nos enfocamos solo en una responsabilidad patrimonial del Estado, podrían acortarse los plazos.

¿Qué implicaría que la vía penal quedara al margen?

— Puede no haber delito y que exista indemnización. Si existe una responsabilidad, el delito sería la consecuencia más grave, pero podría ser que la negligencia no sea tan grave para que exista un delito y simplemente exista una indemnización de los daños y perjuicios por parte de Adif y Renfe. De todas formas, aunque más o menos que seguirá el mismo proceso que el caso Alvia.

Esta semana también ha ocurrido un accidente worst on Rodalies, y los siniestros de los últimos días han atizado las dudas sobre el estado de las infraestructuras.

— Debería ser un técnico quien lo diga. Como usuario, simplemente puedo decir que o el AVE anteriormente nunca se retrasaba ni un minuto y era de los servicios públicos más puntuales, si no el que más. Y en los últimos tiempos existe una ralentización sustancial en los viajes. Estamos viendo unos retrasos y siniestros que son absolutamente anómalos y que ponen en cuestión al menos la estabilidad y si las instalaciones se adecuan a los tiempos que corren y a la infraestructura que necesita el país.

Viendo estas dudas, ¿hay algo que se pueda hacer desde el ámbito jurídico sin que tenga que haber un siniestro antes?

— La administración, Adif, tiene la obligación de mantener las vías y garantizar la seguridad de todos los ciudadanos. Y ahora más que nunca, de revisar todos los puntos críticos, todas las instalaciones o tramos en los que existía cierto peligro o en las que las vías, tal vez, están obsoletas.

No hay comentarios. Sé el primero en comentar este contenido.

CONDUYA

ACCIDENTE

Más de Justicia

SOCIEDAD · JUSTICIA

Cinco condenados por revender por Wallapop tratamientos de fertilidad conseguidos con recetas falsas

Lea Galá · 23-10-2026

SOCIEDAD · JUSTICIA

Las mayores palizas de control de órdenes de alejamiento tendrán más batería y no se podrá entrar la SIM

ARA · 27-10-2026

SOCIEDAD · JUSTICIA

El gobierno español anuncia otros 91 jueces para Cataluña: "Por fin al déficit histórico"

Lea Galá · 20-10-2026

SOCIEDAD · JUSTICIA

Antonio Benítez: "Investigan el accidente de Adamuz personas que han trabajado 20 años en Renfe o han tenido cargos"

Lea Galá · 20-01-2026

Apoya la información de calidad y rigor. Entre todos hacemos el ARA.

SUSCRÍBETE

LO MÁS POPULAR

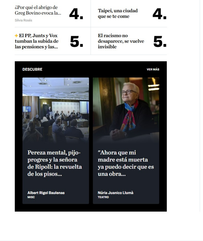
LO MÁS VISTO

1. Un pueblo de Italia al borde del abismo: así ha quedado después...
2. Sigúrdarres en el cartel de Hollywood, la nueva polémica L...
3. Detenido un hombre por matar a su hija en Córdoba
4. ¿Por qué el abrigo de Greg Rocione roza la...
5. El PP, Junts y Vox tumban la subida de las pensiones y los...

LO MÁS COMENTADO

1. Libro del Parlament
2. El gobierno español tramita una primera petición de indulto...
3. Tres horas de electricidad gratis al día: la solución...
4. Taipei, una ciudad que se le come
5. El racismo no desaparece, se vuelve invisible

DESCUBRE VER MÁS



Percea mental, pijo-progres y la señora de Rijoll: la revuelta de los pisos...

Albert Rigol Roaferas ARA

"Ahora que mi madre está muerta ya puedo decir que es una obra...

Núria Juanico Llorà Vanity

© ARA 2026 Privacidad Condiciones Cookies

Colaboradores

Generalitat de Catalunya Departament de Treball i Indústries · Consorci de Turisme Cultiu i Esports · Ajuntament de Barcelona · Institut Català de Finances · Institut Ramon Llull · ACCIÓ · Institut Català de Les Empreses Culturals · Generalitat de Catalunya