



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente nº 064/2007 ocurrido el 24.12.2007*

*Informe definitivo*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 064/2007  
OCURRIDO EL DÍA 24.12.2007



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 064/2007 ocurrido el 24.12.2007

*Informe definitivo*

## 1. RESUMEN

El día 24 de diciembre de 2007, a las 20:16 horas, el tren de cercanías 21763, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, circulando entre las estaciones de Vallecas Industrial y El Pozo, golpea a una persona a la altura del kilómetro 5,200 de la línea 930 Madrid- San Fernando de Henares, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif. La víctima, que resultó fallecida por el impacto, caminaba por la vía junto a otra persona que resultó ilesa.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en el tránsito indebido de la víctima por la vía.

Recomendaciones: dadas las características del accidente, no se establecen recomendaciones.

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 24.12.07./ 20:16  
Lugar: P.K. 5,200; cerca del apeadero de El Pozo  
Línea: 930 Madrid- San Fernando de Henares  
Trayecto: Vallecas industrial- Madrid  
Provincia: Madrid

El tren de cercanías 21763, circulando por vía impar, a su paso por el P.K. 5,200; de la línea 930 Madrid- San Fernando de Henares; arrolla a un joven que, en compañía de otro, caminaba por las vías. El maquinista, viendo que dos personas transitan por la vía, hace sonar el silbato y acciona el freno de emergencia sin poder evitar golpear a una de ellas, expulsándola fuera de la vía.

El maquinista, una vez detenido el tren, comunica el suceso al Puesto de Mando de Chamartín desde donde se activan los protocolos de actuación para accidentes y se avisa a los servicios de emergencia, Seguridad Corporativa y Servicios Internos de Adif y Renfe Operadora.

#### 2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el mismo día, a las 21:18 horas, y a través de mensaje de telefonía móvil, informó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios de que se había producido el arrollamiento de una persona en la línea 930 Madrid- San Fernando de Henares.

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 064/2007 ocurrido el 24.12.2007*

*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 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 Centro de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 05.03.08.
- 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 05.03.08.

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 21763

Matrícula: 9677873

#### 2.2.1.2 Por parte de Adif

El Supervisor de Circulación de la Jefatura Técnica de Operaciones de Madrid, nombrado Jefe Delegado en el punto del accidente.

El Técnico de Regulación, nombrado Portavoz de la información en el Puesto de Mando.

#### 2.2.1.3 Testigos

El acompañante de la víctima que resultó ileso.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 064/2007 ocurrido el 24.12.2007

Informe definitivo

### 2.2.2 Material rodante

El tren implicado en el accidente, número 21763, está compuesto por las U/T446012-446044 formadas por 6 vehículos con 346 toneladas de peso.

Matrícula: 96.71.94.46.012.7

### 2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto con bloqueo automático banalizado con control de tráfico centralizado, en vía doble electrificada (B.A.B con C.T.C)

Alineación en recta con visibilidad 150 m y perfil horizontal.

### 2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

### 2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El Puesto de Mando de Chamartín pone el suceso en conocimiento de Seguridad Corporativa de Adif, Seguridad de Operaciones (CECOM) de Renfe Operadora, Gerencias de Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe Operadora, SAMUR y Policía Nacional.

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

### 2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 22 años

### 2.3.2 Material rodante

No se produjeron daños ni en el material motor ni en las instalaciones.

### 2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Ambas vías quedaron interceptadas hasta las 21:19 horas, autorizándose el paso por vía II y manteniendo cortada la vía I hasta las 22:52 horas.

16 trenes de Cercanías (incluido el tren implicado en el accidente) sumaron un total de 642 minutos de retraso

1 tren de Media Distancia sufrió un retraso de 92 minutos



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 064/2007 ocurrido el 24.12.2007

Informe definitivo

## 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 24 de diciembre, el maquinista dijo:

*"Circulando con tren 21763 a la altura del km. 7+500 encuentro en la vía dos personas andando. Haciendo uso del silbato de la unidad y del freno de emergencia automáticamente no pudiendo evitar que golpeará al primero con el lado derecho del frontal expulsándole fuera de la vía. (...)"*

### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

#### 3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista posee el título de conducción categoría B y habilitación conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

Realizó su último reciclaje formativo el 26/02/2007 y su último reconocimiento el 02/11/2004.

### 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

#### 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 3/2004 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Dirección General de Ferrocarriles.*

Consigna serie A, nº 1935, de 8 de noviembre de 1996 de la Dirección de Programación de Equipamiento



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 064/2007 ocurrido el 24.12.2007

Informe definitivo

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

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

El registro de eventos del tren registró que éste circulaba a 98 km/hora en el momento que el maquinista aplica el freno de emergencia.

Según el cuadro de Velocidades Máximas, en el trayecto de Vallecas Industrial a El Pozo, la velocidad máxima permitida es de 120 Km. /h por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.

### 3.5 DOCUMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN

Los trenes de cercanías son desviados y a petición del SAMUR la circulación queda suspendida por ambas vías: por la vía II hasta las 21:19 horas y por vía I hasta las 22:52 horas.

### 3.6 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada de trabajo del maquinista

-en el momento del suceso: 4 horas y 15 minutos

Jornada efectiva de conducción del maquinista:

-en el momento del suceso: 2 horas y 20 minutos

Jornada de trabajo del maquinista

24 horas antes: descanso

48 horas antes: 8 horas (3 horas y 20 minutos de conducción efectiva)

Prueba de alcoholemia y de droga realizada el día del accidente a las 15:20 horas: resultado negativo.

## 4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### 4.1 DELIBERACIÓN

El lugar donde se produjo el arrollamiento se sitúa en plena vía, entre las estaciones de Vallecas Industrial y El Pozo, en el punto kilométrico 5,200 de la línea 930 Madrid- San Fernando de Henares.

La visibilidad atmosférica era buena.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 064/2007 ocurrido el 24.12.2007

*Informe definitivo*

Según el registro de eventos del tren 21763, éste circulaba a velocidad inferior a la máxima permitida.

De la prueba de alcoholemia y drogas se constata que el maquinista se encontraba apto para el desarrollo de sus funciones y su actuación en el momento del accidente 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.*

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

La víctima, junto con su acompañante, caminaba por la vía general en zona no autorizada para el público.

#### 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 tránsito indebido de la víctima por la vía.

#### 5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

#### 6. RECOMENDACIONES

Se recomienda:

- Dadas las características del accidente, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 23 de mayo de 2008.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente nº 064/2007 ocurrido el 24.12.2007*

*Informe definitivo*

RESOLUCIÓN SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0064/2007  
OCURRIDO EL DÍA 24.12.2007





MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente nº 064/2007 ocurrido el 24.12.2007*

*Informe definitivo*

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 23 de mayo de 2008, analizado el expediente del accidente 64/2007, acaecido en plena vía, cerca del apeadero de El Pozo, el 24/12/2007, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador, entendiéndose que la recomendación deberá ser un inventario sistemático de situaciones de estas características en la Red Ferroviaria de Interés General y la subsiguiente planificación de actuaciones a nivel global.

Madrid, 23 de mayo de 2008