



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 0050/2006 ocurrido el 21.11.2006

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0050/2006
OCURRIDO EL DÍA 21.11.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó el pasado 22 de noviembre, que se había producido el arrollamiento en paso a nivel de un vehículo resultando fallecidos los dos ocupantes. El accidente se produjo en el paso a nivel de clase A situado en el punto kilométrico 77,930 de la Línea Lérida-Tarragona, en la provincia de Tarragona, 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 noviembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: paso a nivel de clase A sito en P.K. 77,930.

Trayecto: Reus-Alcover.

Línea: Lérida-Tarragona.

Municipio: La Selva del Camp. Provincia: Tarragona.

Día/Hora: 21.11.06/16:24.

Tipo de bloqueo: Bloqueo automático de vía única con CTC.

3. RECOGIDA DE DATOS

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

El tren de mercancías nº TC569 (máquina aislada 250032) de la empresa ferroviaria RENFE, procedente de Tarragona Clasificación y con destino Tamarite, a las 16 horas y 24 minutos del día 11 de noviembre de 2006 detuvo su marcha por haber arrollado a un vehículo en el paso a nivel de clase A del municipio de la Selva de Camp del punto kilométrico 77,930



de la línea Lérida-Tarragona, quedando la locomotora quedó detenida en el punto kilométrico 77,300.

A consecuencia del arrollamiento, los dos ocupantes del vehículo marca SEAT-Terra con matrícula T-3039-AC, resultaron fallecidos en el acto.

Las víctimas eran un varón y una mujer.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren.
Jornada día del incidente: inicio a las 15:00 horas. Finalización 22:00 horas.
Jornada día anterior: inicio a las 11:14 horas. Finalización 19:00 horas.
Jornada 48 horas antes: descanso.

3.3 DAÑOS MATERIALES

Daños en la locomotora pendientes de valorar.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando, que a su vez cursó aviso a Seguridad Corporativa, Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE Operadora, Jefatura Técnica de Operaciones de Tarragona, servicios de emergencia, Logística y Operadores afectados.

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

Se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista a las 17:45 horas, con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

A las 18 horas y 50 minutos se procedió al levantamiento de los cadáveres.

A las 19 horas y 08 minutos se reanudó la circulación entre Reus y Alcocer con marcha a la vista por el paso a nivel, quedando finalmente reanudada la circulación en condiciones normales a las 20 horas y 10 minutos.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Se produjeron un total de 216 minutos de retrasos acumulados en 8 trenes de mercancías, 3 trenes de Larga Distancia (AVE) y en 3 trenes de Media Distancia.



3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El arrollamiento se produce en el paso a nivel de clase A del P.K. 77,930 en un tramo que discurre en recta y en rampa de 4,20 milésimas desde el P.K. 78,226 al 76,926.

La señalización de carretera sólo disponía de un cartelón de "Atención al Tren" y un ASPA, en un mal estado de conservación y no cumpliendo las prescripciones establecidas en la Orden Ministerial de 02.08.2001.

3.6.2. Velocidad del tren.

Extraída y analizada la memoria estática de la locomotora aislada del tren TC 569, el tren circulaba a 100 Km/h, siendo su velocidad máxima permitida de 140 Km/h.

3.7 OTROS DATOS

De la declaración del maquinista realizada en Reus el 21 de noviembre de 2006 se extracta lo siguiente: *"Circulando desde Reus dirección Alcover con la locomotora 250032 aislada, a la salida de la curva anterior al paso a nivel utilizo el silbato al ver que un coche está cruzando la vía de derecha a izquierda sentido de la marcha, al pasar el primer carril el coche se detiene, quedando la parte delantera dentro de la caja de la vía; automáticamente hago uso de la seta de emergencia y continuo haciendo uso del silbato sin poder evitar el impacto con el vehículo, el cual salió lanzado fuera de la vía a la derecha unos 35 metros aproximadamente..."*

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 paso a nivel peatonal de clase A situado en el punto kilométrico 77,930 de la línea Lérida-Tarragona por Reus en el municipio de la Selva de Camps, en el trayecto Alcover-Rues, con un trazado ferroviario que discurre en vía única electrificada y bloqueo automático con CTC.
- La traza ferroviaria discurre en recta con rampa de 4,20 milésimas y fuera de núcleo urbano o semiurbano.
- El paso dispone de un momento de circulación de $(31,26 \times 2) = 63$ vehículos/día, siendo por tanto de clase A, protegido únicamente con señales fijas.



- El firme del paso a nivel es entablonado en defectuoso estado de mantenimiento.
- Se constata que la señalización vertical del camino cuya titularidad corresponde al Ayuntamiento de la Selva de Camps es incompleta.
- Se constata que el tren TC569 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada y la distancia recorrida desde el inicio de la frenada hasta su detención fue de 767 metros.
- Se constata que el maquinista se encontraba en condiciones aptas para el desarrollo de su función y su actuación después de la producción del accidente fue correcta.

4.2. OTRAS CONSIDERACIONES

- No existen actuaciones previstas para el paso a nivel objeto del accidente.

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 ADIF concluye *"El accidente se produce por la colisión de la máquina aislada con el vehículo que se había parado, invadiendo el gálibo de la vía, en el paso a nivel clase A del punto kilométrico 77,930 de la Línea Lérida-Tarragona por Reus"*.

Por su parte RENFE concluye, *"El arrollamiento se produce por invasión indebida del coche en el momento del paso de la circulación"*.

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

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos obtenidos se estima que el accidente tuvo su origen en la invasión indebida sin librar el gálibo de la vía del conductor del vehículo, en el paso a nivel situado en el punto kilométrico 77,930 de la Línea Lérida-Tarragona.

7. RECOMENDACIONES

Habiéndose constatado el defectuoso estado de conservación de la señalización del camino y el incumplimiento de las prescripciones establecidas en la Orden Ministerial de 2 de agosto de 2001 de señalización vertical para pasos a nivel de clase A, se recomienda comunicar al titular del camino Ayuntamiento de la Selva del Camp la adecuación de la misma.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 0050/2006 ocurrido el 21.11.2006

Informe definitivo

Así mismo, estimo recomendar se proceda a la renovación del firme del paso a nivel 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 del Operador RENFE respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional. Por consiguiente, las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 2 de marzo de 2007.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,