

ACCIDENTE DE TRENES EN ADAMUZ >

Mario Samper, representante de las víctimas de Adamuz: “El tren en España no es seguro. Dios quiera que no vuelva a pasar”

El presidente de la mayor asociación de víctimas pide la dimisión del ministro Puente y explica en el Senado que la ayuda al Alvia apareció 45 minutos después del choque



01:54

El presidente de la Asociación de Víctimas por el Descarrilamiento de Adamuz (AVDA), Mario Samper Pereira, este lunes 26 de mayo durante su comparecencia ante la Comisión de Investigación en el Senado sobre el estado de la red ferroviaria en España.

Foto: ALEJANDRO MARTÍNEZ VELEZ (EUROPA PRESS) | Video: EPV



JAVIER F. MAGARIÑO
Madrid · 26 MAY 2026 · 11:22 CEST

🗨️ · 📘 · 🐦 · 🔄 · 61

 Añadir EL PAÍS en Google

Total desconfianza en la seguridad del sistema ferroviario; petición de dimisiones en el Ministerio de Transportes, comenzando por la del ministro Óscar Puente; y crudeza en el relato de [la tragedia acontecida el pasado 18 de enero en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla](#), al paso por Adamuz (Córdoba). Son algunos de los apuntes que deja este lunes la comparecencia en el Senado del presidente de la Asociación de Víctimas del Accidente de Adamuz (AVDA), Mario Samper, muy crítico con la acción del Gobierno en materia ferroviaria a lo largo de las casi tres horas de intervención en la comisión de investigación sobre el estado de la red. Esta se desarrolla en las últimas semanas a raíz de los accidentes con víctimas mortales en Andalucía y en la línea 4 de Rodalies de Cataluña, este último el 20 de enero. “Estábamos enterrados entre hierros, desangrándonos, y no venía nadie”, ha lamentado el que era uno de los viajeros del Alvia de Renfe accidentado ese domingo de enero en Adamuz.

Samper viajaba en el coche 4 del convoy que viajaba entre Madrid y Huelva y colisionó con un [Irvo descarrilado pocos segundos antes](#), que cubría la ruta Málaga-Madrid. Desde su fatal experiencia ha sido contundente al afirmar que “el tren en España no es seguro”; a renglón seguido ha añadido que “Dios quiera que no vuelva a pasar; hay muchas criaturas viajando en tren todos los días”. Mario Samper, acompañado en la sala por el abogado Antonio Benítez Ostos, socio director del despacho que coordina la defensa de la asociación, Administrativando Abogados, ha reprochado al Ejecutivo la “falta de atención a la red ferroviaria” y ha echado de menos la instalación de sistemas de detección de roturas de carril, de los que el gestor de la infraestructura, Adif, asegura que no existen en el mercado. “Segura es la alta velocidad en Japón, España no tiene mucho que decir en este sentido”, ha declarado Samper.

El viajero que encabeza la asociación de víctimas sufrió una fisura en el esternón y latigazo cervical, viajando lejos de los dos primeros coches del Alvia que acabaron convertidos en un amasijo de hierros en un terraplén. Las heridas psicológicas son mayores. “Heridos somos todos los que viajábamos en los trenes”, ha sostenido Samper en la apertura de su intervención. Él mismo intervino en la evacuación de viajeros del convoy Alvia de Renfe: “Cuando pasé a la parte delantera del tren vi que estaba partido por la mitad y que había personas muertas y mucha sangre. Fueron escenas de terror”, ha relatado en el Senado.

Hasta ahora habían comparecido en la comisión el ministro de Transportes, Óscar Puente; los presidentes de Adif y de Renfe, [Luis Pedro Marco de la Peña](#) y Álvaro Fernández Heredia, respectivamente; el exsecretario de Estado de Infraestructuras, Pedro Saura; la exministra de Transportes, [Raquel Sánchez](#); el representante del sindicato de maquinistas ferroviarios Semaf, [Diego Martín](#); o el presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, Iñaki Barrón. Todos coincidieron en lanzar un mensaje de confianza en la seguridad de las redes ferroviarias y en que el siniestro de Adamuz fue una excepción entre millones de kilómetros de servicio ferroviario prestado en este país. Pero Samper, la voz más crítica escuchada hasta ahora, se ha referido a las limitaciones de velocidad en distintas líneas por problemas graves de vía, y a “la imposibilidad de tener un vaso de agua en la mesa o trabajar con un portátil cuando viajas entre Madrid y Huelva” por las vibraciones.

Cuatro meses después de la tragedia, no han sido analizadas aún las pruebas que pueden arrojar luz sobre [el supuesto fallo en la infraestructura](#) en Adamuz: el carril de 2023 fracturado en el kilómetro 318,681 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, y la soldadura de este con una viga de 1989. El accidente dejó 46 víctimas mortales en ambos trenes.

Mario Samper fue de los pasajeros que salió del Alvia hacia la estación técnica de Adamuz en busca de ayuda, topándose con un guardia civil “unos 45 minutos después” de la colisión e informando sobre la presencia de un tren de Renfe siniestrado. “Pasó bastante tiempo desde el suceso hasta que las ambulancias y bomberos se dirigieron al Alvia”, ha dicho durante el turno de interrogatorio del Partido Popular. También se ha referido al “caos” en los centros de control de tráfico y entre los sistemas de atención de emergencias 112 de Madrid y Andalucía, reiterando la petición de explicaciones a la Junta de Andalucía: “Me consta que en el 061 el personal atendió las llamadas de las víctimas con sus móviles y apuntando con papel y bolígrafo”, se ha quejado.

En el largo relato de sinsabores, Samper también se ha referido a la situación económica apurada de muchas de las víctimas: “A algunos se les ha tenido que poner los 10 euros por pertenecer a la asociación”, ha dicho en relación a la necesidad de ayuda urgente para sufragar los tratamientos. [Un real decreto del pasado 27 de enero fijó las prestaciones económicas para las víctimas](#), tanto del accidente de Adamuz como del de Gélida (Barcelona), en 216.000 euros por persona fallecida y entre 4.800 y 168.000 euros para los heridos, incluyéndose pagos a fondo perdido y anticipos con cargo a la liquidación de los seguros de responsabilidad civil y obligatorio. Desde AVDA se ha puesto de manifiesto que muchas personas, con daños psicológicos, han quedado desprotegidas al no ser consideradas víctimas.

Carga contra Puente

En el capítulo de responsabilidades, Mario Samper ha llegado hasta el ministro de Transportes, Óscar Puente: “Hay una cadena de responsabilidades y el último es el presidente de Adif y quien lo ha puesto ahí. No se han implementado las medidas necesarias”. El representante de la asociación de viajeros ha recordado que se quedó “estupefacto” cuando escuchó al ministro afirmar que él no había soldado los railes en Adamuz. “Pedimos a los grupos políticos que asuman responsabilidades y que trabajen en conjunto y de manera rápida para evitar que haya roturas de carril que no se detectan”. Además de una nueva consideración de víctima de siniestro en el transporte, AVDA exige mejoras técnicas que ofrezcan garantías de seguridad en el tren.

En la serie de interrogatorios también ha salido a colación la “falta de transparencia” que, a juicio de la asociación, se está dando en el proceso de investigación. “Queremos conocer los borradores de las personas de la CIAF que actúan a pie de campo, porque luego son corregidos por otros que no han estado en la zona del accidente. ¿Buscan erratas o qué buscan? También se han pedido refuerzos para la investigación y no se les atiende desde el Ministerio de Transportes. ¿No pagamos impuestos suficientes para que asignen otras dos personas a la investigación? Necesitamos conocer la verdad y que sea ya”, ha criticado Mario Samper, quien también ha hablado de “convulsión” entre las personas que sufrieron el siniestro por las modificaciones de partes de trabajo, una vez sucedido el accidente, que fueron realizados durante la reforma de la infraestructura en Adamuz.

“El carril llevaba 22 horas roto y nadie lo detectó. Pasaron 25 trenes por allí a modo de ruleta rusa y no tocó a nosotros. Nadie detectó la caída de tensión en el circuito de vía, que puede indicar una rotura, porque en este país no nos dedicamos a esto. Óscar Puente no soldó el carril, pero debe dimitir porque es responsable del mantenimiento de la infraestructura [...] El único que nos ha pedido perdón hasta ahora ha sido el presidente de Adif”, ha sentenciado Samper, quien ha defendido que no es necesaria la resolución de la actual investigación técnica y policial sobre el siniestro para que se produzcan dimisiones en el entorno del Ministerio de Transportes.

Desde el colectivo AVDA se ha concedido que el sistema de indemnizaciones articulado por el Gobierno mejora la situación de accidentes anteriores, pero también se ha cargado contra la burocracia que media para la petición de unas ayudas que considera insuficientes: “Se está actuando, pero hay muchas necesidades [por cubrir], algunas bajo competencia de la Junta de Andalucía”.

La senadora socialista Paula Alicia Somalo ha intervenido en defensa de la actuación del actual Gobierno: “Entre 2012 y 2018 [con el PP al frente del Ejecutivo] cayó drásticamente la inversión en el ferrocarril. Fueron 1.700 millones en 2018, y la inversión supera los 4.500 millones anuales en estos momentos, y una parte redundante en la seguridad. La situación de abandono no se recupera en dos días”. Samper ha aclarado que su asociación es “apolítica” y que en nada ayuda a la solución de los problemas que los partidos crucen acusaciones sobre una mayor o menor atención presupuestaria: “El ruido político no nos produce más que dolor”.

SOBRE LA FIRMA



Javier F. Magariño
[VER BIOGRAFÍA](#)

🔗 El mejor análisis de la actualidad con Milagros Pérez Oliva, en EL PAÍS de la mañana.

📧 · 📷 · 📧 · 📧

COMENTARIOS · 61

Más información



Transportes pide personarse en la causa de Adamuz

ÚLTIMAS NOTICIAS

- 19:20 | Entre mariachis y 'selfies' con Sheinbaum: BTS comparte un video inédito de su visita a Palacio Nacional
- 19:19 | Fertilizantes, focos y filtros para la marihuana: desarticulada una red de 'growshops' que facturó 80 millones
- 19:17 | La sombra infinita de Carlos Ruiz Zafón cumple sus primeros 25 años
- 19:16 | Trump avanza en su cruzada contra los periodistas y propone obligar a empleados públicos a firmar contratos de confidencialidad

LO MÁS VISTO

1. La fiscal superior de Madrid abre un expediente a las dos fiscales que aparecen mencionadas en el 'caso Plus Ultra'
2. La Policía pedirá a un joyero una valoración inicial de las joyas encontradas en la caja fuerte de Zapatero
3. Ranking CYD: las 12 mejores universidades españolas para estudiar la carrera
4. Última hora de la actualidad política, en directo | La UCO lleva más de 10 horas en la sede del PSOE en Ferraz
5. Alexia Putellas se despidió de Barcelona, adiós a la jugadora que cambió la historia