



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 0032/2007 ocurrido el 16.05.2007

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0032/2007
OCURRIDO EL DÍA 16.05.2007



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, por un tren de Cercanías que circulaba por la vía 1, procedente de Sant Celoni y destino Sant Vicenc de Calders en el punto kilométrico 656/750, 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 mayo de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios para el periodo comprendido entre el 01.05.07 al 30.06.07 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 Noreste: entregó su informe particular del accidente el 19.07.07.
- Responsable de seguridad de Renfe: entregó su informe particular del accidente el 20.06.07.

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

Línea: 200 Madrid-Barcelona

Trayecto: Castelldefels-Garraf

Lugar: Plena vía, P.K. 656, 750

Provincia: Barcelona.

Día/Hora: 16.05.07/09:09h.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático Banalizado con CTC.



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 Corta Distancia 18473 de la empresa ferroviaria RENFE OPERADORA perteneciente a la Red de Cercanías, composición y Nº UIC del material :U/T 440225 en cola y 440147 en cabeza, procedente de Sant Celoni y destino Sant Vicenc de Calders, línea Madrid Barcelona, arrolla a una persona en medio de la vía nº 1, a su paso por el punto kilométrico 656,750, cuando salía de una curva , a pesar de haber realizado una frenada de emergencia y haber hecho uso del silbato de la Unidad. A consecuencia del impacto el cuerpo sin vida de la persona fue despedido a la cuneta de la vía.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

3.2.1. Por parte de Renfe Operadora

El maquinista del tren.

Jornada de circulación:

Día del accidente (16 / 05): 3 horas y 07 minutos

Día anterior: 03 horas y 06 minutos

Día 14/05 descanso.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se aprecian daños materiales ni en el tren, ni en los elementos de la infraestructura ferroviaria.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS



En base a la información recibida por el puesto de Mando de Barcelona, por el maquinista su inmediato análisis y conforme a lo explicitado en el Sistema de Gestión de Seguridad de Renfe Operadora, se toma la determinación de abrir una investigación por parte de la Gerencia Territorial Noreste de Adif.

La investigación se realiza de acuerdo a lo indicado en el Sistema de Gestión de Seguridad de Renfe Operadora y en el Procedimiento de Coordinación de Recogida de Datos ,suscrito por Renfe Operadora y Adif en la investigación de Accidentes /Incidentes.

Medidas tomadas por el puesto de mando: Aviso a FSE, Bomberos, 061, CECOM y Cias.

Se desplaza personal para realizar la labor de investigación, realizándose la toma de declaración y la prueba de alcoholemia y drogas del maquinista dando resultado negativo (0,00miligramos de alcohol/1000c.c de aire)

La circulación queda interrumpida por la vía n.1, estableciéndose la circulación en ambos sentidos, por la vía n.2, hasta las 10:45 h hora en que se produce el levantamiento del cadáver y se restablece la circulación normal por ambas vías.

3.5 PERTURBACIONES AL TRAFICO

La incidencia tuvo una duración de 83 minutos, desde las 09:09 horas del día 16 de mayo hasta las 10:32 horas del mismo día, lo que produjo un retraso al tren 18473, implicado en los hechos, de 103 minutos.

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El punto donde se produjo el accidente es el P.K. 656/750, se encuentra próximo al apeadero de Castelldefels Playa, existiendo poca visibilidad de las circulaciones ferroviarias.

3.6.2. Velocidad del tren.

La velocidad en el punto kilométrico, según el cuadro de velocidades máximas de la línea es de 160km/h, no existiendo ninguna limitación de velocidad temporal según consigna serie B.

Según el horario del tren 18473 la velocidad máxima en ese punto es de 140 km/h.

3.7 TOMA DE DECLARACIÓN:



De la toma de declaración efectuada al maquinista el día 16 de Mayo de 2007 se extracta lo siguiente: "Al salir de la curva, antes del apeadero de Castelldefels, vi a una persona que iba andando por el borde exterior de la vía impar ,hice uso inmediato del silbato y empecé a usar el silbato ,al llegar a su altura escuche un impacto en el lado derecho de la unidad ,quedando detenido a unos 15 metros del andén del apeadero".

4.- INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1.- CONSIDERACIONES

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

- El punto en el que se produce el accidente se encuentra próximo al apeadero de Castelldefels Playa, existiendo poca visibilidad de las circulaciones ferroviarias.
- El día y hora del accidente no existían condiciones meteorológicas adversas que pudieran aminorar la visibilidad en el punto del arrollamiento.
- Es verificada la jornada de conducción del maquinista y su aptitud psicofísica.
- Contrastado el correcto funcionamiento de los equipos de seguridad del Tren. Comprobando que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima permitida en el lugar del accidente que es de 140 km/h.

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 se produce por la invasión del gálibo de la vía n.1 por la persona que es arrollada, cuando circulaba tren de Cercanías.....*".

El elaborado por Renfe concluye "*...imprudencia de la víctima por caminar próxima a la vía invadiendo su gálibo en el momento de la llegada del tren de Cercanías.....*".

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

Se estima conveniente recomendar:

- Sensibilizar a la población en el respeto de las señales y el peligro que supone cruzar las vías o transitar por ellas
- Vallar la vía en los puntos más conflictivos de la línea.

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 han sido remitidos en el plazo antes mencionado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la empresa ferroviaria respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional, por lo que las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 30 de enero de 2008
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,