



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 0039/2007 ocurrido el 08.07.2007

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0039/2007
OCURRIDO EL DÍA 08.07.2007



1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó por mensaje de telefonía móvil que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma, en el punto kilométrico 37/600 de la Línea Betanzos – Infesta a Ferrol, en el trayecto Neda a Ferrol, en la provincia de A Coruña, 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 septiembre de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios para el periodo comprendido entre el 01.09.07 al 31.10.07 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 Noroeste: entregó su informe particular del accidente el 14.09.07.
- Responsable de seguridad de Renfe: entregó su informe particular del accidente el 14.09.07.

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: Plena vía, sobre un puente, entre las estaciones de Neda y Ferrol, en el punto kilométrico 37/600 de la Línea Betanzos – Infesta a Ferrol.

Provincia: A Coruña.

Día/Hora: 08.07.07/15:53.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático de vía única con C.T.C.



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 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 viajeros de Media Distancia 2684 de la empresa ferroviaria Renfe, con vehículo automotor 592208, procedente de A Coruña S.C. y destino Ferrol, detuvo su marcha entre las estaciones de Neda y Ferrol, en el punto kilométrico 37/890 de la línea Betanzos – Infesta a Ferrol, como consecuencia de haber arrollado a una persona en el punto kilométrico 37/600, cuyo cadáver quedó desplazado fuera del gálibo la vía.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

El maquinista del tren. Matrícula: 8.849.895

Jornada efectiva previa en el día de la incidencia: 1 hora y 15 minutos.

Jornada 24 horas anteriores: 5 horas y 19 minutos.

Jornada 48 horas anteriores: 5 horas y 16 minutos.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

Una vez detenido el tren informa al Puesto de mando de Orense, quedando el cadáver custodiado por el maquinista hasta la llegada de las Autoridades policiales.

Se cursa aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de ADIF, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste del ADIF, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste de RENFE Operadora, Operadores afectados, Jefatura Técnica de Operaciones y servicios de emergencia.



Se realizó por parte de un agente de la Jefatura Técnica de Operaciones de Galicia la prueba de control de alcoholemia al maquinista en Ferrol con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

A las 16:35 horas se presenta la policía nacional y los servicios sanitarios, quedando el cadáver en su custodia, reanudando la marcha el tren 7 minutos después.

A las 18:05 horas se procede al levantamiento del cadáver, quedando la vía libre para la circulación en condiciones normales.

A.1. PERTURBACIONES DE TRAFICO

La incidencia tuvo una duración de 132 minutos, desde las 15:53 horas del día 8 de julio hasta las 18:05 horas del mismo día.

Se produjo un retraso al tren 2684, implicado en los hechos, de 47 minutos. También se produjeron 51 minutos de retraso acumulado en los trenes de Media Distancia 2642, 2685, 2686 y 32643.

A.2. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El punto donde se produjo el accidente es el P.K. 37/600 de la línea Betanzos – Infesta a Ferrol, entre las estaciones de Neda y Ferrol, en el denominado "A Ponte do Couto".

A pocos metros del comienzo del puente, por el lado de Narón, existe una senda que permite el acceso a las vías.

A un lado de la vía y separada por una valla metálica existe una pasarela peatonal. La valla metálica se encuentra abierta en varios puntos.

La visibilidad de la vía desde el punto del arrollamiento al lugar de aproximación del tren es de 400 metros.

3.6.2. Velocidad del tren.

Según el análisis de la memoria estática se desprende que la velocidad en el momento del accionamiento del freno de emergencia era de 72 Km/h, siendo la velocidad máxima en el tramo de 80 km/h.

A.3. OTROS DATOS

Del parte de accidentes e incidentes del maquinista se extracta lo siguiente: "...observo un hombre sobre el carril izquierdo en el sentido de la marcha, pescando sobre la ría, hago uso



del silbato y el hombre no se percata de la presencia del tren, por lo que hago uso del freno del tren al mismo tiempo que hago uso del silbato repetidamente, el hombre cuando se percata de la presencia del tren deja las cañas de pesca sobre el margen izquierdo de la vía y trata de evitar el arrollamiento por el margen derecho, sin conseguirlo, produciéndose su arrollamiento...".

B. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

B.1. CONSIDERACIONES

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

- El arrollamiento se produjo en el puente denominado "Ponte do Couto", sobre la ría de Ferrol, en un tramo de vía en curva y en plena vía, entre las estaciones de Neda y Ferrol, en el P.K. 37/600 de la línea Betanzos – Infesta a Ferrol.
- Existen diversos puntos que permiten el acceso a las vías.
- El arrollamiento se produjo de día y las condiciones meteorológicas eran buenas.
- El tren de Media Distancia 2684 circulaba a una velocidad menor de la máxima permitida de 80 Km/h.
- Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en perfectas condiciones para el desarrollo de sus funciones.

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 estar situado en un lugar no autorizado...*".

El elaborado por RENFE concluye "*...imprudencia de la víctima por invadir el gálibo de la vía en el momento de la llegada del tren de viajeros...*".

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

6. CONCLUSIONES

El accidente tuvo su origen en la imprudencia de la víctima que se encontraba en una zona no autorizada invadiendo el gálibo de la vía.



7. RECOMENDACIONES

Estimamos conveniente recomendar:

- Revisar el cerramiento existente en la zona y sus proximidades.
- Intensificar el Plan de instalación de cerramientos de las líneas.
- Impulsar campañas de sensibilización y concienciación destinadas a la ciudadanía para incidir en el peligro que supone cruzar o deambular por 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,