



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 29/2007 ocurrido el 07.05.2007

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0029/2007
OCURRIDO EL DÍA 07.05.2007



1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó por mensaje de correo electrónico que se había producido el arrollamiento de una persona resultando esta fallecida, en la estación de Algemesí, en el paso a nivel Clase C situado en el punto kilométrico 81,454 en la Línea 300 Madrid Puerta de Atocha – Valencia Nord, en la provincia de Valencia, 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 de acuerdo con el citado artículo.

De conformidad con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 1 de mayo de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios para el periodo comprendido entre el 01.05.07 al 30.06.07 compuesto por las siguientes personas para este accidente:

- Técnico responsable de la investigación del accidente: un funcionario adscrito a la Dirección General de Ferrocarriles, que suscribe este informe.
- Responsable de seguridad de Adif en la zona de Levante: que entregó su informe particular del accidente el 14.09.07.
- Responsable de seguridad de Renfe: que entregó su informe particular del accidente el 20.06.07

La empresa pública INECO S.A. en el marco del convenio de colaboración suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles el 26.09.06 ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este accidente al Técnico responsable de la misma.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Paso a nivel clase C de la estación de Algemesí.

Línea: Punto kilométrico 81,454 de la Línea 300 Madrid Puerta de Atocha – Valencia Nord.

Municipio: Algemesí.

Provincia: Valencia.

Día/Hora: 07.05.07/19:20.

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



La estación estaba en mando local con Jefe de Circulación.

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 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 en ausencia de informe de recogida de datos 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

Una persona resultó arrollada a las 19:20 horas del 07.05.07 en el paso a nivel clase C de la estación de Algemés situado en el punto kilométrico 81,454, al paso del tren de Viajeros de Larga Distancia 165, locomotora 252068-2 y 9 vehículos con masa remolcada de 157 Tm., de la empresa ferroviaria Renfe, sin parada prescrita en dicha estación, que efectuaba su entrada por vía 1.

La persona arrollada cruzaba corriendo el paso a nivel de derecha a izquierda, según el sentido de la circulación del tren, estando el paso a nivel cerrado, con las semibarreras bajadas y funcionando las indicaciones luminosas y sonoras.

Tras el arrollamiento el cuerpo sale despedido a vía 2, quedando interrumpida la circulación en vías 1 y 2.

3.2 VICTIMAS

A consecuencia del arrollamiento resulto fallecida una persona.

3.3 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

El maquinista del tren de Larga Distancia 165. Matricula: 9733155.

Jornada efectiva en el día de la incidencia: 3 horas y 36 minutos.

Jornada 24 horas anteriores: 4 horas y 45 minutos.

Jornada 48 horas anteriores: 8 horas y 50 minutos.

El Jefe de Circulación de la estación de Algemés.



El vigilante de seguridad de la estación de Algemésí.

3.4 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.5 MEDIDAS ADOPTADAS

El Jefe de Circulación informó del suceso al CTC, que a su vez avisó al Puesto de Mando de Valencia, que cursó aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de ADIF, Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE Operadora, Jefatura Técnica de operaciones, servicios de emergencia y operadores afectados.

Una vez producido el arrollamiento, el agente de vigilancia testigo de los hechos, queda custodiando el cuerpo e intentando socorrerla.

A las 19:32 horas se personan la Policía Local y 8 minutos después los servicios médicos, certificando el fallecimiento de la víctima.

Queda interrumpida la circulación en vías 1 y 2, desviándose a vía 3 hasta el momento en que se produce el levantamiento del cadáver.

A las 20:45 horas se reanuda la circulación del tren 165 una vez relevado el maquinista.

A las 21:10 horas, la Autoridad Judicial ordena el levantamiento del cadáver, quedando la vía expedita y restableciéndose la circulación con limitación de 50 km/h por afluencia de personas.

A las 21:35 horas se permite la circulación a marcha normal.

Personal de seguridad en la circulación de ADIF realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista en Alicante a las 22:10 horas con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

3.6 PERTURBACIONES DE TRAFICO

El tren de Larga Distancia 167 involucrado en el accidente sufrió un retraso de 97 minutos.

La incidencia produjo un retraso acumulado a 7 trenes de Cercanías de 62 minutos, a 3 trenes de Mercancías de 104 minutos, a 6 trenes de Larga Distancia de 41 minutos, y a un tren de Media Distancia de 7 minutos.

3.7 COMPROBACIONES EFECTUADAS



3.7.1. Lugar del suceso.

El paso a nivel se encuentra en la estación de Algemés, en el punto kilométrico 81,454 de la Línea 300 Madrid Puerta de Atocha – Valencia Nord, y es del tipo clase C con semibarreras enclavadas, dotado de paso peatonal y su correspondiente señalización luminosa y acústica.

3.7.2. Velocidad del tren.

Del análisis del registro de velocidad del tren se desprende que el tren circulaba a 76 Km/h en el momento de actuar sobre el freno de emergencia, adecuando su marcha a la próxima limitación temporal existente a la salida de la estación de 80 km/h.

Según el cuadro de velocidades y el libro de itinerarios, al paso por la estación de Algemés la velocidad máxima es de 140 Km/h.

3.8 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA

Del parte de accidente del maquinista realizado en Murcia a 08.05.07 se extracta lo siguiente: *"...y al aproximarse al paso a nivel situado al final del edificio de viajeros hago uso del silbato en repetidas ocasiones por las personas allí detenidas para cruzar. Al estar a pocos metros del paso veo venir corriendo del lado derecho del paso a nivel a una niña de unos 10 años. Sigo haciendo uso del silbato así como del freno de urgencia, pues al estar el tren encima del paso la niña no se detiene, haciendo caso omiso del silbato y de las personas allí detenidas, no dándole tiempo de cruzar, ni el tren de detenerse, golpeándole la locomotora con el lado izquierdo sentido de la marcha despidiéndola fuera de la vía."*

3.9 DECLARACIONES DE OTROS TESTIGOS

3.9.1. Declaración del Jefe de Circulación.

De la declaración del Jefe de Circulación se extrae lo siguiente: *"...a unos 25 metros antes del paso del tren por el paso a nivel situado en la estación, veo correr hacia el lado del pueblo a una niña de corta edad, cruzando dicho paso a nivel. La niña es alcanzada por la locomotora a la altura aproximada del tope izquierdo sentido de la marcha...Cabe destacar que en todo momento funcionaron los sistemas de seguridad del paso a nivel como semibarreras, dispositivos acústicos y luminosos."*

3.9.2. Declaración del Vigilante de Seguridad.

De la declaración del Vigilante de Seguridad se extrae lo siguiente: *"...encontrándome a la altura del paso a nivel de la estación de Algemés di el alto a varias personas que se encontraban en el andén central para cruzar a la parte de la estación a pesar de estar las barreras bajadas, la señal acústica, la megafonía y los continuos avisos, tanto míos como del factor de circulación, una niña de raza gitana de unos 10 años cruzó el paso a nivel del raval*



dirección a la estación en el momento en el que pasaba el Talgo dirección Xativa, golpeándola con la parte delantera izquierda...”

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 CONSIDERACIONES

De la toma de datos mencionada en el apartado anterior se desprende que:

- El accidente se produjo en el paso a nivel que se encuentra en la estación de Algemés, en el punto kilométrico 81,454 de la Línea 300 Madrid Puerta de Atocha – Valencia Nord, y es del tipo clase C con semibarreras enclavadas, dotado de paso peatonal y su correspondiente señalización luminosa y acústica.
- Se constata que las instalaciones del paso a nivel funcionaban correctamente.
- Se constata que el tren 165 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- Se constata que el maquinista en cuanto detectó la presencia de la niña actuó sobre el freno de emergencia.
- Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en perfectas condiciones para el desarrollo de sus funciones.
- La víctima hizo caso omiso de las señales del paso a nivel, así como de las advertencias del maquinista y del vigilante de seguridad.

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES REALIZADAS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y POR EL OPERADOR FERROVIARIO.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

El elaborado por ADIF concluye *"Se estima imprudencia de la víctima que cruza el P.N., sin hacer caso a las indicaciones de las instalaciones del P.N., ni a las advertencias del Vigilante de Seguridad"*.

El elaborado por RENFE establece que *"Imprudencia de la víctima por invadir el gálibo de la vía en el momento del paso de tren de Larga Distancia 165, haciendo caso omiso de las señales del Paso a Nivel y de las advertencias de peligro de las personas que se encontraban ante el mismo..."*.

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



6. CONCLUSIONES

A la vista de la investigación realizada, se estima que el accidente tuvo su origen en la invasión por parte de la víctima del gálibo de la vía, que hizo caso omiso de la señalización del paso a nivel.

7. RECOMENDACIONES

- Dado que existe un proyecto de supresión del paso a nivel, convendría agilizar los trámites que permitan realizar la obra a la mayor brevedad posible.
- Impulsar campañas de sensibilización y concienciación destinadas a la ciudadanía para incidir en el peligro que supone cruzar las vías del ferrocarril.

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 del Operador RENFE 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 octubre de 2007

El Técnico responsable de la
investigación del accidente,