



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0050/2008
OCURRIDO EL DÍA 15.10.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 15 de octubre de 2008, a las 7:31 horas, el tren de viajeros de cercanías 22003, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona en la vía 1 del apartadero de El Caleyo, en el P.K 134,396 de la línea 130 Venta de Baños - Gijón. 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: Evaluar, por la autoridad competente, las condiciones de seguridad del cruce a nivel entre andenes y establecer, en consecuencia, la conveniencia de mejorar la señalización, instalar protección o construir un paso a distinto nivel.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 15.10.08/ 07:31
Lugar: P.K. 134,396, en el apartadero de El Caleyo
Línea: 130 Venta de Baños - Gijón
Trayecto: Soto del Rey - Oviedo
Provincia: Asturias

El tren de cercanías 22003 de Renfe Operadora, compuesto por el automotor 463011 (tres coches y masa remolcada de 154 Tn), cuando circulaba por el apartadero de El Caleyo, arrolla a un hombre que transitaba por la caja de la vía, en el sentido de la marcha del tren, y que, al percatarse de la llegada del tren, intentó subirse al andén sin conseguirlo.

El maquinista hace uso del silbato y acciona el freno de emergencia no pudiendo evitar el arrollamiento de la víctima que resulta cadáver.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 15 de octubre a las 8:28 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 el tren de cercanías 22003 en el apartadero de El Caleyo.

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



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008*

Informe Final

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 Noroeste 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 06.11.08.

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 cercanías 22003.
- Matrícula: 9677659

2.2.2 Material rodante

- Tren de cercanías 22003 compuesto por el automotor 463011 (3 coches y 154 Tn de masa remolcada).
- N° UIC: 967194630117

2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía doble electrificada con bloqueo automático banalizado (B.A.B.) y Control de Tráfico Centralizado (C.T.C.)



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008

Informe Final

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Oviedo desde donde se informa a Seguridad en la Circulación Noroeste de Adif y Renfe, al 112, Logística y Jefatura de operaciones, así como a los Operadores afectados.

A las 07:39 horas, el Puesto de Mando de Oviedo autoriza la reanudación de la marcha al tren 22003, corta la circulación por la vía 1 y prescribe marcha a la vista a las circulaciones por la vías 3 y 4 del apartadero.

A las 07:55 horas, se corta la circulación por vía 2, a petición del SAMUR y del Servicio de Emergencias 112, para facilitar el acercamiento y reconocimiento del cadáver.

A las 08:08 horas, el Puesto de Mando de Oviedo autoriza a reanudar las circulaciones por vía 4 con marcha a la vista.

A las 08:50 horas, se produce el levantamiento del cadáver restableciéndose las circulaciones normales.

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

2.3.1 Víctimas mortales

Un hombre de 90 años.

Según la declaración del maquinista, la víctima portaba un bastón y un paraguas.

2.3.2 Daños materiales

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

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Resultan afectados 15 trenes de cercanías con un retraso total de 139 minutos.

Interceptación parcial

Vía I desde las 07:39 hasta las 08:50 horas.

Vía II desde las 07:55 hasta las 08:50 horas.

Interceptación total



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008

Informe Final

Interceptación total de vías desde las 07:55 hasta las 08:08 horas.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento era de noche y el tiempo atmosférico estaba 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:

“Entrando por vía 1 en la estación de El Caleyó, a la altura de la marquesina, observo una persona por el centro de la caja de la vía con un bastón y paraguas en el mismo sentido que el tren. Hice uso del silbato del automotor y del freno de emergencia. La persona intentó subirse al andén y no pudo, siendo inevitable el arrollamiento”

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 22003 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 24/01/07y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 15/02/05.

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



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008

Informe Final

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 registrador de seguridad del automotor se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 77 km/hora.

Según el libro horario del tren 22003, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 90km/hora, 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 22003.

- en el día del accidente: 1 hora y 12 minutos (jornada de trabajo 1 hora y 41 minutos)
- 24 horas anteriores: 3 horas y 7 minutos (jornada de trabajo 8 horas)
- 48 horas anteriores: 3 horas y 30 minutos (jornada de trabajo 8 horas y 10 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

El apartadero de El Caleyó, ubicado en zona semirural, soporta un importante volumen de usuarios debido a su cercanía con la Fundación Laboral de la Construcción y a que en las inmediaciones existen algunas viviendas. Además, se está construyendo una urbanización en las cercanías. Paralela a la vía discurre una carretera que no está separada por vallado alguno.

Existe un paso enmaderado que sirve de acceso único al apartadero, cuyo edificio de viajeros está en desuso, y a los andenes.

Aunque el apartadero se encuentra en un tramo recto, el trazado describe sendas curvas a la entrada y a la salida que reduce la visibilidad y el tiempo de reacción de los usuarios notablemente.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008

Informe Final

3.7 SUCESOS DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES

Se da la circunstancia que en el apartadero de El Caleyo, se produjo otro accidente mortal 4 de abril de 2007, en el punto kilométrico 134,410, en el que perdió la vida una mujer al ser arrollada por un TALGO cuando cruzaba por el paso entablonado.

3.8 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Soto del Rey - Oviedo, tramo al que pertenece el apartadero de El Caleyo:

La media semanal de circulaciones es de 953, considerada como alta. Estas circulaciones se desglosan en: 67 de larga distancia; 27 de media distancia; 847 de cercanías; 7 de mercancías y 5 de servicio.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en el apartadero de El Caleyo, en el P.K. 134,396 de la línea 130 Venta de Baños - Gijón.

Según el registrador de seguridad del automotor 463011, 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 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.*

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 se ha podido comprobar que:

Según lo declarado por el maquinista, la víctima caminaba con bastón y paraguas lo que pudo condicionar su movilidad en el momento que quiso subir al andén.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008

Informe Final

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

Evaluar, por la autoridad competente, las condiciones de seguridad del cruce a nivel entre andenes y establecer, en consecuencia, la conveniencia de mejorar la señalización, instalar protección o construir un paso a distinto nivel.

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 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008*

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0050/2008
OCURRIDO EL DÍA 15.10.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0050/2008 ocurrido el 15.10.2008*

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 0050/2008 del accidente acaecido en el apartadero de El Caleyo, de la línea 130 Venta de Baños - Gijón, el 15.10.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación:**

Evaluar, por la autoridad competente, las condiciones de seguridad del cruce a nivel entre andenes y establecer, en consecuencia, la conveniencia de mejorar la señalización, instalar protección o construir un paso a distinto nivel.

Madrid, 24 de febrero de 2009