



## [Accidente de Adamuz: Un informe revela que ADIF ignoró una alerta 22 horas antes del siniestro](#)

AEC  
09/04/2026

La investigación sobre el accidente ferroviario de Adamuz (Córdoba), que dejó 46 heridos el pasado 18 de enero de 2024, arroja conclusiones demoledoras que apuntan directamente a la gestión de la empresa pública ADIF. Un informe de la Guardia Civil, entregado al juzgado de Instrucción 2 de Montoro, revela que el sistema de seguridad **detectó una alteración eléctrica compatible con una rotura de carril casi 22 horas antes del descarrilamiento**. Sin embargo, la tragedia no se evitó porque el sistema no estaba configurado para lanzar una alarma automática, una decisión amparada en una supuesta «baja fiabilidad» que ahora queda en entredicho.

*«En conclusión, el sistema SAM llegó a registrar de forma pasiva una alteración eléctrica compatible con una rotura horas antes del accidente, pero el sistema de señalización no estaba configurado para alertar de ello de forma automática (...) y ADIF a pesar de contener en sus especificaciones que debe estar diseñado para detectar la fractura, no lo exigió».*

**– Conclusión del informe de la Guardia Civil.**

## La Crónica de un Desastre Anunciado

---

El informe de los agentes es taxativo. La empresa responsable del sistema, Hitachi Rail, admitió que la detección era técnicamente posible, pero que la fiabilidad en esa línea era «muy baja». Esta excusa, sin embargo, choca frontalmente con las propias especificaciones de ADIF. La investigación desvela que el Sistema de Apoyo al Mantenimiento (SAM) registró una caída de tensión anómala y sostenida la noche anterior al siniestro, un indicio claro de que algo grave ocurría en la vía.

---

### La Alerta Ignorada

El sistema registró una caída de tensión desde los 2V habituales a **1,5V a las 21:46 horas del 17 de enero**. Esta situación anómala se mantuvo durante casi 22 horas hasta el accidente. La alarma automática solo se activaba por debajo de 0,780V, un umbral que nunca se alcanzó hasta el colapso total de la vía.

---

Para visualizar la gravedad de la omisión, el siguiente gráfico muestra la evolución de la tensión en la vía. Se puede observar claramente la caída anómala horas antes del accidente, muy por encima del umbral de alerta configurado, lo que evidencia un fallo de diseño y de protocolo inaceptable.

## **Incumplimiento de la Propia Normativa de ADIF**

---

Lo más grave del caso es que ADIF, la empresa pública que gestiona las infraestructuras ferroviarias, parece haber incumplido sus propias directrices. La Guardia Civil subraya que los pliegos técnicos de la compañía exigen explícitamente que los sistemas de señalización sean capaces de detectar la rotura de un carril.

### LA REALIDAD

ADIF exigía por escrito en sus especificaciones (ET 03.365.311.4\_2017) que el sistema debía ser diseñado para «detectar la rotura del carril», pero en la práctica no lo requirió para la línea de Adamuz, aceptando una configuración que dejaba ciega a la infraestructura ante una de las averías más peligrosas.

Esta no es una exigencia nueva. Los investigadores han localizado advertencias que se remontan a los inicios de la alta velocidad en España, demostrando una negligencia que se ha prolongado durante décadas.



#### Apunte Técnico: Advertencias Históricas Ignoradas

Un memorando técnico redactado para el trazado del AVE en **1992** ya advertía de la importancia de la configuración eléctrica para la detección de roturas. En su punto 2.9, señalaba que «el equipo de señalización de libre vía requiere que el número de las conexiones entre rieles y sistema de retorno sea mínimo, a fin de poder detectar la rotura de un riel». Décadas después, esta premisa fundamental de seguridad fue ignorada en Adamuz.

El informe concluye que deberá dilucidarse la responsabilidad por no haber establecido un sistema de alertas adecuado para estas caídas de tensión anómalas y sostenidas. La evidencia apunta a una

cadena de decisiones erróneas y a una falta de diligencia por parte del gestor público, cuya obligación es garantizar la máxima seguridad en las vías por las que circulan miles de pasajeros cada día. La pregunta que queda en el aire es si alguien asumirá la responsabilidad por un accidente que, según todos los indicios, pudo y debió haberse evitado.