



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0022/2008
OCURRIDO EL DÍA 06.01.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008*

Informe definitivo

1. RESUMEN

El día 6 de enero de 2008, a las 16:25 horas, el maquinista del tren de viajeros de cercanías 27231, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, circulando entre las estaciones de Pitis y Pinar de las Rozas, informa al Puesto de Mando de Madrid Chamartín de que a su paso por el túnel del P.K. 20,100, de la línea 100 Madrid-Hendaya perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, ha notado un golpe y un ruido metálico. Siguiendo instrucciones del Puesto de Mando, el tren VK195, circulando marcha a la vista, confirma la presencia de restos humanos en el citado punto kilométrico.

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

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

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 06.01.08/ 16:25

Lugar: P.K. 20,100 túnel entre la estaciones de Pitis y Pinar de las Rozas

Línea: 100 Madrid-Hendaya

Trayecto: Pitis - Pinar de las Rozas

Provincia: Madrid

El tren de viajeros de cercanías 27231, formado por el automotor 446015y seis vehículos, y masa remolcada de 398 T, que circulaba entre las estaciones de Pitis y Pinar de las Rozas por vía 1, entra en el túnel situado en el P.K. 20,100 de la línea Madrid-Hendaya. Tras salir de dicho túnel, el tren estaciona en la estación de Pinar de las Rozas y el maquinista, según su declaración, habla con unos guardias jurados presentes en la estación, quienes le comentan que también han escuchado un ruido metálico que provenía del túnel y por ello decide informar de este suceso al Puesto de Mando de Madrid Chamartín.

El Puesto de Mando de Chamartín ordena al maquinista del tren VK195 que circule marcha a la vista entre las señales de avanzada y de entrada de la estación del Pinar de las Rozas y que reconozca el punto afectado. Dicho maquinista informa de que en el lugar se observan restos humanos ocupando parte de la caja de la vía.

De nuevo, el Puesto de Mando de Chamartín se comunica con el maquinista del tren 27231, quien, según su declaración, afirma que le informan de que se ha producido un arrollamiento. El maquinista



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008*

Informe definitivo

estaciona el tren en la estación de Villalba y procede a reconocer la máquina sin encontrar nada por lo que continúa su marcha hasta Cercedilla.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó, el 24 de abril a las 14:28 horas, a través de mensaje de correo electrónico, a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que el arrollamiento de una persona en la línea 100 Madrid-Hendaya, el 6 de enero de 2008, había sido catalogado por el administrador de infraestructura como suicidio.

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 24.04.08.

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

- EL Maquinista principal del tren 27231

Matrícula: 9731415

- EL Maquinista principal del tren VK195

Matrícula: 9755257



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008

Informe definitivo

2.2.2 Material rodante

Tren de viajeros de Cercanías 27231, automotor 446015

Matrícula: 967194460150

La locomotora VK195

Matrícula: 3333408

2.2.3 Descripción de la infraestructura

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

Alineación en curva con poca visibilidad (túnel sin iluminación)

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A.

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El Puesto de Mando de Chamartín pone los hechos en conocimiento de la Autoridad; Seguridad Corporativa de Adif; Seguridad Corporativa de Renfe Operadora; Gerencias de Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe Operadora y Bomberos.

A las 20:10 horas, se autoriza el levantamiento del cadáver.

A las 21:50 horas, se persona el servicio de bomberos para el rescate de los restos, finalizando alas 22:20 horas.

A las 22:25 queda restablecida la circulación normal por vía 1.

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

2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 34 años

2.3.2 Daños materiales

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

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

La vía quedó interceptada durante seis horas, desde las 16:25 hasta las 22:25.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008

Informe definitivo

Un total de 26 trenes sufrieron retrasos por un total de 739 minutos.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento las condiciones atmosféricas eran buenas.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

Del parte de accidentes e incidencias redactado por el maquinista del tren 27231, el 6 de enero de 2008, se transcribe lo siguiente:

"Circulando en dicho tren entre Pitis y Pinar de las Rozas. En el túnel antes mencionado, y al pasar de la luz a la oscuridad del túnel, no veo nada pero noto un ruido achacándolo a un golpe de vía."

"Me estaciono en Pinar de las Rozas. Vienen unos guardias jurados y me comentan que dentro del túnel notaron como crujidos de hierros, a consecuencia de eso se lo comunico al Puesto de Mando que reconozcan el lugar: continúo la marcha, y les llamo (PM) y me dicen que ha sido un arrollamiento, me estaciono en Villalba y reconocemos el tren los guardias jurados y yo, sin encontrar nada. Continúo marcha hasta Cercedilla y vuelta con tren 27234."

Del parte de accidentes e incidencias redactado por el maquinista del tren VK195, el 6 de enero de 2008, se transcribe lo siguiente:

"Por comunicación a través del T.T. del P.M se me ordena circular con marcha a la vista entre las señales avanzada y de entrada de la estación de Pinar de las Rozas observando entre los kilómetros 20+000 y 20+100 restos humanos, probablemente de un arrollamiento anterior. Se comunica al P.M que dichos restos ocupaban parte de la caja de la vía. Ordenándome a continuación el retroceso del tren para evitar la diseminación de dichos restos."

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 27231 posee el título de conducción categoría B 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 12/02/2007 y su último reconocimiento psicofísico el 04/02/2005.



MINISTERIO DE
FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008*

Informe definitivo

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 registro jurídico del automotor 446015 se deduce que el tren circulaba a una velocidad de 78 km/hora en el momento que el maquinista recorre el túnel.

Según el cuadro de Velocidades Máximas de la línea 100 Madrid-Hendaya, en el punto kilométrico 20,100, la velocidad máxima es de 80 Km/h 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 27231

-en el día del accidente: 0 horas y 23 minutos (jornada de trabajo: 0 horas y 38 minutos)

-24 horas anteriores: 5 horas y 21 minutos (jornada de trabajo: 6 horas y 24 minutos)

-48 horas anteriores: 4 horas y 10 minutos (jornada de trabajo: 8 horas y 11 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) y prueba de metabolitos de droga en orina con resultado también negativo.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008

Informe definitivo

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El lugar donde se produjo el arrollamiento se sitúa en plena vía dentro del túnel situado en el P.K 20,100 entre las estaciones de Pitis y Pinar de las Rozas.

Según el registro jurídico de la locomotora, el tren circulaba a una velocidad adecuada a las características del trayecto, inferior a la máxima permitida.

En el momento del arrollamiento, al encontrarse el tren circulando por un túnel y, según la declaración del maquinista del tren 27231, la visibilidad era reducida.

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.

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:

- El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por la vía en un lugar no habilitado para ello.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

6. RECOMENDACIONES

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

Madrid, 24 de junio de 2008.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008

Informe definitivo

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0022/2008
OCURRIDO EL DÍA 06.01.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0022/2008 ocurrido el 06.01.2008*

Informe definitivo

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 24 de junio de 2008, analizado el expediente del accidente 0022/2008, acaecido entre las estaciones de Pitis y Pinar de las Rozas, el 06/01/2008, 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, 24 de junio de 2008