



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008*

*Informe Final*

INFORME FINAL SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0056/2008  
OCURRIDO EL DÍA 02.11.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008

Informe Final

## 1. RESUMEN

El día 2 de noviembre de 2008, a las 22:10 horas, el tren de viajeros de larga distancia 475, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona que atravesaba las vías por el paso enmaderado del apeadero de Hostalric situado en el P.K.170,925. Como consecuencia del impacto la víctima fallece en el acto.

**Conclusión:** el accidente tuvo su origen en el cruce de la víctima por el paso enmaderado sin percatarse de la proximidad del tren 475.

**Recomendaciones:** Se recomienda que el paso enmaderado se señalice y se evalúe la conveniencia de colocar señales de silbar, en el caso de que no existan, mientras no se lleven a cabo las obras ya adjudicadas del proyecto "Línea Tarragona-Barcelona- Francia. Tramo: Granollers – Maçanet. Pasos inferiores entre andenes en los apeaderos de Santa María de Palautordera y Hostalric" (BOE nº 181, de 28 de julio de 2008).

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 02.11.08/ 22:10

Lugar: P.K. 170,925, en el paso enmaderado del apeadero de Hostalric

Línea: 270 Portbou-Cerbere-Barcelona-Sant Andreu Comtal

Trayecto: Riells y Viabrea - Maçanet-Massanes

Provincia: Gerona

El tren de larga distancia 475 de Renfe Operadora, compuesto por la locomotora 252068, 17 coches y masa remolcada de 277 Tn, circulando por el apeadero de Hostalric, arrolla a una joven que cruzaba la vía 1, junto con otras personas, por el paso enmaderado de dicho apeadero.

La maquinista, al percatarse de la presencia de varias personas cruzando por el paso entablonado, hace uso del silbato y, finalmente, acciona el freno de emergencia al ver que no todas las personas han podido apartarse ante su aviso.

#### 2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 2 de noviembre a las 23:33 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 larga distancia 475, en el apeadero de Hostalric.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente  
nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008*

*Informe Final*

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 Noreste de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 29.12.08.
- 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 15.10.09.

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

- La maquinista principal del tren de larga distancia 475.
- Matrícula: 8936593

### 2.2.2 Material rodante

- Tren de larga distancia 475 compuesto por la locomotora 252068, 17 coches y 277 Tn de masa remolcada.
- Número UIC: 9571025220682



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008

Informe Final

### 2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía doble electrificada con bloqueo automático banalizado con C.T.C.

### 2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

### 2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

La maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Barcelona, desde donde se informa a Seguridad en la Circulación, Jefatura de Operaciones de Gerona, Gerencia de Protección Civil y Seguridad, Logística de Infraestructura y Operadores afectados.

Se prescribe a todos los trenes marcha a la vista sin exceder de 5 Km/h al paso por el apeadero de Hostalric por ambas vías.

A las 23:14 horas la policía autoriza a la maquinista del tren 475 a reanudar la marcha hasta la estación de Maçanet - Massanes.

A las 1:10 horas el tren 475 efectúa su salida de la estación de Maçanet - Massanes.

A las 2:00 horas es retirado el cadáver de la víctima.

## 2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

### 2.3.1 Víctimas mortales

Una mujer de 19 años.

La víctima cruzaba las vías por el paso enmaderado junto a otras personas. Las otras personas pudieron evitar el tren retrocediendo o saltando hacia adelante, pero la víctima no lo consiguió.

### 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: 3 trenes de larga distancia con un retraso total de 397 minutos; 4 trenes de media distancia con un retraso total de 300 minutos y un tren de cercanías con un retraso de 41 minutos.

La circulación quedó interrumpida por la vía 1 desde las 22:10 horas del día 2 de noviembre hasta las 3:17 horas del día siguiente.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008

Informe Final

## 2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento era de noche y 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

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

*“Circulando con normalidad con tren 475 por vía 1, al salir de la curva antes de llegar al apeadero de Hostalric, observo una circulación estacionada en la vía 2 del apeadero y un grupo de personas cruzando por el paso enmaderado por delante del tren citado. Seguidamente actúo sobre el silbato insistentemente y reduzco la velocidad observando que ciertas personas retroceden, otras que saltan para alcanzar el andén contrario, e inmediatamente actúo sobre la seta de urgencia notando un golpe al paso por el puntote tránsito.”*

### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

#### 3.2.1 Requisitos del personal

La maquinista del tren 475 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 08/06/07 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 24/02/05.

### 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

Orden Ministerial de Homologación de Material Rodante, 233 de 31 de enero de 2006



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008

Informe Final

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 de la locomotora 252068 se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 128 km/hora.

Según el libro horario del tren 475, la velocidad máxima permitida al paso por el lugar del arrollamiento es de 140 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 de la maquinista del tren 475.

- en el día del accidente: 1 hora y 9 minutos (jornada laboral: 6 horas)
- 24 horas anteriores: 5 horas y 59 minutos (jornada laboral: 8 horas)
- 48 horas anteriores: descanso

A la 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

De la inspección del lugar del accidente se desprende lo siguiente:

El apeadero de Hostalric se encuentra a la salida de una curva por el lado de Barcelona, que era de donde procedía el tren. Para cruzar de un andén a otro, el apeadero cuenta con dos pasos entarimados, uno a cada extremo del mismo. No existe una alternativa segura para cruzar las vías (paso a distinto nivel).

Por todo esto se detecta una situación de riesgo por la corta distancia (aproximadamente 150 metros) existente entre el final de la curva y el paso enmaderado. Esto provoca que el tiempo de reacción, tanto para los maquinistas como para los usuarios, sea muy corto debido a la escasa visibilidad, tiempo que se reduce cuando el tren no tiene parada en el apeadero.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008

*Informe Final*

### 3.7 SUCESOS DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES

El 31 de diciembre de 2006, se produjo el arrollamiento mortal de un varón de 81 años que cruzaba por uno de los dos pasos enmaderados del apeadero.

### 3.8 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Sant Celoni Maçanet-Massanes, tramo al que pertenece el apeadero de Hostalric:

La media semanal de circulaciones es de 554, considerada como media. Estas circulaciones se desglosan en: 60 de larga distancia; 294 de media distancia; 40 de cercanías; 157 de mercancías y 3 de servicio.

## 4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### 4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en el apeadero de Hostalric, en el P.K. 170, 925 de la línea 270 Portbou-Cerbere-Barcelona-Sant Andreu Comtal.

Según el registrador de seguridad de la locomotora 252068, el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida en el tramo.

Según lo declarado por la maquinista, al percatarse de la presencia de varias personas cruzando por el paso entablonado, hizo uso del silbato repetidas veces y actuó sobre el freno de emergencia, por lo que la actuación de la maquinista fue correcta.

Tanto la tasa de alcoholemia como las jornadas de trabajo de la 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:

Cabe resaltar que, en el momento en que se produce el accidente, era de noche, circunstancia que pudo afectar a la visibilidad de la víctima, que cruzó el paso entablonado sin percatarse de la llegada del tren 475.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008*

*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 cruce de la víctima por el paso enmaderado sin percatarse de la proximidad del tren 475.

#### 5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

#### 6. RECOMENDACIONES

Se recomienda que el paso enmaderado se señalice y se evalúe la conveniencia de colocar señales de silbar, en el caso de que no existan, mientras no se lleven a cabo las obras ya adjudicadas del proyecto *"Línea Tarragona-Barcelona- Francia. Tramo: Granollers – Maçanet. Pasos inferiores entre andenes en los apeaderos de Santa María de Palautordera y Hostalric"* (BOE nº 181, de 28 de julio de 2008).

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 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008*

*Informe Final*

RESOLUCIÓN SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0056/2008  
OCURRIDO EL DÍA 02.11.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

*Investigación del accidente nº 0056/2008 ocurrido el 02.11.2008*

*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 0056/2008 del accidente acaecido en el paso enmaderado, situado en el P.K. 170,925 de la estación de Hostalric, de la línea 270 Portbou-Cerbere-Barcelona-Sant Andreu Comtal, el 02.11.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Se recomienda que el paso enmaderado se señalice y se evalúe la conveniencia de colocar señales de silbar, en el caso de que no existan, mientras no se lleven a cabo las obras ya adjudicadas del proyecto *“Línea Tarragona-Barcelona- Francia. Tramo: Granollers – Maçanet. Pasos inferiores entre andenes en los apeaderos de Santa María de Palautordera y Hostalric”* (BOE nº 181, de 28 de julio de 2008).

Madrid, 24 de febrero de 2009