

NOTA SOBRE LOS HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO CON EXPEDIENTE 93/2025, OCURRIDO EL 13 DE OCTUBRE DE 2025 CERCA DE LA ESTACIÓN DE BARBADILLO Y CALZADA (SALAMANCA), Y DECISIÓN DE CIERRE DE LA INVESTIGACIÓN

ANTECEDENTES

El 13 de octubre de 2025, a las 3:48, se produjo el accidente ferroviario con número de expediente 93/2025, en el PK 16+212 de la línea 120 (Frontera/Vilar Formoso – Medina del Campo), cerca de la estación de Barbadillo y Calzada (municipio de Carrascal de Barregas, Salamanca). Hacia las 3:20, un camión que circulaba por la autovía A-62 (paralela a la vía) se salió de la carretera (aproximadamente hacia el PK 252 de ésta), invadiendo la vía del tren. La Guardia Civil de Tráfico intervino, y hacia las 3:45 comunicó con Adif para solicitar que se interrumpiese la circulación de trenes en ese tramo.

No obstante, mientras se producía esta comunicación y se adoptaban medidas, llegó el tren 99162 de Captrain, que colisionó contra el camión. El conductor del camión resultó fallecido.

DECISIÓN DE INVESTIGAR

El pleno de la CIAF nº 200 (celebrado el 12 de noviembre de 2025) acordó iniciar una investigación sobre este suceso. La decisión de investigar fue adoptada al existir motivos, según la información inicial recibida, para entender que el accidente entraba en la categoría de “accidente grave”, de acuerdo con el artículo 4.3 de la Ley 2/2024, cuya investigación es obligatoria (según el artículo 4.1 de la misma ley):

*Artículo 4.3: Se considerarán accidentes graves en el ámbito ferroviario la **colisión** o descarrilamiento de trenes **que cause al menos una víctima mortal** o cinco o más heridos graves o grandes daños [...].*

HALLAZGOS REALIZADOS

En el curso de la investigación iniciada, los investigadores de la CIAF han podido obtener información de los agentes de la Guardia Civil que acudieron a atender la salida de vía del camión, y que por tanto estuvieron presentes en el momento de la llegada del tren y el accidente ferroviario.

De acuerdo con su testimonio, el conductor había conseguido salir de su vehículo

por su propio pie y llegó a hablar con los agentes, antes de la llegada del tren. Cuando llegó el tren y colisionó con el camión, los agentes perdieron de vista al conductor momentáneamente, encontrándolo poco después ya fallecido “*caído a escasos metros de la vía del tren con un fuerte golpe en la cabeza*” (de acuerdo con el atestado de la Guardia Civil).

De esta información se extrae que el fallecimiento de la víctima **no fue consecuencia de la colisión del tren con el camión** sobre la vía. El fallecimiento del conductor habría sido consecuencia de una caída fatal, posiblemente al saltar para ponerse a cubierto de la colisión del tren con el camión.

Esto modifica sustancialmente la valoración inicial del suceso, eliminando la consideración de “accidente grave” y la obligatoriedad de la investigación (según la Ley 2/2024). El accidente ferroviario habría sido una colisión con un obstáculo sin víctimas directas a consecuencia del impacto.

DECISIÓN DE CIERRE DE LA INVESTIGACIÓN

Constatadas las circunstancias anteriores, el pleno de la CIAF nº 207 (celebrado el 24 de junio de 2026) revisó la información disponible.

Por una parte, la investigación del suceso ya no es obligatoria al haber decaído la consideración de “accidente grave”. Por otra parte, se ha valorado que el accidente, a pesar de sus trágicas circunstancias, no tiene en su origen una complejidad técnica ni una repercusión sobre la seguridad del sistema que justifiquen la apertura de una investigación en profundidad (de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 2/2024).

En base a estas consideraciones, y dada la limitación de recursos para la investigación (al estar actualmente abiertas simultáneamente las investigaciones de tres sucesos de carácter grave), la CIAF ha considerado procedente reclasificar el suceso 93/2025 y cerrar la investigación iniciada.

Madrid, 24 de junio de 2025

NOTE ON THE FINDINGS ABOUT THE RAILWAY ACCIDENT 93/2025, THAT TOOK PLACE ON 13th OCTOBER 2025 NEAR BARBADILLO Y CALZADA STATION (SALAMANCA), AND ON THE DECISION ON CLOSING THE INVESTIGATION

THE ACCIDENT

The railway accident, reference number 93/2025, occurred on 13th October 2025, by 3:48, at kilometre marker 16+212 on Line 120 (Frontera/Vilar Formoso – Medina del Campo), near Barbadillo y Calzada station (municipality of Carrascal de Barregas, Salamanca). At around 3:20 am, a lorry travelling along the A-62 motorway (which runs parallel to the railway line) left the road (at approximately kilometre marker 252) and encroached onto the railway line. The Civil Guard (police) Traffic Unit intervened and, at around 3:45 am, contacted Adif (infrastructure manager) to request that train services be suspended on that section of the line.

However, whilst this communication was taking place and measures were being adopted, Captrain train 99162 arrived and collided with the lorry. The lorry driver was killed.

DECISION TO INVESTIGATE

The plenary session of the CIAF (NIB-ES) #200, held on 12th November 2025, agreed to launch an investigation into this incident. The decision to investigate was taken because, based on the initial information received, there were grounds to believe that the accident fell within the category of a ‘serious accident’, in accordance with national legislation (article 4.3 of Law 2/2024, for which an investigation is mandatory, pursuant to article 4.1 of the same law):

*Article 4.3: In the railway sector, serious accidents shall be deemed to be **collisions** or **derailments of trains resulting in at least one fatality** or **five or more seriously injured persons or significant damage** [...].*

FINDINGS

During the investigation, CIAF investigators have been able to obtain information from the Civil Guard officers who attended the scene of the lorry’s run-off and who were therefore present when the train arrived and the rail accident occurred.

According to their testimony, the driver had managed to get out of his vehicle unaided and had spoken to the officers before the train arrived. When the train

arrived and collided with the lorry, the officers momentarily lost sight of the driver, finding him shortly afterwards already deceased, *“lying a few metres from the railway track with a severe blow to the head”* (according to the Civil Guard’s report).

It can be inferred from this information that the victim’s death **was not the result of the collision between the train and the lorry on the tracks**. The driver’s death was likely the result of a fatal fall, possibly whilst jumping to take cover from the collision between the train and the lorry.

This substantially alters the initial assessment of the incident, removing the classification as a ‘serious accident’ and the requirement for an investigation (under Law 2/2024). The railway accident would have been a collision with an obstacle, with no casualties directly resulting from the impact.

DECISION TO CLOSE THE INVESTIGATION

Having established the above circumstances, the plenary session of the CIAF #207 (held on 24th June 2026) reviewed the available information.

On the one hand, the investigation into the incident is no longer mandatory, as it is no longer classified as a ‘serious accident’. Furthermore, it has been assessed that the accident, despite its tragic circumstances, does not involve technical complexity or have an impact on system safety that would justify the opening of an in-depth investigation (in accordance with Article 4 of Law 2/2024).

Based on these considerations and given the limited resources available for the investigation (as investigations into three serious incidents are currently underway simultaneously), the CIAF has deemed it appropriate to reclassify incident 93/2025 and close the investigation that had been initiated.

Madrid, 24th June 2025