



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 10/2007 ocurrido el 13.02.2007*

*Informe definitivo
19.07.2007*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0010/2007
OCURRIDO EL DÍA 13.02.2007



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 10/2007 ocurrido el 13.02.2007*

*Informe definitivo
19.07.2007*

1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó a través de mensaje de telefonía móvil que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma, a la altura del punto kilométrico 394,075 de la Línea La Encina-Alicante, en la provincia de Alicante, perteneciente a 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.

Punto kilométrico 394,075 de la línea La Encina - Alicante.

Provincia: Alicante.

Día / Hora: 13.02.07./ 18:40.

Condiciones meteorológicas: Buenas, al atardecer.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático en vía Única con CTC.

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

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 10/2007 ocurrido el 13.02.2007*

*Informe definitivo
19.07.2007*

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, los hechos y las circunstancias en que se produjeron fueron los siguientes:

3.1 HECHOS

A las 18 horas y 40 minutos del día 13 de febrero de 2007, se produjo el accidente grave por arrollamiento de una persona y varias cabezas de ganado que intentaban cruzar las vías en el punto kilométrico 394,075 de la línea La Encina - Alicante, por el tren de viajeros de Larga Distancia 1187 Altaria de la empresa ferroviaria RENFE que efectuaba el recorrido con origen en Alicante y destino Madrid.

La víctima resultó ser un varón de 69 años.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

3.2.1. Por parte de RENFE Operadora:

El maquinista del tren 1187.

Jornada previa efectiva en el día de la incidencia: 35 minutos.

Jornada 24 horas anteriores: 6 horas y 45 minutos.

Jornada 48 horas anteriores: 4 horas y 13 minutos.

3.2.2. Por parte de ADIF:

El Jefe Técnico de Operaciones de Alicante fue nombrado jefe delegado del accidente.

3.3 DAÑOS MATERIALES

No se producen daños materiales.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista comunicó el suceso al Puesto de Mando 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 técnicos de la Gerencia Técnica de Seguridad Levante de Adif, se personaron en el lugar del arrollamiento para realizar la toma de datos del mismo.

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.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 10/2007 ocurrido el 13.02.2007

Informe definitivo
19.07.2007

A las 20:05 la jueza pide que se retroceda el tren 1187 hasta Villena, quedando apartado a las 20:29 horas, reanudándose la circulación al paso por el lugar del accidente con marcha vista.

A las 20:30 horas, en la Comandancia de la Guardia Civil de Villena se toma declaración al maquinista, el cual voluntariamente se somete a la prueba de control de alcoholemia con resultado negativo (0,00 mg/ml).

A las 20:42 se reestablece la circulación a velocidad normal.

Se levanta el cadáver por parte de la autoridad judicial a las 20:49 horas.

Los viajeros del tren Altaria nº 1187 se transbordan en la estación de Villena, a las 20:42 horas, al tren 1207.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Como consecuencia del arrollamiento se vieron afectados 6 trenes de Larga Distancia con un retraso acumulado de 582 minutos, 1 tren de Cercanías con 9 minutos de retraso y 1 tren de Media Distancia con 49 minutos de retraso.

El tren de larga Distancia 1187 Altaria implicado en el accidente fue suprimido en Villena y sus viajeros transbordados al tren 1207.

3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

El lugar donde se produjo el accidente corresponde al p.k. 394,075 de la línea La Encina-Alicante.

El lugar coincide con un paso superior de vehículos que permite el cruce de la línea de ferrocarril con el vial que une la Autovía de Alicante A-31 con la CV-809. Tanto a un lado como al otro de la línea férrea, como a un lado y al otro de la carretera, encontramos edificaciones y viviendas que dan lugar a la existencia de varios pasos viciosos.

El lugar es llano, no existiendo trincheras y el tramo es recto.

No existe vallado en todo el tramo hasta llegar al núcleo urbano de Villena, aproximadamente 1 km después.

3.6.1. Visibilidad.

La visibilidad es buena hacia ambos lados.

3.7 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 10/2007 ocurrido el 13.02.2007

Informe definitivo
19.07.2007

De la declaración del maquinista ante la Policía Judicial de la Guardia Civil de Villena realizado en Villena a 13 de febrero, se extracta lo siguiente: *“Sobre las 18:40 aproximadamente cuando ha pasado por un viaducto sito a 1 km aproximadamente de la Estación de Villena, a unos 130 km por hora, ha podido observar un rebaño de ovejas y una persona que se hallaba avanzando en medio de la vía, accionando el freno de emergencia, y el silbato, que es una señal acústica fuerte. Y que no ha visto antes a esa persona puesto que prácticamente no había luz solar. Que en la parte derecha de la locomotora ha escuchado un golpe seco y cuando ha parado la locomotora unos 300 metros más adelante, ha bajado de la misma y se ha dirigido al lugar del impacto. Allí ha observado restos de ovejas y después una persona tendida en el suelo, fuera de la vía, que no realizaba ningún movimiento ni sonido.”*

3.8 VELOCIDAD DEL TREN

Del análisis de la memoria estática del vehículo motor Loc.252.038, se desprende que la velocidad de circulación en el momento de accionar el freno de emergencia era de 129 Km/h.

La máxima velocidad para este tramo era de 160 Km/h.

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 CONSIDERACIONES

- El lugar donde se produjo el arrollamiento es un paso vicioso muy próximo en el punto kilométrico 394,075 de la línea La Encina–Alicante.
- La traza ferroviaria discurre en vía única electrificada, en recta y terreno llano en sus márgenes (no existen trincheras).
- En los alrededores de la vía ferroviaria se constata la existencia de diversas edificaciones y viviendas.
- Se constata la buena visibilidad del tramo ferroviario, aunque dada la hora del atropello esta se encontraba reducida ya que estaba anocheciendo.
- 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 la inexistencia de vallado en el tramo.
- Se constata que el tren de Larga Distancia 1187 Altaria 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.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 10/2007 ocurrido el 13.02.2007

Informe definitivo
19.07.2007

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 cruzó por lugar no autorizado, no apercibiéndose de la proximidad del tren"*.

El elaborado por RENFE establece como causa directa del accidente *"Imprudencia de la víctima al cruzar la vía por punto no autorizado"*.

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

6. CONCLUSIONES.

A la vista de los datos obtenidos, se estima que el accidente se origino como consecuencia de la invasión indebida de la vía en el momento de pasar el tren 1187 que causó el arrollamiento de D. Bonifacio Moreno Cantos.

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 dote de vallado ambos márgenes de la vía, en unos 400 m antes y después del paso superior situado sobre el lugar del accidente.

Así mismo, se estima conveniente la realización de campañas de sensibilización, que conciencien a la población sobre los peligros que supone cruzar las vías y/o transitar por las mismas.

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, 19 de julio de 2007.

El Técnico responsable de la investigación del accidente,