



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009*

***Informe final***

INFORME FINAL  
SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0028/2009  
OCURRIDO EL DÍA 22.06.2009  
EN EL PASO A NIVEL DE INFIESTO (ASTURIAS)

De acuerdo con el R.D. 810/2007, de 22 de junio, en su Título III; artículo 21.6:  
*La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.*



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009

**Informe final**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. RESUMEN .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO .....</b>  | <b>3</b>  |
| 2.1 SUCESO.....   | 3         |
| 2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO .....   | 5         |
| 2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES .....                                  | 7         |
| 2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....  | 7         |
| <b>3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES.....</b>                             | <b>7</b>  |
| 3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS .....                                    | 7         |
| 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD .....   | 8         |
| 3.3 NORMATIVA .....   | 8         |
| 3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS ..... | 8         |
| 3.5 INTERFAZ HOMBRE – MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO .....                                | 9         |
| 3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE .....  | 9         |
| <b>4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES .....</b>   | <b>9</b>  |
| 4.1 DESCRIPCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS .....  | 9         |
| 4.2 DELIBERACIÓN.....   | 10        |
| 4.3 CONCLUSIONES .....  | 10        |
| <b>5. RECOMENDACIONES .....</b>   | <b>11</b> |



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009

**Informe final**

## 1. RESUMEN

El día 22 de junio de 2009, a las 9:20 horas, el tren de viajeros 5950 de Feve arrolla a una persona que cruzaba por un paso a nivel tipo C en Infiesto (Asturias) cuando estaban las barreras bajadas.

**Conclusión:** El arrollamiento se produce a consecuencia de la invasión del gálibo de la vía por la víctima, cuando el tren estaba próximo al paso a nivel, pese a que las barreras estaban bajadas, la sonería había actuado correctamente y los indicadores luminosos se encontraban activados.

### Recomendaciones:

| Destinatario | Número | Recomendación                     |
|--------------|--------|-----------------------------------|
|              |        | No se establecen recomendaciones. |

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 22.06.09/ 09:20

Lugar: P.K.361+975, paso a nivel C, Nº 236 en la estación de Infiesto.

Línea: 21 Oviedo - Santander

Tramo: Oviedo - Llanes

Municipio: Piloña

Provincia: Asturias

El tren de viajeros de 5950, procedente de Llanes y con destino a Oviedo, arrolla a un hombre que cruza por el paso a nivel de clase C, situado dentro de la estación de Infiesto (lado Santander). La víctima cruzaba la vía de izquierda a derecha en el sentido de la marcha del tren.

El maquinista, al observar a un peatón sorteando la barrera de la parte izquierda (calle Camino Real) de la vía con intención de cruzar, hace uso del silbato y actúa sobre el freno de emergencia sin poder evitar el arrollamiento. La persona muere en el acto como consecuencia del impacto y sale despedida hacia la parte derecha de vía quedando fuera del gálibo de la misma.

En el momento del arrollamiento las barreras estaban bajadas y la sonería y los indicadores luminosos se encontraban activos.



MINISTERIO DE FOMENTO

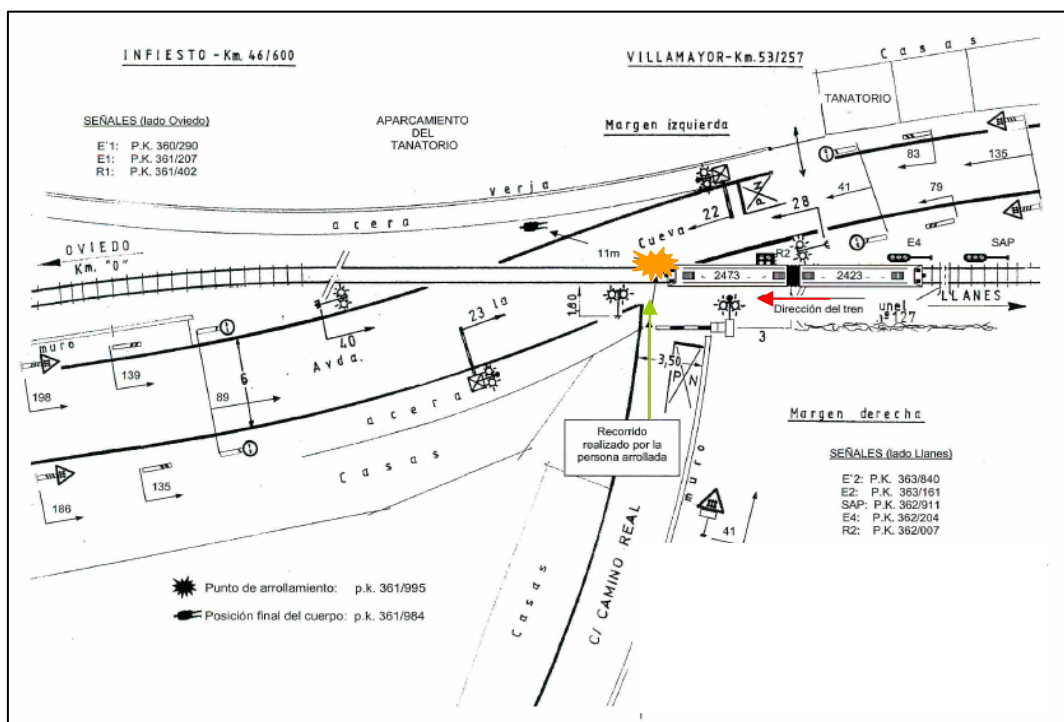
SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009

Informe final

**Croquis del lugar del accidente**





MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009*

**Informe final**

### **Decisión de abrir la investigación**

El Inspector General de Feve, el 22 de junio a las 10:14 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 en el paso a nivel clase C de Infiesto, cuando éste tenía las barreras bajadas.

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 e incidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 31 de marzo de 2009, el Presidente de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación a:

- Un técnico investigador integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

Integrándose el equipo investigador con:

- El Inspector General de Feve, en uso de las funciones que expresamente tiene encomendadas en virtud de su cargo, entregó su informe particular el 05.08.09.

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 incidente al técnico responsable de la misma.

## **2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO**

### **Personal ferroviario implicado**

Por parte de Feve:

- El maquinista del tren de viajeros 5950

Nº CF: 9447

### **Material rodante**

Tren de cercanías 5950 compuesto por las unidades de tren diesel eléctrico 2473 (en cabeza) y 2423 (en cola).



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009

**Informe final**

### **Descripción de la infraestructura**

La línea es de vía única electrificada, con bloqueo automático (BAU), lado Oviedo, y bloqueo telefónico (BT), lado Santander, (lado del paso a nivel).

- Paso a nivel.

Se encuentra dentro de la estación de Infiesto y dentro del término municipal del mismo nombre.

Está dotado de semibarreras enclavadas y señales acústicas y luminosas.

El paso a nivel está incluido en el cuadro de mando de la estación de Infiesto.

El pavimento es de asfalto, en la carretera AS-254 que atraviesa el paso y en la calle Camino Real que desemboca en el paso.

La velocidad máxima permitida es de 60 km/h.



- Tipo de protección: clase C.
- Momento de circulación A(2.549) x T(48): 122.352 (a fecha de 31/12/2008)

### **Sistemas de comunicación**

Radiotelefonía tren tierra.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009

**Informe final**

### **Plan de emergencia externo-interno**

Tras el arrollamiento, el agente comercial y de trenes queda custodiando a la persona arrollada hasta la llegada del Samur, la Guardia Civil y la Policía Local de Infiesto.

El tren reinició la marcha a las 09:24 horas, estando parado en el lugar del arrollamiento durante 3 minutos y 23 segundos.

Se procedió al levantamiento del cadáver, por parte de la autoridad competente, a las 10:15 horas.

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

Resulta muerto un varón de 90 años de edad.

#### **Daños materiales**

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

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

La vía no resultó interceptada y el tren 5950 reanudó su marcha a los 3 minutos y 23 segundos.

### **2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS**

En el momento del arrollamiento el tiempo era soleado.

## **3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES**

### **3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS**

#### **Personal ferroviario**

La declaración realizada por el maquinista del tren 5950, el día 24 de junio, es la siguiente:

*"Realizando turno nº 21 del Depósito del Berrón y circulando con tren 5950 el día 22 de junio de 2009, cuando entraba en la Estación de Infiesto lado Llanes a las 9.20 h. aproximadamente, en el P.K. 362 y P.N. con barreras nº 236 con la UTDE 2423 – 2473, observo como un peatón realiza la maniobra de pasar por debajo de la barrera con la clara intención de cruzar las vías. Haciendo uso de las preceptivas señales acústicas y a continuación del freno de urgencia de la unidad, me es imposible evitar el golpe a dicho peatón, que sale despedido hacia el margen de la vía. Una vez detenido el tren y avisado al 112 – EMERGENCIAS, el A. C. y Trenes que me acompaña, se queda junto al herido a la espera de la ambulancia. Mientras, estaciono la unidad en andén de Infiesto, hasta recibir orden de reanudar la marcha con destino Oviedo. A mi llegada a El Berrón, se me releva del servicio según el protocolo marcado en estos incidentes.*



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009

**Informe final**

### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

#### Requisitos del personal

El maquinista del tren 5950 posee el título de conducción, encontrándose expresamente habilitado para la conducción de vehículos ferroviarios en virtud de la capacitación adquirida de conformidad con el estatuto propio y normativa legal aplicable a Feve.

Realizó su último reciclaje formativo el 18/09/2008 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 06/04/2009, de acuerdo con la normativa vigente.

### 3.3 NORMATIVA

#### Legislación nacional

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (*Disposición transitoria quinta*).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (*Título VI; capítulos I y II*).

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 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.

#### Otras normas

Reglamento de Circulación de Trenes y Reglamento de Señales de Feve.

XVIII Convenio Colectivo de Feve (Artículo 9 y Disposición Final Segunda), de septiembre de 2006 (BOE nº 226, de 21.09.06)

*Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios* de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios. (Octubre de 2008).

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

#### Material rodante

Los equipos de seguridad (freno, silbato, etc.) del tren funcionaron correctamente, según el registrador de eventos del tren implicado la velocidad era de 38 km/h.





MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009

**Informe final**

### **Instalaciones técnicas**

Analizado el registrador de eventos del paso a nivel, este se cerró correctamente y permaneció cerrado por un tiempo no superior a 3 minutos hasta el arrollamiento.

Asimismo, en la inspección realizada al paso a nivel, con posterioridad al arrollamiento, se comprueba que su funcionamiento es correcto.

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

▪ Jornada laboral del maquinista del tren 5950 y tiempo efectivo de conducción.

- el día 22: 2 horas y 50 minutos (40 minutos)
- el día 21: 6 horas (4 horas y 43 minutos)
- el día 20: 6 horas (4 horas).

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

### **3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE**

Está situado en el P.K. 361+975, de la línea nº 21 (Oviedo – Santander), en el término municipal de Infiesto y dentro del ámbito de la estación, entre la señal de retroceso R2 y el desvío A2, de entrada a la estación, lado Santander.

Se encuentra dentro de la zona urbana de la localidad de Infiesto, Asturias. Es un punto bastante transitado tanto por vehículos como por peatones.

## **4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES**

### **4.1 DESCRIPCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS**

Los hechos tuvieron lugar en el paso a nivel clase C, situado en la estación de Infiesto (Asturias). El paso a nivel se encuentra en el P.K. 361+975, a la entrada de la estación, lado Santander.

Según el registrador de eventos del vehículo 2473, que circulaba en cabeza de la composición del tren 5950:

- A las 9:20:02 horas, el maquinista del tren 5950 reconoce la indicación en amarillo de la señal de entrada E4, lo que confirma que el paso a nivel está correctamente formado.
- A las 9:20:19 horas, cuando la velocidad del tren era de 40 km/h, el maquinista actuó sobre el silbato.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009*

***Informe final***

- A las 9:20:22 horas, el maquinista aplicó el pulsador seta de emergencia, siendo la velocidad del tren de 38 km/h, recorriendo 49 metros hasta la parada del tren, que se produjo a las 9:20:35 horas.

#### **4.2 DELIBERACIÓN**

Según el registrador de eventos del vehículo 2473, que circulaba en cabeza de la composición del tren 5950, la velocidad del tren era de 38 km/h en el momento de actuar sobre el freno de emergencia. En ese tramo existe una limitación permanente de velocidad de 60km/h, por lo que la velocidad del tren era correcta.

El maquinista actuó correctamente, pues hace uso del silbato y seguidamente del freno de emergencia.

Los equipos de seguridad del tren (freno, silbato, etc.) funcionaron correctamente.

El paso a nivel estaba correctamente formado.

La jornada laboral del maquinista cumple lo establecido en el XVIII Convenio Colectivo de Feve.

#### **4.3 CONCLUSIONES**

Por tanto, vista la descripción de los hechos, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, las declaraciones de los implicados, así como el informe particular de Feve, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El arrollamiento se produce a consecuencia de la invasión del gálibo de la vía por la víctima, cuando el tren estaba próximo al paso a nivel, pese a que las barreras estaban bajadas, la sonería había actuado correctamente y los indicadores luminosos se encontraban activados.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0028/2009 ocurrido el 22.06.2009*

***Informe final***

## 5. RECOMENDACIONES

| Destinatario | Número | Recomendación                     |
|--------------|--------|-----------------------------------|
|              |        | No se establecen recomendaciones. |

Madrid, 22 de diciembre de 2009