



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008*

*Informe Final*

INFORME FINAL SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0043/2008  
OCURRIDO EL DÍA 25.09.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008

*Informe Final*

## 1. RESUMEN

El día 25 de septiembre de 2008, a las 13:21 horas, el tren Complementario vacío de Media Distancia GR376, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona en plena vía en el P.K 14,250 de la línea 426, Granada-Fuente de Piedra, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General del Estado. Como consecuencia del impacto la víctima, que al parecer tenía problemas de audición, fallece en el acto.

**Conclusión:** el accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por un lugar no autorizado para ello, en el momento en que pasaba el tren.

**Recomendaciones:** Se recomienda, a la autoridad competente, la instalación de señales fijas que adviertan del peligro de cruzar las vías y de la existencia de un paso superior a 200 metros.

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 25.09.08/ 13:21  
Lugar: P.K. 14.250, en plena vía  
Trayecto: Antequera - Bif. Las Maravillas  
Línea: 426 Granada- Fuente de Piedra.  
Provincia: Málaga

El tren de Complementario vacío de Media Distancia GR376 de Renfe Operadora, compuesto por el vehículo automotor 592.042 y 3 vehículos, y masa remolcada de 133 Tn, arrolla a una mujer que cruzaba la vía por lugar no autorizado. La víctima no se había percatado de la presencia del tren puesto que, según los vecinos de la zona, padecía problemas de audición.

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

#### 2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 25 de septiembre a las 14:22 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 Media Distancia GR376 en el trayecto entre Antequera y Bif. Las Maravillas.

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 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008*

*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 Noreste de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 09.12.08.
- 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 20.10.08.

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 Media Distancia GR376.
- Matrícula: 9694316

### **2.2.2 Material rodante**

- Tren Complementario de Media Distancia GR376 compuesto por el vehículo automotor 592.042 y 3 coches y 133 Tn de masa remolcada.

### **2.2.3 Descripción de la infraestructura**

Trayecto de Bloqueo Automático de Vía Única con CTC (BAU con CTC), con traviesas de hormigón en buen estado y alineación recta.

El accidente ocurre en plena vía.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008

*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 la estación de Córdoba desde donde se cursa aviso al Servicio de Emergencia de la Comunidad Andaluza (112), Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif, Gerencias Territoriales de Seguridad en la Circulación Sur de Adif y Renfe Operadora, Jefatura Técnica de Operaciones de Málaga y Operador afectado.

A las 13:35 horas, se personan en el lugar del accidente la Policía Nacional quedando el cadáver custodiado por éstos.

A las 13:53 horas, se autoriza el retroceso del tren causante del accidente a la estación de Antequera, donde queda apartado a las 14:00 horas.

A las 14:00 horas, se reanuda la circulación con marcha a la vista entre los puntos kilométricos 14,100 y 14,400.

A las 18:15 horas, se procede al levantamiento del cadáver reanudándose la circulación en condiciones normales.

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

#### 2.3.1 Víctimas mortales

Una mujer de 70 años.

#### 2.3.2 Daños materiales

No se producen daños en el material ni en la vía.

#### 2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Resultan afectados 3 trenes con un retraso total de 50 minutos.

### **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



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008

Informe Final

De la toma de declaración realizada al maquinista, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

*“Se produce el arrollamiento de una persona cuando cruzaba la vía en el kilómetro 14.150, trayecto Antequera – Bif. Las Maravillas, ocasionando el fallecimiento de la víctima, cuyo cadáver quedó desplazado unos 2 metros de la caja de la vía, en el lado derecho sentido de la marcha. Se aplicó el freno de emergencia”*

### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

#### 3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren GR376 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 10/07/2008 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 29/09/2005.

### 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.*

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

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis de la memoria estática del automotor se desprende que en el momento de accionar el freno de emergencia el tren circulaba a una velocidad de 105 km/hora.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008

*Informe Final*

Según el libro horario del tren GR376, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 155 km/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 GR376.

- en el día del accidente: 2 horas y 55 minutos
- 24 horas anteriores: descanso/vacaciones.
- 48 horas anteriores: 5 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

Se da la circunstancia que en el lugar del accidente había hace años un paso a nivel, que actualmente se ha convertido en un paso vicioso de tránsito para lugareños.

A ambos lados de la vía hay fincas rústicas y en una de ellas residía la víctima.

A 200 metros del punto donde se produce el accidente hay un paso superior que posibilita el cruce del ferrocarril con la autovía A-343.

### 3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Antequera – Bif. Las Maravillas, tramo al que pertenece el P.K. donde acontece el accidente:

La media semanal de circulaciones es de 133, considerada como baja. Estas circulaciones se desglosan en: 28 de larga distancia; 99 de media distancia; 0 de cercanías; 4 de mercancías y 2 de servicio.

## 4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### 4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en plena vía en el P.K. 14,250 de la línea 426 Granada – Fuente de Piedra.

Según el registrador de velocidad del tren, éste circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida en el tramo.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008

*Informe Final*

Según lo declarado por el maquinista y lo reflejado en el *Acta de uso del silbato*, al percatarse de la presencia de la víctima, 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:

En el lugar del accidente existió un paso a nivel que, una vez desmantelado, se ha convertido en paso vicioso de los vecinos de la zona; siendo la víctima uno de ellos.

Los problemas de audición de la víctima implicaron que no se percatase de las señales acústicas usadas por el maquinista.

#### 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 un lugar no autorizado para ello, en el momento en que pasaba el tren.

#### 5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

#### 6. RECOMENDACIONES

Se recomienda, a la autoridad competente, la instalación de señales fijas que adviertan del peligro de cruzar las vías y de la existencia de un paso superior a 200 metros.

Madrid, 20 de enero de 2009.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente*  
*nº 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008*

*Informe Final*

RESOLUCIÓN SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0043/2008  
OCURRIDO EL DÍA 25.09.2008





MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0043/2008 ocurrido el 25.09.2008*

*Informe Final*

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 20 de enero de 2009, analizado el expediente nº 0043/2008; del accidente acaecido en el P.K. 14.250, en plena vía, de la línea 426 Granada- Fuente de Piedra, el 25.09.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación:**

Se recomienda, a la autoridad competente, la instalación de señales fijas que adviertan del peligro de cruzar las vías y de la existencia de un paso superior a 200 metros.

Madrid, 20 de enero de 2009