



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008*

*Informe definitivo*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0003/2008  
OCURRIDO EL DÍA 22.02.2008



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008*

*Informe definitivo*

## 1. RESUMEN

El día 22 de febrero de 2008, a las 20:00 horas, la locomotora aislada ME663, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, colisiona con un vehículo de carretera en el apeadero de Salbio, situado en el P.K. 218,654, de la línea 700 Casetas-Intermodal Abando Indalecio Prieto, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif. El vehículo se precipitó desde el paso superior de la autopista A-625, después de romper los pretiles de protección. El único ocupante del vehículo falleció en el accidente.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en la invasión de la vía por el vehículo previamente accidentado, no pudiendo evitarse su arrollamiento.

Recomendaciones: dadas las características del suceso no se estima necesario realizar recomendaciones.

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 22.02.08./ 20:00

Lugar: Apeadero de Salbio, P.K. 218,654, entre las estaciones de Amurrio y Llodio

Línea: 700 Casetas-Intermodal Abando Indalecio Prieto

Trayecto: Orduña-Bilbao Abando

Provincia: Álava

La maquinista de la locomotora aislada ME663 a su paso por el Apeadero de Salbio, situado en el P.K. 218,654, observa que sobre la vía I se encuentra un vehículo de carretera, que había caído al apeadero desde el paso superior de la carretera A 625 por un terraplén de 45° de pendiente, situado en el lado izquierdo sentido de la marcha del tren. La maquinista acciona el freno de urgencia pero no puede evitar el arrollamiento del vehículo en el P.K. 218,743, arrastrándolo 157 metros hasta pararse en el P.K. 218,900.

#### 2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), a las 14:52 horas del día siguiente al suceso y a través de mensaje de correo electrónico, informó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios de que se había producido la colisión de una máquina aislada con un vehículo de carretera, en el apeadero de Salbio.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente  
nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008*

*Informe definitivo*

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 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 Norte de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 04.04.08.
- 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 04.04.08.

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

- La maquinista de la locomotora aislada ME663

Matrícula: 8931156

#### 2.2.2 Material rodante

La locomotora implicada en el accidente, ME633 pertenece al Área de Actividad de Mercancías.

Nº UIC de la locomotora: 95710269953-6



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008

*Informe definitivo*

### 2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto con bloqueo automático banalizado en doble vía con control de tráfico centralizado (B.A.B con C.T.C).

### 2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía, modalidad A.

### 2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

Desde el Puesto de Mando de Miranda de Ebro se avisa a los servicios de emergencia, a Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Adif y Renfe Operadora, Jefatura Técnica de Operaciones de Bilbao y Operador de Mercancías.

A las 20:30 horas se personaron los agentes de la Guardia Civil, policía autonómica, bomberos y personal sanitario.

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

### 2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 60 años

### 2.3.2 Material rodante, infraestructura y medio ambiente

No se produjeron daños ni en las instalaciones ni en el medio ambiente. Daños de escasa consideración en el material motor.

### 2.3.3 Bienes de terceros

El vehículo accidentado queda siniestro total (Opel Astra, matrícula: 7612 FSZ)

### 2.3.4 Minutos perdidos. Interceptación de vía

La vía I quedó interceptada desde las 20:00 horas hasta las 23:59 horas; la vía II desde las 20:00 horas hasta las 21:30 horas.

Los siguientes trenes, del Área de Actividad de Cercanías en el trayecto Orduña-Llodio, fueron suspendidos: 26607; 26598; 26604; 26602; 26609 y 26611

Los siguientes trenes, del Área de Actividad de Ave Larga Distancia en el trayecto Orduña-Bilbao, fueron transbordados: 233 y 201

Los siguientes trenes sufrieron retrasos:



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008

Informe definitivo

9 trenes de Cercanías sufrieron un total de 110 minutos de retraso.

2 trenes de Ave Larga Distancia sufrieron un total de 70 minutos de retraso.

7 trenes de Mercancías sufrieron un total de 739 minutos de retraso.

#### 2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

Las condiciones atmosféricas en el momento del accidente eran buenas.

### 3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

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

##### 3.1.1 Personal ferroviario

En la toma de declaración realizada el 23 de febrero, la maquinista dijo:

*"Iba reduciendo la velocidad sobre unos 90 km/h cuando veo en la vía un vehículo caído a unos 150 metros. Hago uso de la seta de urgencia, no pudiendo evitar el arrollamiento y lo desplazo unos 100 metros más. Pulsé la emergencia y avisé al CTC del arrollamiento ocurrido y que iba a bajar para ver lo sucedido."*

#### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

##### 3.2.1 Requisitos del personal

La maquinista posee el Título y Habilitación conforme la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 de 27 de julio de 2006.

Realizó su último reciclaje formativo el 20/12/2007 y su último reconocimiento el 23/02/2005.

#### 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

##### 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



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008

Informe definitivo

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

Consigna serie A, nº 2457, del Bloqueo Automático Banalizado con Control de Tráfico Centralizado del trayecto Orduña-Bilbao Abando.

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

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Según el análisis de la memoria estática del registrador jurídico de la locomotora (MEMOTEL) el tren circulaba a 87 km/hora en el momento de accionarse el freno de urgencia y a 62 km/h cuando arrolla al vehículo.

Según el cuadro de Velocidades Máximas, al paso por el apeadero de Salbio, la velocidad máxima permitida es de 100 Km. /h por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.

### 3.5 DOCUMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN

#### 3.5.1 Medidas adoptadas por el Puesto de Mando

Desde el Puesto de Mando de Miranda de Ebro se activan los protocolos de actuación para accidentes y se avisa a los servicios de emergencia, a Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Adif y Renfe Operadora, Jefatura Técnica de Operaciones de Bilbao y Operador de Mercancías.

#### 3.5.2 Medidas destinadas a proteger y salvaguardar el lugar

Se interceptan las dos vías, la vía II hasta las 21:30 horas y la vía I hasta las 23:59 horas.

### 3.6 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada de trabajo de la maquinista

-en el momento del suceso: 7 horas y 15 minutos; 1 hora y 32 minutos de conducción

Jornada de trabajo del maquinista

24 horas antes: 4 horas y 20 minutos

48 horas antes: 3 horas y 15 minutos

Prueba de alcoholemia realizada el día del accidente por la policía autonómica: resultado negativo.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008

*Informe definitivo*

#### 4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

##### 4.1 DELIBERACIÓN

Según el registrador jurídico de la locomotora, el tren circulaba a una velocidad adecuada al trayecto, por debajo de la velocidad máxima permitida.

De la prueba de alcoholemia se constata que la maquinista se encontraba apta para el desarrollo de sus funciones y su actuación en el momento del accidente fue correcta.

Tanto la tasa de alcoholemia como las jornadas 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): *Tasas de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

Se ha comprobado que tanto el material rodante como los sistemas de control de la infraestructura funcionaban correctamente en el momento del accidente.

La presencia del vehículo de carretera parece deberse a un hecho fortuito, desconociéndose la causa del accidente de tráfico.

##### 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 de Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

- El accidente tuvo su origen en la invasión de la vía por el vehículo previamente accidentado, no pudiendo evitarse su arrollamiento.

#### 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 estima necesario realizar recomendaciones.

Madrid, 23 de mayo de 2008.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008*

*Informe definitivo*

RESOLUCIÓN SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0003/2008  
OCURRIDO EL DÍA 22.02.2008



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0003/2008 ocurrido el 22.02.2008*

*Informe definitivo*

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 23 de mayo de 2008, analizado el expediente del accidente 0003/2008, acaecido en el Apeadero de Salbio, el 22/02/2008, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador, entendiéndose que la recomendación deberá ser un inventario sistemático de situaciones de estas características en la Red Ferroviaria de Interés General y la subsiguiente planificación de actuaciones a nivel global.

Madrid, 23 de mayo de 2008