



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 0053/2006 ocurrido el 30.11.2006

Informe provisional

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0053/2006
OCURRIDO EL DÍA 30.11.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó a través de mensaje de texto de telefonía móvil el pasado 1 de diciembre, que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma en el punto kilométrico 10,320, entre las estaciones de Arcade y Pontevedra en la Línea Redondela-Santiago de Compostela, en la provincia de Pontevedra, 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: Plena vía, entre las estaciones de Arcade y Figueirido, en el punto kilométrico 10,350.

Trayecto: Arcade-Pontevedra.

Línea: Redondela-Santiago de Compostela.

Provincia: Pontevedra.

Día/Hora: 30.11.06/11:15.

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

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe de recogida de datos y en el informe particular de Adif que además 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 Larga Distancia nº 2422 de la empresa ferroviaria Renfe, automotor 598.001, que efectuaba el recorrido con origen en Vigo y destino La Coruña, detuvo su marcha en el



punto kilométrico 10,700 como consecuencia de haber arrollado a una persona en el punto kilométrico 10,320 de la línea Redondela-Santiago de Compostela.

La víctima cruzó la vía de derecha a izquierda (sentido línea y marcha) por un paso abusivo de peatones.

El fallecido era un varón de 81 años de edad.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El jefe delegado del accidente.

- El maquinista del tren 2422.

Jornada día del accidente: 1 hora y 20 minutos, con una jornada de conducción de 0 horas y 20 minutos.

Jornada 24 horas anteriores: 8 horas y 44 minutos, con una jornada de conducción de 2 horas y 3 minutos.

Jornada 48 horas anteriores: descanso.

Ultimo reconocimiento médico: 01.02.05.

Curso de reciclaje del Reglamento General de Circulación: 16.11.06.

3.3. DAÑOS MATERIALES

A partir del informe de RENFE se contabilizan daños en el material móvil, en la capota de poliéster, en el embellecedor derecho quitarreses y en el carenado poliester.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista del tren 2422 comunicó el suceso al Jefe del CTC del Puesto de Mando de Orense, el cual cursó aviso al CPS de La Coruña, Gerencias Territoriales de Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe, Operador afectado, Jefatura Técnica de Operaciones de Galicia, Mantenimiento de Infraestructura de León y Vigo, GIRE, así como a los servicios de emergencia, policía, Guardia Civil y Juzgado de Guardia.

Agentes de Adif, acudieron al lugar del suceso para realizar la recogida de datos así como inspeccionar el punto del arrollamiento.

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

A las 13 horas y 13 minutos la Autoridad Judicial autorizó el levantamiento del cadáver, quedando la circulación restablecida en condiciones normales.



3.5. PERTURBACIONES DE TRAFICO

Se produjeron 132 minutos de retrasos acumulados en 5 trenes de Media Distancia, 16 minutos en un tren de Larga Distancia y 100 minutos en un tren de Mercancías.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

La vía discurre en recta entre dos curvas, la anterior con visibilidad de 80 metros (por donde accedió la víctima) y la posterior hasta 450 metros.

La línea está limitada en esta zona por la carretera N-550 y por un camino local denominado Paredes. Por este camino y desde las casas diseminadas entre fincas y huertas se puede acceder a la vía para pasar a la carretera nacional o a las viviendas o a las fincas, simplemente atravesando la vía.

A 30 metros del lugar del arrollamiento, se aprecian señales de la existencia de varios pasos abusivos por donde se accede a la vía.

A 140 metros del lugar del accidente, dirección Redondela, p.k. 10,180 existe una pasarela para peatones sobre la vía y la carretera N-550.

3.6.2. Velocidad del tren.

Extraída y analizada la memoria estática del autopropulsado 598.001-6 del tren 2422, el tren circulaba a 111 Km/h en el momento de accionar el freno de emergencia.

Según el libro horario y el cuadro de velocidades máximas, la velocidad máxima permitida era de 120 Km/h.

3.6.3. Registro del uso de la bocina del tren.

De la representación de la memoria estática del autopropulsado 598.001-6 se desprende el uso de la bocina del tren por parte del maquinista momentos antes de accionar el freno de emergencia.

3.7. OTROS DATOS

Del informe de incidencias del maquinista realizado en La Coruña con fecha 1 de diciembre se extracta lo siguiente: *"A la salida de la curva entre Arcade y Pontevedra, observo a una persona de edad avanzada intentando cruzar la vía sin que exista paso a nivel, hago uso del silbato y efectúo frenado de urgencia no pudiendo evitar el arrollamiento y como consecuencia de ello su muerte.*



Queda detenido el tren 400 metros más adelante y el cadáver fuera de la caja de la vía en una carretera adyacente. Cuando las Autoridades presentes me lo permiten y el puesto de mando lo autoriza reanudo la marcha”.

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 plena vía, entre las estaciones de Arcade y Figueirido, en el trayecto Arcade-Pontevedra, en el p.k. 10,320 de la Línea Redondela-Santiago de Compostela, discurriendo la línea dentro de un núcleo semi-urbano.
- Se trata de un tramo ferroviario en vía única sin electificar. En la margen derecha se encuentra un núcleo de viviendas alineadas con la vía y separadas de la misma por un camino local de tierra denominado “Paredes”, mientras que en la margen izquierda y de forma paralela discurre la carretera C.N-550.
- Existe un notable desnivel entre la cota de la vía y la del terreno en ambos márgenes, dificultando la accesibilidad a la vía. No obstante, se constata la existencia de varios pasos viciosos.
- Se constata la escasa visibilidad del tramo por su traza en curva.
- El tramo ferroviario no dispone de vallado perimetral.
- En las proximidades del lugar del arrollamiento, en el p.k. 10,180, existe una pasarela peatonal que permite cruzar la vía.
- Se constata que el tren 2422 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- Del control de alcoholemia realizado y de la jornada efectiva de conducción, se desprende que el maquinista se encontraba en perfectas condiciones para el desarrollo de sus funciones.
- Se constata la utilización por parte del maquinista de la bocina del automotor del tren antes de la aplicación del freno de emergencia.

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 *“El accidente fue debido a la imprudencia, por invasión intempestiva de la vía, de D. Felix Fernandez Muñoz, que intentó cruzar la vía por un paso*



abusivo de peatones, lugar no habilitado para este uso, en el momento de llegar el tren de Media Distancia 2422, lo que produjo su arrollamiento”.

El elaborado por RENFE concluye *“La causa del accidente debe atribuirse a la imprudencia de D. Félix Fernández Muñoz, por cruzar la vía por un lugar no habilitado para el tránsito de personas, invadiendo el gálibo de la vía en el momento de la llegada del tren Media Distancia, desoyendo el reiterado aviso acústico efectuado por el maquinista mediante la actuación del silbato del automotor y siendo inevitable el arrollamiento a pesar de la aplicación urgente del freno de emergencia”.*

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

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos recogidos en el momento del accidente y en posterior investigación, se estima que el accidente tuvo su origen en la imprudencia de la víctima que se dispuso a cruzar la vía por un lugar no autorizado e indebido en vez de utilizar la pasarela peatonal existente en las cercanías y omitiendo la señalización acústica que efectuaba el tren 2422.

7. RECOMENDACIONES

Una vez constatada la existencia de pasos viciosos o irregulares, se estima conveniente recomendar se proceda a la eliminación de los mismos, mediante la instalación de cartelones que indiquen la presencia de circulaciones, el peligro que supone cruzar las vías del ferrocarril y la recomendación de utilizar la pasarela peatonal.

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