



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0023/2008
OCURRIDO EL DÍA 05.02.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008

Informe definitivo

1. RESUMEN

El día 5 de febrero de 2008, a las 17:00 horas, el tren de viajeros 224 AVE-Larga Distancia de Renfe Operadora compuesto de la locomotora 95710334008-0 y 9 vehículos con masa remolcada de 135 Tn, circulando entre las estaciones de San Cristóbal Industrial y Getafe Industrial, en el P.K. 13+100 de la línea 300 Madrid-Valencia, arrolla a una persona que caminaba por la vía, en el sentido de la marcha del tren. Como consecuencia del arrollamiento, la víctima resultó cadáver.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por un lugar no autorizado para ello, en el momento que el tren 224 efectuaba su paso.

Recomendaciones: Dados los numerosos arrollamientos que se producen en la zona sur de Madrid, se recomienda realizar un estudio para detectar la existencia de posibles pasos viciosos en la zona para proceder a su supresión, en caso de que existan.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 05.02.08/ 17:00

Lugar: Plena Vía. P.K. 13,100, entre las estaciones de San Cristóbal Industrial y Getafe Industrial

Línea: 300 Madrid- Valencia

Entre: Getafe Industrial y San Cristóbal Industrial.

Provincia: Madrid

El maquinista del tren de viajeros 224, circulando entre las estaciones de Getafe Industrial y San Cristóbal Industrial, a su paso por el P.K.13,100, a unos 80 m de la señal de entrada de la estación de Getafe Industrial observa que una persona va caminando, en el sentido de la marcha del tren, por encima de las traviesas, de la vía, con lo que hace uso del silbato y del freno de emergencia, no pudiendo evitar el arrollamiento, quedando el cuerpo sin vida en la cuneta.

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 Accidentes Ferroviarios, que el arrollamiento de una persona en la línea 300- Madrid-Valencia, el 5 de febrero de 2008, había sido catalogado como un 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



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008*

Informe definitivo

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 técnicos responsables de la investigación de accidentes ferroviarios a:

- El técnico integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Integrándose en 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 05.05.08.

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 del tren 224

Matrícula: 9710302

2.2.2 Material rodante

Tren 224 AVE larga-Distancia, con 9 vehículos y 135 Tm de masa total remolcada.

Nº UIC de la locomotora: 95710334008-0

2.2.3 Descripción de la infraestructura

Bloqueo Automático en Doble vía electrificada con control de tráfico centralizado (B.A.D con C.T.C).

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía, modalidad A.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008

Informe definitivo

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

Desde el Puesto de Mando de Madrid Chamartín se avisa a Seguridad corporativa de Adif, Seguridad de Operaciones (CECOM) de Renfe Operadora, Gerencias de Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe Operadora, servicios de emergencia y Policía Nacional.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.3.1 Víctimas mortales

Persona arrollada: varón de 31 años

2.3.2 Material rodante, infraestructura y medio ambiente

No se produjeron daños ni en las instalaciones ni en el medio ambiente. Daños de escasa consideración en el material motor.

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Interceptación de vía: Se circula con marcha a la vista por ambas vías hasta las 19:15h

Total de trenes retrasados (viajeros): 25

Minutos de retrasos: 271

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

Las condiciones atmosféricas en el momento del accidente eran buenas.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

En la toma de declaración realizada el 5 de febrero, el maquinista dijo:

“Circulando con el citado tren por el km indicado observo a una persona andando por la traviesa que sobresale al carril derecho en el mismo sentido que el tren. Hago uso insistente del silbato y al mismo tiempo efectúo uso de la emergencia de freno no pudiendo evitar el golpearlo con el vértice de la locomotora

Una vez detenido el tren procedo a ponerlo en conocimiento de del P.M. y a marchar corriendo al lugar del suceso, reconociendo al arrollado y al parecer cadáver. El cuerpo quedó a metro y medio de



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008

Informe definitivo

la vía, por lo que no interceptaba la circulación. Se personan seguidamente Policía Nacional y Equipos de Emergencia, que aseguran que es cadáver. "

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista posee el Título y Habilitación conforme la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 de 27 de julio de 2006.

Realizó su último reciclaje formativo el 01/02/2007 y su último reconocimiento el 01/12/2004.

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.

Según el análisis de la memoria estática del registrador jurídico de la locomotora (MEMOTEL) el tren circulaba a 139 km/hora en el momento de accionarse el freno de urgencia.

Según el cuadro de Velocidades Máximas, al paso por el p.k donde se produjo el arrollamiento, la velocidad máxima permitida es de 160 Km/h por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima para ese tipo de tren en ese trayecto.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008*

Informe definitivo

3.5 DOCUMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN

3.5.1 Medidas adoptadas por el Puesto de Mando

Se avisa los servicios afectados, Áreas de Actividad, a las gerencias territoriales de seguridad de Adif y Renfe Operadora, a la Policía Nacional y al SUMMA112

3.5.2 Medidas destinadas a proteger y salvaguardar el lugar

Se circula con marcha a la vista por ambas vías hasta las 19:15 horas.

3.6 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada de trabajo del maquinista

en el momento del suceso: 2 horas y 30 minutos; 30 minutos de conducción efectiva.

24 horas antes: 4 horas y 22 minutos de conducción efectiva

48 horas antes: 2 horas y 35 minutos de conducción efectiva.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

Se ha comprobado que tanto el material rodante como los sistemas de control de la infraestructura funcionaban correctamente en el momento del accidente.

Se ha corroborado, por el registro jurídico de seguridad del tren, que el mismo circulaba a velocidad inferior a la máxima permitida (160 Km/h).

Se ha comprobado que la jornada de conducción del maquinista y su aptitud psicofísica, cumplen lo establecido en la Disposición adicional duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario y O.M. 2520/2006.

Se comprueba que la víctima transitaba por un lugar no habilitado para ello.

4.2 CONCLUSIONES

Verificado el correcto funcionamiento del material rodante y de las instalaciones, así como la actuación del maquinista, el técnico responsable de la investigación concluye que el accidente tuvo su origen en el tránsito de la persona arrollada en el momento del accidente por el lugar por donde circulaba el tren.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008*

Informe definitivo

5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

6. RECOMENDACIONES

Dados los numerosos arrollamientos que se producen en la zona sur de Madrid, se recomienda realizar un estudio para detectar la existencia de posibles pasos viciosos en la zona para proceder a su supresión, en caso de que existan.

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 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008

Informe definitivo

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0023/2008
OCURRIDO EL DÍA 05.02.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0023/2008 ocurrido el 05.02.2008*

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 0023/2008, acaecido entre las estaciones de San Cristóbal Industrial y Getafe Industrial, el 05/02/2008, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación:**

Dados los numerosos arrollamientos que se producen en la zona sur de Madrid, se recomienda realizar un estudio para detectar la existencia de posibles pasos viciosos en la zona para proceder a su supresión, en caso de que existan.

Madrid, 24 de junio de 2008