



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente*  
*nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

INFORME FINAL SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0064/2008  
OCURRIDO EL DÍA 22.11.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008

*Informe Final*

## 1. RESUMEN

El día 22 de noviembre de 2008, a las 20:34 horas, el tren de viajeros de media distancia 17011, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona en la vía G1, a la salida de la estación de Alcalá de Henares, en el P.K 32,800 de la línea 200 Madrid- Barcelona. Como consecuencia del accidente la víctima fallece.

**Conclusión:** El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por el lugar por donde pasaba el tren, sin estar autorizado para ello.

**Recomendaciones:** Puesto que la rotura del vallado ha sido reparada, se recomienda a Adif la adopción de las medidas necesarias para su mantenimiento.

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1 SUCESO

Día / Hora: 22.11.08/ 20:34  
Lugar: P.K.32, 800, en la estación de Alcalá de Henares  
Línea: 200 Madrid- Barcelona  
Trayecto: Bifurcación Base Aérea – Alcalá de Henares  
Provincia: Madrid

El tren de viajeros de media distancia 17011 de Renfe Operadora, compuesto por el automotor 470118 (tres vehículo y masa remolcada de 161 Tn), cuando circulaba a la salida de la estación de Alcalá de Henares, arrolla a un joven que transitaba por la caja de la vía.

El maquinista del tren 17011, que nota que ha golpeado algo pero no sabe determinar qué es, detiene el tren y lo inspecciona, así como los alrededores, pero no ve nada. Comunica al Puesto de Mando de Madrid la incidencia desde donde se le manda continuar la marcha. Es el maquinista del tren 21569, al que se prescribe marcha a la vista, quien ve que hay una persona inerte en la entrevía, entre los cambios de salida y la señal E8, entre las vías G1 y G2 de la estación.

#### 2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 22 de noviembre a las 21:14 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de un joven por el tren de media distancia 17011 en la estación de Alcalá de Henares.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

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 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 14.01.09.
- 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 08.01.09.

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 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 17011.
- Matrícula: 1347566

### **2.2.2 Material rodante**

- Tren de media distancia 17011 compuesto por el automotor 470118 (3 vehículos y 161 Tn de masa remolcada).
- Nº UIC: 967194701181



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008

*Informe Final*

### 2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía cuádruple electrificada con bloqueo automático banalizado (B.A.B.) y control de tráfico centralizado (C.T.C.)

El enclavamiento de la estación es de tipo eléctrico.

En el lugar del arrollamiento la vía está vallada.

### 2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

### 2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Madrid, desde donde se informa a Seguridad Corporativa, Gerencias Territoriales de Seguridad Adif y Renfe Operadora, Operadores afectados y Jefatura Técnica de Operaciones de Madrid, Policía y Samur.

## 2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

### 2.3.1 Víctimas mortales

Un joven de 16 años.

### 2.3.2 Daños materiales

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

### 2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Se producen retrasos en trenes de cercanías (35 minutos) y en trenes de media distancia (8 minutos).

El Puesto de Mando de Madrid, conocido el suceso, prescribe que, por el lugar del arrollamiento, se circule marcha a la vista. La circulación normal queda restablecida a las 22:20 horas.

Las vías G1 y G2, entre Alcalá de Henares y Torrejón de Ardoz, quedan interceptadas desde las 20:34 hasta las 22:20 horas y las vías G3 y G4 desde las 21:49 hasta las 22:02.

## 2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento el tiempo atmosférico era de noche y despejado.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008

*Informe Final*

### 3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

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

##### 3.1.1 Personal ferroviario

De la toma de declaración realizada al maquinista, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

*“Al paso por la estación de Alcalá de Henares, inmediatamente después de cruzar con tren 17006, noto un impacto fuerte, por lo que procedo a detener el tren. Comunico al regulador del CTC la incidencia e inspecciono el frontal del tren. A simple vista sólo veo un impacto de unos 4 o 5 cm debajo del parabrisas del maquinista. Es cuando observo el lateral izquierdo cuando me doy cuenta de unas trazas de lo que parece sangre. Una vez en comunicación con el regulador del CTC y comunicado lo observado, me pregunta si el supuesto objeto o cadáver está bajo el tren, a lo que respondo que no. Me comenta que va a mandar al factor de Alcalá de Henares a inspeccionar el lugar del arrollamiento y que puedo reanudar la marcha”.*

#### 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

##### 3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 17011 posee el título de conducción y está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

Realizó su último reciclaje formativo el 09/05/07 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 05/02/06.

#### 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.

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

##### 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.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008

Informe Final

Orden Circular 1/2008 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.*

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

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis del registrador de seguridad del automotor se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 120 km/hora.

Según el libro horario del tren 17011, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 140 km/hora, por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.

### 3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren 22003.

- en el día del accidente: 3 horas y 9 minutos (jornada laboral: 4 horas y 15 minutos)
- 24 horas anteriores: 3 horas y 39 minutos (jornada laboral: 8 horas)
- 48 horas anteriores: descanso

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

### 3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

Según el informe de Adif, al punto del accidente se accede por una rotura en el cerramiento, al final de la calle Pedro del Campo de Alcalá de Henares, a la altura del km 32,800, al lado de la vía G1. Para acceder a la vía, desde esta calle, hay que saltar o subir un murete de hormigón de 60 cm de alto. Aún con la rotura en el cerramiento, el paso a la vía desde la citada calle no es directo. Hay también una rotura en el cerramiento del lado de la vía G4.

En informaciones aparecidas en la prensa, el lugar del accidente está cercano al parque O'Donnell, "lugar habitual de botellón y reuniones de jóvenes." (El Mundo, edición Madrid, 23 de noviembre de 2008).

### 3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Bifurcación Base Aérea – Alcalá de Henares, tramo al que pertenece la estación de Alcalá de Henares:



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente  
nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008

*Informe Final*

La media semanal de circulaciones es de 1.959, considerada como muy alta. Estas circulaciones se desglosan en: 13 de larga distancia; 77 de media distancia; 1.715 de cercanías; 139 de mercancías y 15 de servicio.

#### 4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

##### 4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar a la salida de la estación de Alcalá de Henares, en el P.K. 32,800 de la línea 200 Madrid - Barcelona.

Según el registrador de seguridad del automotor, el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida en el tramo.

Según lo declarado por el maquinista, al notar el impacto, detiene el tren, lo inspecciona y comunica el suceso al Puesto de Mando desde donde se le ordena que continúe la marcha; por tanto, la actuación del maquinista 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): *Tasa de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

Tanto el material rodante como los sistemas de control de la infraestructura funcionaban correctamente en el momento del accidente y de acuerdo a la normativa de seguridad.

A efectos de la causalidad del accidente se ha podido comprobar que:

La zona es lugar habitual de botellón y reuniones de jóvenes

En el lugar del arrollamiento, el cerramiento ha sido forzado.

##### 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 Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por el lugar por donde pasaba el tren, sin estar autorizado para ello.

#### 5. MEDIDAS ADOPTADAS

Tras el accidente, según información facilitada por Adif, los servicios municipales de Alcalá de Henares procedieron a la reparación de la rotura del vallado por donde accedió la víctima.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

## 6. RECOMENDACIONES

Puesto que la rotura del vallado ha sido reparada, se recomienda a Adif la adopción de las medidas necesarias para su mantenimiento.

Madrid, 24 de febrero de 2009.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente*  
*nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

RESOLUCIÓN SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0064/2008  
OCURRIDO EL DÍA 22.11.2008



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0064/2008 ocurrido el 22.11.2008*

*Informe Final*

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 24 de febrero de 2009, analizado el expediente nº 0064/2008 del accidente acaecido en la estación de Alcalá de Henares de la línea 200 Madrid- Barcelona, el 22.11.2008, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación:**

Puesto que la rotura del vallado ha sido reparada, se recomienda a Adif la adopción de las medidas necesarias para su mantenimiento.

Madrid, 24 de febrero de 2009