



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente*  
*nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008*

*Informe Final*

INFORME FINAL SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0021/2008  
OCURRIDO EL DÍA 03.06.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008

Informe Final

## 1. RESUMEN

El día 3 de junio de 2008, a las 19:57 horas, el tren de mercancías 55340, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a un automóvil, en el paso a nivel tipo P, situado en el P.K. 511,635, entre las estaciones de El Priorato y Lora del Río, de la línea 400 Alcázar de San Juan-Cádiz, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en el cruce del vehículo por el paso a nivel en el momento que circulaba el tren de mercancías 55340.

Recomendaciones: Se recomienda la clausura del paso a nivel ya que no cumple con lo establecido en el apartado 5 del artículo 8 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario: "(...) *clausura de los pasos a nivel establecidos en caminos privados cuando los titulares de los mismos (...) no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización (...)*"

No obstante, según lo dispuesto en la Resolución Circular 1/2008 de la Dirección General de Ferrocarriles, sobre plan de revisión de las autorizaciones de pasos a nivel particulares de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, debe ser incluido en el plan para la revisión de su autorización que el Administrador de Infraestructura ha de presentar antes del 31 de diciembre de 2009 a dicha Dirección General.

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 03.06.08/ 19:57

Lugar: P.K. 511,635, paso a nivel tipo P, entre las estaciones de El Priorato y Lora del Río

Línea: 400 Alcázar de San Juan-Cádiz

Trayecto: El Priorato-Lora del Río

Provincia: Sevilla

El tren de mercancías 55340 de Renfe Operadora, compuesto por la locomotora 269851, 23 vagones y masa remolcada de 574 Tm, arrolla a un automóvil (Ford Fiesta, matrícula SE-8723-BL) que invade, por el lado derecho en el sentido de la marcha del tren, el paso a nivel tipo P, quedando el coche empotrado debajo de la locomotora y siendo arrastrado unos 265 metros.

El conductor del vehículo, único ocupante del turismo, fallece minutos más tarde.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente  
nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008*

*Informe Final*

### 2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 4 de junio a las 12:45 horas, a través de mensaje de correo electrónico, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de un turismo por el tren de mercancías 55340, en el paso a nivel tipo P, de la línea 400 Alcázar de San Juan-Cádiz.

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 Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación Sur de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 31.07.08.
- 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 15.07.08.

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 mercancías 55340

Matrícula: 9654260



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008

*Informe Final*

#### 2.2.2 Material rodante

- Tren de mercancías 55340, locomotora 269851

Matrícula UIC: 957102698512

#### 2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía única con bloqueo automático (B.A.U.).

El tramo de vía por este punto kilométrico discurre a la salida de una curva de 1.500 metros de radio y en rampa de 4,0 milésimas.

##### 2.2.3.1 Paso a nivel

Denominado "Hacienda Salta la Mula" y clasificado como tipo P (particular), es decir, para uso exclusivo de sus titulares.

El momento de circulación es de AxT=56 (según fuentes de la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha 27 de agosto de 2008).

Tanto la instalación de la señalización del camino como el mantenimiento de este paso a nivel es responsabilidad de sus concesionarios (Acta de Autorización de 10 de octubre de 1985).

Situación del paso a nivel:

Carece de cadenas y candados a ambos lado del camino

El camino de acceso se encuentra en mal estado

Carece de las señales a la carretera P11 -Situación del paso a nivel- y R2 -Detención obligatoria- en el lado izquierdo (origen de la línea).

Según la Dirección General de Ferrocarriles, a fecha de 27 de agosto de 2008 no existe ninguna actuación prevista sobre este paso a nivel.

#### 2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A, canal 61

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

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Sevilla desde donde se informa al Servicio de Emergencia de la Comunidad Andaluza, Gerencias Territoriales de Protección Civil y Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe Operadora, Jefatura Técnica de Operaciones y Operador del tren afectado.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008*

*Informe Final*

A las 20:10 horas se personan efectivos de la Guardia Civil.

A las 20:20 horas acuden los Servicios de Emergencia quienes informan 13 minutos más tarde del fallecimiento de la víctima.

A las 21:25 horas la Policía Judicial acude al lugar del accidente.

A las 21:45 horas se procede a la retirada del cadáver y a las 22:05 horas los bomberos retiran de la vía los restos del coche.

A las 22:37 horas el tren accidentado emprende la marcha deteniéndose 20 minutos más tarde en la estación de Lora del Río, donde el maquinista solicitó el relevo del servicio.

A las 22:48 se restablece la circulación normal del servicio en el tramo afectado por el suceso.

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

#### **2.3.1 Víctimas mortales**

Un varón de 45 años.

#### **2.3.2 Daños materiales**

El faldón de la locomotora y el captador de ASFA resultaron dañados por el impacto.

No se produjeron daños ni en la infraestructura ni al medio ambiente.

#### **2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía**

La vía quedó interceptada durante 2 horas y 40 minutos.

El tren implicado en el accidente sufrió un retraso de 244 minutos y otros dos trenes de mercancías sumaron un total de 1.245 minutos de retraso.

Dos trenes de larga distancia sufrieron un retraso total de 104 minutos.

Dos trenes de media distancia sufrieron un retraso total de 54 minutos.

### **2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS**

En el momento del arrollamiento era de día y las condiciones atmosféricas eran buenas.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008

Informe Final

### 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 tren 55340, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

*“Circulando con tren 55340, éste detuvo su marcha en el Km 511+850 por arrollamiento de un vehículo en un paso a nivel particular, el cual tenía las cadenas quitadas, y el vehículo se encontraba parado en dicho paso. Al observar al citado vehículo parado en el paso, se procedió a emplear el freno de urgencia (seta) y accionar constantemente la bocina, así como las señales con el faro, observando según se acercaba el tren a dicho vehículo, que el conductor del mismo, en ningún momento hizo intención de sacar el coche del paso, ni de abandonar él el vehículo, como si esperara el impacto del tren. Después del arrollamiento se comunicó rápidamente la incidencia al puesto de mando.”*

#### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

##### 3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 55340 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 22/01/2007 y su último reconocimiento médico el 19/01/2005.

#### 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

Orden de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel

Circular 1/2008 de la Dirección General de Ferrocarriles, sobre plan de revisión de las autorizaciones de pasos a nivel particulares de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008

Informe Final

### 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 registrador de seguridad de la locomotora 269851 se desprende que, en el momento de actuar sobre el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 92 km/hora.

Según el libro horario del tren 55340, la velocidad máxima permitida al paso por el lugar del arrollamiento es de 100km/h, por lo que el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida.

## 3.5 **INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO**

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren 55340.

- en el día del accidente: 1 horas y 40 minutos
- 24 horas anteriores: 5 horas y 25 minutos
- 48 horas anteriores: descanso

Al maquinista, el día del accidente, se le realiza la prueba de alcoholemia en aire expirado dando resultado negativo (0,00 mg/1000 ml).

## 4. **ANÁLISIS Y CONCLUSIONES**

### 4.1 **DELIBERACIÓN**

El accidente tuvo lugar en el paso a nivel tipo P, situado entre las estaciones de El Priorato y Lora del Río, en el P.K. 511,635 de la línea 400 Alcázar de San Juan-Cádiz.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008

Informe Final

Según el registrador de seguridad de la locomotora, 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 del vehículo, actuó sobre el freno de emergencia, además de hacer uso de las señales acústicas y visuales de la locomotora, 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.

A efectos de la causalidad del accidente se ha podido comprobar que:

El paso a nivel carece de cadenas y su señalización de carretera es incompleta.

#### 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 de Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

- El accidente tuvo su origen en el cruce del vehículo por el paso a nivel en el momento que circulaba el tren de mercancías 55340.

#### 5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

#### 6. RECOMENDACIONES

Se recomienda la clausura del paso a nivel ya que no cumple con lo establecido en el apartado 5 del artículo 8 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario: *"(...) clausura de los pasos a nivel establecidos en caminos privados cuando los titulares de los mismos (...) no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización (...)"*

No obstante, según lo dispuesto en la Resolución Circular 1/2008 de la Dirección General de Ferrocarriles, sobre plan de revisión de las autorizaciones de pasos a nivel particulares de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, debe ser incluido en el plan para la revisión de su autorización que el Administrador de Infraestructura ha de presentar antes del 31 de diciembre de 2009 a dicha Dirección General.

Madrid, 30 de septiembre de 2008.





MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente*  
*nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008*

*Informe Final*

RESOLUCIÓN SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0021/2008  
OCURRIDO EL DÍA 03.06.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0021/2008 ocurrido el 03.06.2008*

*Informe Final*

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 30 de septiembre de 2008, analizado el expediente nº 0021/2008; del accidente acaecido en el paso a nivel P, entre las estaciones de El Priorato y Lora del Río, el 03.06.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación:**

- Se recomienda la clausura del paso a nivel ya que no cumple con lo establecido en el apartado 5 del artículo 8 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario: "(...) clausura de los pasos a nivel establecidos en caminos privados cuando los titulares de los mismos (...) no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización (...)”

No obstante, según lo dispuesto en la Resolución Circular 1/2008 de la Dirección General de Ferrocarriles, sobre plan de revisión de las autorizaciones de pasos a nivel particulares de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, debe ser incluido en el plan para la revisión de su autorización que el Administrador de Infraestructura ha de presentar antes del 31 de diciembre de 2009 a dicha Dirección General.

Madrid, 30 de septiembre de 2008