



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008*

*Informe Final*

INFORME FINAL SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0049/2008  
OCURRIDO EL DÍA 13.10.2008



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008*

*Informe Final*

## 1. RESUMEN

El día 13 de octubre de 2008, a las 12:19 horas, el tren de viajeros 1415, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona que transitaba por la vía 1 en el P.K. 375.740, a la salida de la estación de La Encina, de la línea 300 Madrid- Chamartín Valencia – Estación Nord. Como consecuencia del impacto la víctima fallece en el acto.

**Conclusión:** El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por el lugar por donde pasaba el tren, sin estar autorizado para ello.

**Recomendaciones:** Recomendar el estudio, por la autoridad competente, de las necesidades de vallado en la zona.

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 13.10.08/ 12:19

Lugar: P.K. 375,740

Línea: 300 Madrid - Chamartín - Valencia – Estación Nord

Trayecto. Almansa – La Encina

Provincia: Alicante

El tren de viajeros de larga distancia 1415 de Renfe Operadora, compuesto por el automotor 490002 con 3 coches y masa remolcada de 172 Tn, arrolla a una persona que transita por la vía a la salida de la estación de La Encina, lado Almansa, a la altura de la Señal M-2.

El maquinista, al percatarse de la presencia de la víctima, hace uso del silbato y acciona el freno de emergencia no pudiendo evitar el arrollamiento de la víctima cuyo cadáver queda fuera de la vía.

#### 2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 13 de octubre a las 13:26 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 persona por un tren de viajeros a la salida de la estación de La Encina.

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.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente nº 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008*

*Informe Final*

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 de Levante de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 10.12.08.
- 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 26.11.08.

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 de larga distancia 1415.
- Matrícula: 9732116

### 2.2.2 Material rodante

- Tren de viajeros de larga distancia 1415 compuesto por el automotor 490002 , 3 coches y 172 Tn de masa remolcada.
- Nº UIC: 967194900023

### 2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía doble electrificada con bloqueo automático (BAD) sin C.T.C.

### 2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad C



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008

*Informe Final*

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

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de la estación de Valencia que notifica lo sucedido al CEE-112, Operadores afectados, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación y Protección Civil y Seguridad.

A las 12:29 horas, se personan en el lugar del accidente la Guardia Civil que custodia el cadáver hasta las 15:20 hora en que el juez ordena el levantamiento.

### 2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

#### 2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 83 años.

Según se recoge en el informe de Adif el hombre, que usaba bastón, transitaba por las inmediaciones de la vía recogiendo higos.

#### 2.3.2 Daños materiales

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

#### 2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Resultan afectados un total de 9 trenes: 7 de Larga Distancia, 1 de Media Distancia y un tren de Mercancías acumulando un retraso total de 152 minutos.

Se prescribe marcha a la vista por ambas vías durante el periodo de 3 horas que transcurrió hasta que el cadáver fue retirado.

### 2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento el tiempo atmosférico era 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, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

*"Al pasar por la señal de salida de La Encina con tren 1415, de repente me encontré con una persona en medio de la vía impar. Haciendo uso del silbato y efectuando la emergencia del freno fue imposible detener el tren sin el arrollamiento de esta persona.*



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008

Informe Final

*Reconocimos el tren y la vía, encontramos el cadáver a unos 1.200 metros del tren. Custodiamos el cadáver hasta que llegó personal de infraestructura y reanudamos la marcha sobre las 13.50 horas"*

### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

#### 3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 1415 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 07/03/07 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 18/05/2006.

### 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.*

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

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis del registro de seguridad del automotor se desprende que en el momento de accionar el freno de emergencia el tren circulaba a una velocidad de 156 km/hora.

Según el libro horario del tren 1415, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 160km/hora, por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008

Informe Final

### 3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren 1415.

- en el día del accidente: 0 horas y 55 minutos (jornada de trabajo 5 horas y 50 minutos)
- 24 horas anteriores: 3 horas y 27 minutos (jornada de trabajo 4 horas y 32 minutos)
- 48 horas anteriores: 3 horas y 35 minutos (jornada de trabajo 8 horas y 50 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 zona donde ocurre el accidente es un descampado poco frecuentado, situado en plena vía, a la salida de la estación de La Encina, en una zona sin vallar. Paralelo a la vía, en el lado derecho, discurre un camino desde donde cruzó la víctima hacia una higuera situada en el terraplén de la vía.

### 3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Almansa – La Encina, tramo al que pertenece el lugar del accidente:

La media semanal de circulaciones es de 461, considerada como media. Estas circulaciones se desglosan en: 273 de larga distancia; 32 de media distancia; 1 de cercanías; 148 de mercancías y 7 de servicio.

## 4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### 4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar a la salida de la estación de La Encina, en el P.K 375,740 de la línea 300 Madrid - Chamartín - Valencia – Estación Nord.

Según el registrador de seguridad del automotor 490002, el tren circulaba a una velocidad inferior a la permitida en el tramo.

Según lo declarado por el maquinista, al percatarse de la presencia de una persona en un lugar no autorizado para ello, 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 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): *Tasa de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008*

*Informe Final*

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:

Que la víctima, además de su avanzada edad, estuviera recogiendo higos en las cercanías del lugar del arrollamiento pudo provocar su distracción, no percatándose de la proximidad del tren 1415.

#### **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 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**

Recomendar el estudio, por la autoridad competente, de las necesidades de vallado en la zona.

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 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008*

*Informe Final*

RESOLUCIÓN SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0049/2008  
OCURRIDO EL DÍA 13.10.2008





MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0049/2008 ocurrido el 13.10.2008*

*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 0049/2008 del accidente acaecido en el P.K. 375,740, de la línea 300 Madrid - Chamartín - Valencia – Estación Nord, el 13.10.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Recomendar el estudio, por la autoridad competente, de las necesidades de vallado en la zona.

Madrid, 24 de febrero de 2009