

Víctimas del accidente de Adamuz piden interrumpir la red ferroviaria ante "la falta de sistema de detección de roturas"



Archivo - Imagen de archivo de uno de los trenes implicados en el accidente de Adamuz. - Joaquín Corchero - Europa Press - Archivo

Europa Press Andalucía
Publicado: miércoles, 8 julio 2026 11:51

[↻](#) [IA](#) [Seguir en](#)

HUELVA 8 Jul. (EUROPA PRESS) -

La Asociación Víctimas Descarrilamiento Adamuz ha pedido al Gobierno y a Adif que interrumpan temporalmente el tráfico ferroviario en España hasta que se emita la certificación técnica "pertinente" que garantice "la plena seguridad y fiabilidad del sistema" después de la advertencia de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) a Adif de que "no se contempla un sistema dirigido a la detección de roturas de carril".

En un comunicado, la asociación ha informado del envío de un requerimiento formal, a través de su abogado Antonio Benítez Ostos, socio director de Administrativando Abogados, al presidente de Adif, Luis Pedro Marco de la Peña; a la presidenta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, Rocío Báguena; y al ministro de Transportes, Óscar Puente, para que decreten de "manera inmediata" la interrupción temporal del tráfico ferroviario en España.

Así, exigen que esta medida excepcional se mantenga en vigor hasta que se emita la certificación técnica "pertinente" que garantice "la plena seguridad y fiabilidad del sistema, debiéndose de adoptar la totalidad de actuaciones necesarias a tal fin".

Esta actuación ha sido adoptada por la asociación, tras conocer que el presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), Ignacio Barrón, ha enviado una comunicación al presidente de Adif, en el que le advierte que "el procedimiento específico sobre la gestión de defectos en la infraestructura ferroviaria, no contempla un sistema dirigido a la detección de roturas de carril", sino que establece "procedimientos de inspección y auscultación de la vía para la prevención de las roturas, pero no se considera específicamente la detección de roturas de carril una vez producidas".

"Ello permite concluir que las medidas mitigadoras preventivas no son suficientes para eliminar completamente el riesgo de una rotura", han señalado desde la entidad.

Por ello, la CIAF, según ha indicado la asociación, conmina a la adopción "inmediata" de todas las medidas posibles para la prevención y detección temprana de roturas de carril, así como todas aquellas medidas mitigadoras, que reduzcan el riesgo asociado a las mismas, con el fin de que "puedan ser detectadas antes de que puedan provocar daños de importancia".

"Esta circunstancia que pone de manifiesto la CIAF, unida a otras deficiencias técnicas que conocemos y que han sido indicadas en el escrito que hemos presentado telemáticamente nos llevan a considerar que la infraestructura ferroviaria actual adolece de deficiencias estructurales que comprometen los estándares mínimos de seguridad operativa y que, por ende, es necesario suspender temporalmente y de forma inmediata el tráfico ferroviario en España", han explicado desde la asociación.

ESCRITO

Asimismo, en dicho escrito, la asociación señala que la exigencia se fundamenta en una "ineficacia preventiva", ya que la CIAF determina que el procedimiento específico de Adif "inspecciona la vía para prevenir fallos, pero no contempla un sistema para detectar una rotura una vez producida". "Esta circunstancia nos resulta gravísima y supone un riesgo alto en la seguridad de nuestro sistema ferroviario. Tanto más cuando se ha hecho público que la rotura de vías es una situación que sucede con cierta frecuencia".

Por otro lado, la asociación señala que las inspecciones técnicas preliminares indican que el carril del accidente de Adamuz "presentaba una rotura franca desde bastantes horas antes del siniestro", lo que demuestra, a su juicio, que "las medidas actuales no bastan para eliminar el riesgo".

Además la entidad pone el acento sobre la "falta de herramientas de alarma", puesto que el sistema actual registra parámetros para el mantenimiento planificado, pero "no funciona como una herramienta de alerta inmediata para el tráfico ferroviario".

Por todo ello, la comisión requiere a la dirección de Adif a "reforzar los mecanismos de control e instalar métodos rápidos de identificación de fallos graves en la vía antes de que se emita el informe de conclusiones definitivo del accidente".

Asimismo, en el escrito, la asociación señala que, a punto de cumplirse seis meses desde el fatídico accidente, que se saldó con 46 víctimas y 432 personas lesionadas, "sindicatos del sector denuncian que la frecuencia y el alcance de las auscultaciones en la vía --que evalúan el estado y el rendimiento de la infraestructura detectando posibles riesgos-- son del todo insuficientes".

En este sentido, la entidad asegura que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria alerta de "la necesidad de modernizar la tecnología de detección temprana para aquellas fisuras internas críticas que el ojo humano o las revisiones convencionales a pie no logran ver a tiempo".

Por otro lado, en el escrito se incluye que, "inexplicablemente" en España "se carece de un sistema de alerta en tiempo real que avise instantáneamente una vez que el raíl ya se ha quebrado de forma imprevista". "Ello, pese a que se ha declarado que existen más de cien roturas al año".

Asimismo, la entidad también subraya que "no existe una geolocalización y aviso exacto, inmediato y autónomo de los trenes al puesto de mando cuando se produce un descarrilamiento", toda vez que "muchos de los trenes en circulación carecen en su interior de cámaras de videovigilancia y ninguno en su exterior está dotado de ellas" y que los componentes físicos diseñados para evitar que el equipaje se desplace o caiga de los portaequipajes superiores de los trenes resultan ser insuficientes y poco eficaces".

Además, la entidad indica que cualquier usuario "puede detectar las vibraciones o traqueteos excesivos en los trenes" que "revelan problemas críticos como desgaste en las ruedas, vías deterioradas y fallas de suspensión, fatiga del material y la rotura de componentes.

Por otro lado, advierten del "número de incidencias en la infraestructura" y "los constantes retrasos resultan ser periódicos y alarmantes", además de que los sistemas de emergencia del 061 y 112 autonómicos "no se encuentran plenamente coordinados con unos protocolos de actuación homogéneos en toda España".

Igualmente recogen que el sindicato de maquinistas SEMAF (el mayoritario del sector) es la entidad que ha trasladado las "mayores advertencias técnicas" como "inestabilidad de rodadura, ya que los conductores reportan continuas oscilaciones y vibraciones anómalas en los trenes a velocidades cercanas a los 280 km/h; botes e irregularidades en la vía; desgaste ondulatorio del carril; alteraciones milimétricas repetidas en los parámetros esenciales de la vía; o fatiga de materiales.

También este sindicato ha advertido sobre "exceso de peso por eje; que Adif recurra excesivamente a ordenar circulaciones lentas con precaución visual en tramos dañados, en lugar de clausurarlos provisionalmente.

A todo ello, la asociación añade que, desde el accidente, "no se ha llevado a cabo ningún tipo de medida urgente y efectiva tendente" y concluye que la infraestructura ferroviaria actual "adolece de deficiencias estructurales que comprometen los estándares mínimos de seguridad operativa".

Últimas noticias sobre estos temas >

Adif

Contenido patrocinado



Tu hotel ideal te está esperando

Descubre nuestros destinos más paradisíacos y vive unas vacaciones ...

RIU Hotels & Resorts | Patrocinado

Haz clic aquí



Consigue un iPhone 17 Pro al cambiarte a MasMóvil

Primer mes de seguro gratis, todo por venir a MasMóvil

MASMÓVIL | Patrocinado

Ver oferta

