



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente*  
*nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

INFORME FINAL SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0063/2008  
OCURRIDO EL DÍA 22.11.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008

*Informe Final*

## 1. RESUMEN

El día 22 de noviembre de 2008, a las 15:00 horas, el tren de viajeros de media distancia 18918, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a un motorista que circulaba por la caja de la vía, en sentido de la marcha del tren, en el P.K 104,857 de la línea 122 Salamanca – Ávila entre Salamanca y Babilafuente. Como consecuencia del accidente el motorista queda herido grave y es trasladado al hospital, donde fallece poco después.

**Conclusión:** El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima (que circulaba en motocicleta por la caja de la vía) por el lugar por donde pasaba el tren, sin estar autorizado para ello.

**Recomendaciones:** Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 22.11.08/ 15:00 horas  
Lugar: P.K. 104,857, entre Salamanca y Babilafuente  
Línea: 122 Salamanca - Ávila.  
Trayecto: Peñaranda de Bracamonte - Salamanca  
Provincia: Salamanca

El tren de media distancia 18918 de Renfe Operadora, compuesto por el automotor 594102-6 (2 vehículos y 101 Tn de masa remolcada) arrolla a una motocicleta que circulaba por la caja de la vía. El lugar del accidente, en plena vía, está situado en el P.K.104, 857, entre las estaciones de Babilafuente y Salamanca.

El maquinista hace uso del silbato y acciona el freno de emergencia no pudiendo evitar el arrollamiento, resultando herida la persona que conducía la moto, la cual es trasladada al hospital donde fallece.

#### 2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 22 de noviembre a las 19:26 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una motocicleta por el tren de media distancia 18918, en el P.K. 104,857 entre Babilafuente y Salamanca.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio (B.O.E. nº 162 de 07.07.07), en su artículo 21, asigna la



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

competencia para la investigación de accidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 11 de diciembre de 2007, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación de accidentes ferroviarios a:

- Un técnico integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

Integrándose el equipo investigador con:

- El Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 14.01.09.
- El Responsable de Seguridad de Renfe Operadora, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora, entregó su informe particular del accidente el 17.12.08.

INECO S.A., empresa pública, en el marco del Acuerdo para la Encomienda de Gestión para el apoyo a la investigación de accidentes ferroviarios, suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles en marzo de 2008, ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este accidente al Técnico Responsable de la misma.

## **2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO**

### **2.2.1 Personal ferroviario implicado.**

#### **2.2.1.1 Por parte de Renfe Operadora**

- El maquinista principal del tren de media distancia 18918.
- Matrícula: 9711151

### **2.2.2 Material rodante**

- Tren de media distancia 18918 compuesto por el automotor 594102-6 (dos vehículos y 101 Tn de masa remolcada).
- Nº UIC: 967195941026

### **2.2.3 Descripción de la infraestructura**

Trayecto de vía única con bloqueo de liberación automática (BLAU) y control de tráfico centralizado (CTC).



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008

*Informe Final*

#### 2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

#### 2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de León desde donde se informa al Centro Permanente de Seguridad de León, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación, Gerencia Territorial en la Circulación, Jefatura Técnica de Operaciones de Salamanca, Delegación de Comunicación de Adif y Operadores afectados.

A las 15:19 horas el herido es evacuado, quedando al cuidado de los Servicios de Urgencia.

A las 16:39 horas la vía queda libre y se restablece la circulación en condiciones normales.

### 2.3 **VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES**

#### 2.3.1 Víctimas mortales

Un hombre de 26 años

#### 2.3.2 Daños materiales

- Tren 18918, coche 594602-5

Se producen daños en el quitarreses, en el captador del Asfa, en el freno de estacionamiento (cilindro doble y tuberías), en las sirgas de freno del bogie 1º, Scharffenberg, motor A (radiador de agua, filtro del aire y tuberías), motor B (guardamotor, correa bomba, manguito y toma rápida).

#### 2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Se suprimen dos trenes de media distancia, incluido el de la incidencia.

Resultan afectados tres trenes de media distancia con un retraso total de 132 minutos.

La vía estuvo interceptada 1 hora 39 minutos (desde las 15:00 horas hasta las 16:39 horas).

### 2.4 **CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS**

En el momento del arrollamiento el tiempo atmosférico era despejado.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008

Informe Final

### 3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

#### 3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

##### 3.1.1 Personal ferroviario

De la toma de declaración realizada al maquinista, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

*“Circulando con el tren, al salir de la curva veo 2 motoristas, uno por la caja de la vía en el mismo sentido que el tren y otro por el margen exterior en el sentido de la marcha del tren. Hice repetido uso del silbato del automotor y actué sobre el freno de emergencia, siendo inevitable el arrollamiento. En ningún momento tuve la sensación de que el motorista hiciera ademán de modificar su trayectoria.”*

#### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

##### 3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 18918 posee el título de conducción y está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

Realizó su último reciclaje formativo el 02/03/06y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 10/11/05.

#### 3.3 NORMATIVA

##### 3.3.1 Legislación nacional y comunitaria pertinente

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

##### 3.3.2 Otras normas

Reglamento General de Circulación.

Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 de 27 de julio de 2006.

Orden Ministerial de Homologación de Material Rodante, 233 de 31 de enero de 2006.

Orden Circular 1/2008 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.*



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008

Informe Final

### 3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis del registrador de seguridad del automotor 594102-6 se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 118 km/hora.

Según el cuadro de velocidades máximas de la línea, existe una limitación permanente de velocidad por curva entre los puntos kilométricos 105,040 y 104,812 de 130 km/hora, por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.

### 3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren 18918.

- en el día del accidente: 7 minutos
- 24 horas anteriores: 2 horas y 35 minutos
- 48 horas anteriores: 5 horas y 18 minutos

Al maquinista, el día del accidente, se le realiza la prueba de alcoholemia en aire expirado dando resultado negativo (0,00 mg/1000 ml).

### 3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

La vía tiene un trazado recto en el punto donde ocurre el accidente. A ambos márgenes de la vía se realizaban trabajos en la carretera.

Según el informe de Adif el motorista accedió a la vía desde un camino de tierra paralelo a la misma.

### 3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Peñaranda de Bracamonte – Salamanca donde sucede el accidente es.

La media semanal de circulaciones es de 130, considerada como baja. Estas circulaciones se desglosan en: 110 de media distancia; 17 de mercancías y 3 de servicio.

## 4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### 4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en el P.K. 104,857 de la línea 122 Salamanca – Ávila.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008

Informe Final

Según el registrador de seguridad del automotor 594102-6, el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida en el tramo.

Según lo declarado por el maquinista, al percatarse de la presencia de un motorista circulando por la caja de la vía, hizo uso del silbato repetidas veces y actuó sobre el freno de emergencia, por lo que la actuación del maquinista fue correcta.

Tanto la tasa de alcoholemia como la jornada de trabajo del maquinista cumplen lo establecido en las Disposiciones adicionales undécima y duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario (RD 2387/2004, de 30 de diciembre): *Tasa de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

Tanto el material rodante como los sistemas de control de la infraestructura funcionaban correctamente en el momento del accidente y de acuerdo a la normativa de seguridad.

A efectos de la causalidad del accidente se ha podido comprobar que:

Según lo declarado por el maquinista, la víctima en ningún momento hizo ademán de modificar su trayectoria.

#### 4.2 CONCLUSIONES

Por tanto, vista la descripción de los hechos y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, así como los informes particulares de Adif y Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima (que circulaba en motocicleta por la caja de la vía) por el lugar por donde pasaba el tren, sin estar autorizado para ello.

#### 5. MEDIDAS ADOPTADAS

Dadas las características del suceso no se han adoptado medidas específicas de protección.

#### 6. RECOMENDACIONES

Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 24 de febrero de 2009.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

RESOLUCIÓN SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0063/2008  
OCURRIDO EL DÍA 22.11.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0063/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 24 de febrero de 2009, analizado el expediente nº 0063/2008 del accidente acaecido en el P.K. 104,857 de la línea 122 Salamanca - Ávila, el 22.11.2008, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 24 de febrero de 2009