



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 47/2006 ocurrido el 11.11.2006*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0047/2006
OCURRIDO EL DÍA 11.11.2006



1.- ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó por correo electrónico que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma. El accidente se produjo entre las estaciones de Rubí y San Cugat del Vallés, en el punto kilométrico 10,450 de la Línea 246 Castellbisball-Mollet Sant Fost, en la provincia de Barcelona, 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 con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 1 de noviembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2.-UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: plena vía, en el punto kilométrico 10,450 de la Línea 246 Castellbisball-Mollet Sant Fost.

Trayecto: Rubí-Cerdanyola Univesidad.

Provincia: Barcelona.

Día/Hora: 11.11.06/17:23.

Tipo de bloqueo: Bloqueo automático banalizado con CTC.

3.-RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de Adif que en ausencia del 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 que se situó en las inmediaciones de la vía, invadiendo el gálibo de la misma, resultó arrollada por el tren de Mercancías nº 42557 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 250032 y 21 vehículos con 458 toneladas remolcadas, procedente de Constanti y con destino Portbou, el día 11 de noviembre de 2006 a las 17 horas y 23 minutos en el punto kilométrico 10,450 de la línea 246 Castellbisball-Mollet Sant Fost.

La víctima salió de forma súbita en las inmediaciones de la vía, invadiendo su gálibo, desde los cañaverales situados en la margen derecha, sentido de la marcha, con un útil de labranza en la mano.

El fallecido resultó ser un varón de 62 años de edad.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 42557.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando que cursó aviso a Seguridad Corporativa de ADIF y RENFE, Operadores afectados, Logística, Jefatura Técnica de Operaciones de Barcelona, Gerencia de Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE respectivamente y a los servicios de emergencia (061).

Agentes de Adif se personaron en el lugar del accidente procediendo a la toma de datos del accidente, toma de declaración al maquinista y realización de la prueba de control de alcoholemia al maquinista.

Se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

A las 21 horas y 03 minutos autorizan a reanudar la marcha al tren 42557 hasta Cerdanyola Universidad.

A las 21 horas y 30 minutos, una vez retirado el cadáver se reanuda la circulación en condiciones normales.



3.5. PERTURBACIONES DE TRÁFICO

El tren 42557 queda detenido 243 minutos en vía I, circulando los trenes en banalizado por vía II.

Se produjeron en total 451 minutos de retrasos, acumulados en 17 trenes (16 trenes de cercanías y un tren mercancías).

3.6. REGISTRO DE VELOCIDAD

Extraída y analizada la memoria estática del tren 42557, se desprende que el tren circulaba a una velocidad de 97 km/h.

La velocidad máxima permitida en ese tramo es de 100 km/h.

3.7 TOMA DE DECLARACIÓN AL MAQUINISTA

De la ficha de toma de declaración realizada por el maquinista a fecha 11 de noviembre de 2006 se extracta lo siguiente: *"...Iba realizando mi marcha, no había nadie en la vía, en la parte derecha de la vía 1 sentido de la marcha hay un cañaveral y de pronto observé como sale de súbito una persona con una azada en la mano y sin mirar en ninguna dirección, accede a la vía, utilizando la cabeza de la traviesa para ajustar el palo en la pieza metálica de la misma, sin reaccionar a los silbatos que realicé de forma constate desde la cabina de la locomotora, produciéndose el golpe de la persona..."*

4 INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1. CONSIDERACIONES

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

–El arrollamiento se produjo en el trayecto entre Rubí y San Cugat, a la salida del túnel de Rubí, en el punto kilométrico 10,450 de la Línea 246 Castellbisball-Mollet Sant Fost, siendo la línea de vía doble electrificada.

–El bloqueo de la línea es automático banalizado con control de tráfico centralizado.

–El tramo que discurre por zona rural, no dispone de cerramiento o vallado, existiendo caminos que discurren próximos a la vía y cruzan la misma formándose pasos irregulares sobre ella.

–De la declaración del maquinista se desprende la intención y las razones por las que la persona arrollada se encontraba en las inmediaciones de las vías.



–Se constata que la velocidad de la circulación implicada en el accidente era inferior a la máxima autorizada, recorriendo una distancia de 580 metros desde la aplicación del freno de urgencia hasta su detención.

–Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en condiciones para el desarrollo de su función. Así como, se prestó para la toma de declaración en un tiempo casi inmediato a la producción del accidente.

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES INCLUIDAS EN LOS INFORMES PARTICULARES DEL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE LA EMPRESA FERROVIARIA.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

Adif : *"El arrollamiento se produce como consecuencia de acceder la persona accidentada a las inmediaciones de la vía invadiendo el gálibo, utilizando una de las traviesas para ajustar la herramienta de trabajo que portaba (azada) no percatándose de la llegada del tren de mercancías".*

Por su parte RENFE concluye: *"El arrollamiento se produce por una invasión de gálibo de la persona al utilizar la traviesa como elemento de yunque para arreglar la azada que estaba utilizando en sus labores de campo."*

Por tanto, ambas conclusiones son coincidentes entre sí y consistentes con los datos recogidos por el Administrador de la infraestructura.

6. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo expresado en el párrafo anterior, todos los datos disponibles apuntan a que el accidente tuvo su origen en la invasión intempestiva del gálibo de la vía por parte de la víctima, siendo arrollado por el tren nº 42557.

7. RECOMENDACIONES

No estimo para este accidente la realización de recomendaciones, ya que al no discurrir la línea férrea por un núcleo urbano de población no parece viable la ejecución de un vallado perimetral.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 47/2006 ocurrido el 11.11.2006

Informe definitivo

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 se eleva a definitivo.

Madrid, 13 de abril de 2007.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,