



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente  
nº 08/2007 ocurrido el 06.02.2007*

*Informe definitivo*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0008/2007  
OCURRIDO EL DÍA 06.02.2007



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente  
nº 08/2007 ocurrido el 06.02.2007*

*Informe definitivo*

## 1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó a través de mensaje de telefonía móvil el pasado 06 de febrero que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma en la Red Ferroviaria de Interés General administrada por ADIF.

En consecuencia, y de acuerdo con el artículo 111 del Reglamento del Sector Ferroviario (R.D 2387/2004 de 30.12), el accidente ferroviario fue calificado como grave, siendo procedente la investigación del mismo por la Dirección General de Ferrocarriles. Investigación que tendrá como finalidad determinar sus causas y formular recomendaciones para reducir los riesgos en el transporte ferroviario de acuerdo con el artículo 112 del citado Reglamento. Reglamento que traspone parcialmente la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, que en su Artículo 19 circunscribe la investigación a la mejora de la seguridad, y en ningún caso a la determinación de culpas o responsabilidades.

- De conformidad también con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 1 de enero de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

## 2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Plena vía, en la señal de entrada de la estación de Catarroja.

Punto kilométrico 106,066 de la línea La Encina - Valencia.

Provincia: Valencia.

Día / Hora: 06.02.07./ 12:12.

Condiciones meteorológicas: Soleado.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático Banalizado con CTC en vía doble electrificada.

## 3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con la Orden Circular del 3/2004, el administrador de la infraestructura a través del Delegado territorial realizó la recogida de los datos básicos del accidente.

Según lo dispuesto en el Reglamento del Sector Ferroviario y en la Orden Circular 3/2004, una vez finalizada la investigación del accidente, el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria elaboraron su informe particular sobre el mismo que fue remitido al



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

Investigación del accidente  
nº 08/2007 ocurrido el 06.02.2007

*Informe definitivo*

Técnico responsable de la Dirección General de Ferrocarriles según se menciona en el apartado primero del presente informe.

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de Adif que incluye los datos significativos del accidente, y que es concordante con el informe particular de Renfe Operadora, los hechos y las circunstancias en que se produjeron fueron los siguientes:

### 3.1 HECHOS

A las 12 horas y 12 minutos del día 06 de febrero de 2007, se produjo el accidente grave por arrollamiento de una persona que intentaba cruzar las vías, por el tren de viajeros de Larga Distancia 1091 de la empresa ferroviaria Renfe Operadora que efectuaba el recorrido con origen en Barcelona y destino Alicante.

La víctima resultó ser un varón de 91 años.

#### PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

##### 3.2.1. Por parte de Renfe Operadora:

El maquinista del tren 1091.

Tiempo de trabajo el día del accidente, de 7:20 a 14:45 h.

Tiempo de trabajo el día 5-02-2007, de 8:25 a 14:48.

Tiempo de trabajo el día 4-02-2007, de 13:40 a 20:40.

El supervisor de a bordo del tren 1091.

##### 3.2.2. Por parte de ADIF:

El supervisor de línea de la Jefatura Técnica de Operaciones de Valencia fue nombrado jefe delegado del accidente.

### 3.2 DAÑOS MATERIALES

No se producen daños materiales.

### 3.3 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista comunicó el suceso al Jefe del CTC de Valencia, que cursó aviso a las Gerencias de Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE, así como a las Gerencias de Seguridad y Protección Civil y servicios de emergencia.

En base a la Orden Circular 3/2004 "Pautas para la investigación de accidentes graves", dos agentes de Seguridad en la Circulación Levante de Adif, se personaron en el lugar del arrollamiento para realizar la toma de datos del mismo.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

Investigación del accidente  
nº 08/2007 ocurrido el 06.02.2007

Informe definitivo

Por su parte la empresa ferroviaria desplazó agentes de su Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación de Levante para la inspección del suceso y realizar la recogida de datos del accidente.

Se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista con resultado negativo (0,00 mg/ml).

La Autoridad Judicial autorizó el levantamiento del cadáver que se produjo a las 13 horas y 55 minutos.

### 3.4 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Interrupción de la circulación por vía 1 hasta las 12:30 horas con marcha a la vista hasta las 12:45 en que se restablece la marcha normal, lo que produjo unos retrasos acumulados en dos trenes de Cercanías de 22 minutos y de 35 minutos en un tren de mercancías.

El tren L.D.-1091 implicado en el accidente estuvo detenido 13 minutos hasta que fue autorizado a continuar.

### 3.5 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

El lugar coincide con un paso superior de vehículos que se encuentra a unos 12 metros del inicio del puente ferroviario sobre el Barranco de Chiva, el cual dispone de pasarelas de servicio en los laterales. Al encontrarse dicho puente entre la población de Massanassa y el Polígono Industrial de Catarroja, es un paso vicioso muy frecuentado.

La línea discurre en recta, no existiendo trincheras.

No existe vallado por el lado izquierdo en una longitud de 175 metros y en el lado derecho el vallado se encuentra forzado de forma que permite el paso de los transeúntes.

#### 3.6.1. Visibilidad.

La visibilidad es muy buena hacia ambos lados.

### 3.6 PARTE DE ACCIDENTES E INCIDENCIAS DEL MAQUINISTA

Del parte de accidentes del maquinista realizado en Barcelona a 7 de febrero, se extracta lo siguiente: *"Entre Massanassa y Catarroja, sobre el km 106 aproximadamente, veo una persona que se aproxima a la vía II (por mi lado izquierdo) con intención de atravesar las vías. Inmediatamente hago uso del silbato y veo que dicha persona levanta la cabeza en mi dirección (al tren), pero que no obstante inicia el cruce de las vías. Actúo enseguida sobre el freno de emergencia y continúo haciendo sonar el silbato no consiguiendo que se detenga por lo que inevitablemente el tren, con un soporte lateral derecho, le golpea."*



### 3.7 VELOCIDAD DEL TREN

Del análisis de la memoria estática del vehículo motor 101.101, se desprende que la velocidad de circulación en el momento del accidente era de 138 Km/h.

La máxima velocidad para este tramo era de 140 Km/h.

## 4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

### 4.1 CONSIDERACIONES

- El lugar donde se produjo el arrollamiento es un paso vicioso muy próximo a la señal de entrada E-1 de Catarroja,
- La traza ferroviaria discurre en vía doble electrificada, en recta y terreno llano en sus márgenes (no existen trincheras).
- La línea ferroviaria discurre en su margen derecho (sentido de la marcha del tren) por los núcleos urbanos de Massanassa y de Catarroja, encontrando en su margen izquierdo los polígonos industriales de los respectivos núcleos de población.
- Se constata la buena visibilidad del tramo ferroviario.
- Se constata la existencia de varios pasos viciosos tanto en el lugar donde se produjo el arrollamiento como en las proximidades del mismo.
- Se constata el defectuoso estado de mantenimiento del vallado existente, ya que carece de continuidad encontrando además roturas en éste.
- Se constata que el tren circulaba a velocidad inferior a la prescrita.
- De la prueba de control de alcoholemia, se constata que el maquinista se encontraba apto para el desarrollo de sus funciones.

## 5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES REALIZADAS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y POR LA EMPRESA FERROVIARIA.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

El elaborado por ADIF concluye *"Se estima imprudencia de la persona, que no hizo caso a las indicaciones de silbato del tren y continuó cruzando"*.

El elaborado por RENFE establece como causa directa del accidente *"Imprudencia de la víctima que transitaba indebidamente por la infraestructura ferroviaria"*.

Por tanto, ambas conclusiones son coincidentes entre sí en cuanto a la causa del accidente.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente  
nº 08/2007 ocurrido el 06.02.2007*

*Informe definitivo*

## 6. CONCLUSIONES.

A la vista de los datos obtenidos, se estima que el accidente tuvo su origen en la invasión indebida de la vía en el momento de pasar el tren que causó el arrollamiento.

## 7. RECOMENDACIONES

Una vez constatada la existencia de pasos viciosos o irregulares en la zona en la que se produjo el accidente y estando de acuerdo con el administrador de la infraestructura, estimo conveniente recomendar que se complete el vallado en ambos márgenes de la vía entre los dos núcleos de población y entre los dos polígonos industriales. Asimismo, se estima conveniente la reparación y el adecuado mantenimiento del cerramiento existente por el administrador de la infraestructura.

## 8. COMENTARIOS Y SUGERENCIAS PARTICULARES

Al amparo de la Orden Circular 3/2004 "Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Dirección General de Ferrocarriles" Artículo 6, "el informe provisional será remitido a los responsables de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de las empresas ferroviarias implicadas que dispondrán de un plazo de un mes para emitir sus comentarios y sugerencias particulares".

Los escritos de conformidad son remitidos en el plazo antes mencionado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de la empresa ferroviaria respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional, por lo que las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 20 de junio de 2007.

El Técnico responsable de la investigación del accidente