



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0039/2008
OCURRIDO EL DÍA 11.05.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008*

Informe Final

1. RESUMEN

El día 11 de mayo de 2008, a las 17:53 horas, el tren de Viajeros de larga distancia 1186, de la empresa ferroviaria Renfe, arrolla a una persona en el P.K. 202,400 de la línea 300 Madrid-Chamartín Valencia-Estación de Nord. Como consecuencia del impacto un hombre fallece en el acto.

Se da la circunstancia de que este accidente es considerado suicidio por Adif.

Conclusión: el accidente tuvo su origen por el tránsito de la víctima por un lugar no autorizado para ello.

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

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 11.05.08/ 19:53

Lugar: P.K. 202,400

Línea: 300 Madrid-Chamartín Valencia-Estación de Nord (entre la señal de avanzada y entrada a Villarrobledo)

Provincia: Albacete

El tren de viajeros 1186 de Renfe Operadora, compuesto por la locomotora 252046 y 22 coches con masa total remolcada de 378 Tm, procedente de Madrid destino Alicante, en la entrada de la estación de Villarrobledo arrolla a un hombre que circula por la vía en sentido de la marcha.

El maquinista hace uso del silbato repetidas veces y del freno de emergencia no pudiendo evitar el arrollamiento y resultando cadáver la persona golpeada.

Cabe destacar como información adicional que el hombre arrollado padecía la enfermedad de Alzheimer.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Responsable de Seguridad de Renfe-Operadora comunica, el día 29.08.2008 a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una persona por el tren de viajeros 1186 de la línea Madrid-Chamartín Estación de Valencia Nord. Inicialmente, dicho accidente había sido considerado tanto por Renfe como por Adif como suicidio. Adif lo sigue considerando suicidio.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008*

Informe Final

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 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 29.08.08.

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 viajeros 1186.
- Matrícula: 9663493

2.2.2 Otros testigos

- Ninguno

2.2.3 Material rodante

- Tren de viajeros 1186. Locomotora 252046 y 22 coches con masa total remolcada de 378 Tm

2.2.4 Descripción de la infraestructura

El accidente ocurre en un tramo de vía doble electrificada con bloqueo automático BAB sin CTC. La vía está sin vallar y no es una zona poblada. El lugar del accidente está situado entre la señal de avanzada y de entrada a Villarrobledo.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008

Informe Final

2.2.5 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

2.2.6 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al puesto de Mando quién a su vez avisa al Servicio de Emergencia de la Comunidad de Castilla La Mancha, Gerencia Territorial de Levante de Seguridad en la Circulación de Adif, Gerencia Territorial Este de Seguridad en la circulación de RENFE Operadora y Jefatura técnica de Operaciones de Valencia.

El Plan de Emergencia exterior se activa por medio del 112.

VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.2.7 Víctimas mortales

Un hombre de 72 años.

2.2.8 Daños materiales

No se produjeron daños ni en el material rodante, ni en la infraestructura ni al medio ambiente.

2.2.9 Minutos perdidos. Interceptación de vía

La circulación queda interrumpida por la vía 2 hasta las 22:15 pudiendo circular con marcha a la vista por la vía 1.

2.3 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento el tiempo atmosférico es despejado.

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 del, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

"Al circular con tren 1186 observé que una persona iba andando por la vía, pitando insistentemente y al ver que no se apartaba hice uso del freno de urgencia no pudiendo evitar el arrollamiento, comunicándolo al puesto de mando. Reconocí el cuerpo estando éste en su totalidad fuera de la caja de la vía. A los 20 minutos aproximadamente se personan la ambulancia, los



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008

Informe Final

bomberos y la guardia civil. El cadáver lo taparon y después de consultar con la policía judicial me autorizaron a continuar la marcha, llegando a destino sin más novedad"

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 1186 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 18/10/2007 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 10/02/2005.

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

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.*

3.3.3 Instrucciones locales

No hay.

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 se desprende que en el momento en que se activa el freno la velocidad del tren era de 155 km/h.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008

Informe Final

Según el libro horario del tren 1186, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 160 km/hora, por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima permitida.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren 1186.

- en el día del accidente: 1 hora y 45 minutos (jornada de trabajo: 5 horas y 20 minutos)
- 24 horas anteriores: 4 horas y 4 minutos (jornada de trabajo 6 horas y 55 minutos)
- 48 horas anteriores: descanso/vacaciones.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en la entrada a la estación de Villarrobledo en el P.K. 202,400 entre la señal de avanzada y de entrada en la vía II.

Según el registrador de seguridad, 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 la persona arrollada en lugar no autorizado para ello, hizo uso del silbato y actuó sobre el freno de emergencia, por lo que la actuación del maquinista 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.*

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.

Tanto el funcionamiento de la infraestructura como la actuación del maquinista, se ajustan a la normativa y no influyeron en el desarrollo de los hechos.

Se da la circunstancia de que la persona arrollada padecía la enfermedad de Alzheimer.

4.2 CONCLUSIONES

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



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008*

Informe Final

- El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por un lugar no 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, 28 de noviembre de 2008.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008*

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0039/2008
OCURRIDO EL DÍA 11.05.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0039/2008 ocurrido el 11.05.2008

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 28 de noviembre de 2008, analizado el expediente nº 0039/2008; del accidente acaecido en el P.K. 202,400 de la línea 300 Madrid-Chamartín Valencia-Estación de Nord, el 11.05.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

- Dadas las características del accidente, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 28 de noviembre de 2008