



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008*

Informe final

INFORME FINAL SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL INCIDENTE FERROVIARIO Nº 0040/2008
OCURRIDO EL DÍA 04.07.2008
EN LA ESTACIÓN DE SANT CELONI

De acuerdo con el R.D. 810/2007 del 22 de junio, en su Título III; artículo 21.6:
La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

1.	RESUMEN	3
2.	HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO	4
2.1	SUCESO.....	4
2.2	CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO	6
2.3	VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES	7
2.4	CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....	7
3.	RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES.....	8
3.1	RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS	8
3.2	SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	9
3.3	NORMATIVA	9
3.4	FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS	9
3.5	SUCESOS DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES.	10
3.6	DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.....	10
4.	ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	10
4.1	DELIBERACIÓN.....	10
4.2	CONCLUSIONES	11
5.	RECOMENDACIONES	11



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

1. RESUMEN

El día 4 de julio de 2008, a las 21:59 horas, el tren de cercanías 25461 procedente de Llinars del Vallés, haciendo su entrada en la estación de Sant Celoni y después de haber pasado por la señal de avanzada, encontrándose ésta en estado de anuncio de parada (amarillo), accede al cantón donde se encontraba el tren de mercancías 91361, que estaba detenido en la misma vía a la altura de la señal de entrada (que se encontraba en situación de parada) esperando la apertura de la misma para continuar la marcha, produciéndose un conato de colisión entre ambos. Se da la circunstancia de que en el momento en que se produce el conato de colisión, se estaban realizando en la estación de Sant Celoni los trabajos correspondientes a la sustitución del enclavamiento eléctrico de la estación por uno electrónico, así como la sustitución del actual BAD con CTC entre Sant Celoni y Rielles i Viabrea - Breda por un nuevo BAB con CTC.

Conclusión: El incidente tuvo su origen en el incumplimiento de lo establecido en la Consigna ATO nº 91-CTO nº 92, punto 2.3, párrafo 11: «El "levante" eléctrico de los nuevos circuitos de vía de la cabecera del lado de Barcelona y la modificación de los circuitos de vía afectados por la nueva distribución de señales de entrada, avanzada e intermedias de bloqueo relacionadas; mientras no estén reajustados eléctricamente, las señales afectadas ordenarán parada».

Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
		El Técnico Investigador suscribe las siguientes recomendaciones, formuladas por Adif, pero matizando que la elaboración de un protocolo común de actuaciones debería formar parte de la propia consigna.
Adif	40/08-1	Las consignas editadas para regular los trabajos de gran envergadura en las instalaciones de seguridad, especialmente si se han de compatibilizar con la circulación de los trenes, deberán especificar claramente quién es la "única" persona responsable, de entre los distintos departamentos que participan en ellos, de las comunicaciones con el Jefe de Circulación, último y máximo responsable de autorizar o suspender la ejecución de dichos trabajos, estableciendo además la forma en que este agente le informará sobre las instalaciones de seguridad afectadas en cada fase y las limitaciones en la explotación que conllevan para que el Jefe de Circulación pueda determinar cuáles deben ser las medidas a tomar para garantizar la seguridad de la circulación.
Adif	40/08-2	Debido al elevado número de personas implicadas en la ejecución de este tipo de trabajos el riesgo por fallo humano resulta alto pudiéndose crear, como se ha comprobado, situaciones de peligro para la



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

		seguridad de las circulaciones, especialmente en el caso de los bloqueos automáticos, por lo que su realización debe programarse en las bandas de mantenimiento o contemplarse incluso la supresión total del tráfico en el trayecto afectado por los mismos estudiándose itinerarios alternativos para los trenes. En el caso de que esto no sea posible, deberá establecerse el Bloqueo Telefónico para garantizar la existencia de un único tren en el trayecto.
Adif	40/08-3	Los distintos departamentos que participan en la ejecución de los trabajos tendrán que elaborar un protocolo común de actuación que garantice la perfecta coordinación de las actividades a realizar y la cadena de transmisión de las órdenes entre el interlocutor responsable de la comunicación con el Jefe de Circulación y los equipos de trabajo.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 04.07.08/ 21:59

Lugar: P.K. 156,9 a la entrada de la estación de Sant Celoni

Línea: 270 Portbou Cerbere-Barcelona Sant Andreu Comtal

Tramo: Granollers Centre-SanCeloni (entre Llinars del Valles y Sant Celoni)

Provincia: Barcelona

El día 4 de julio de 2008, en la cabecera sur de la estación de Sant Celoni (lado Barcelona), se estaban realizando trabajos de sustitución del enclavamiento eléctrico de la estación de San Celoni por otro de tipo electrónico, así como la sustitución del BAD con CTC por un nuevo BAB con CTC entre las estaciones de Sant Celoni y Riells i Viabrea-Breda.

A estos efectos, la Gerencia Operativa de la Dirección Ejecutiva de Circulación de Barcelona había redactado y distribuido la consigna ATO/91 y CTO/92. Asimismo, estos trabajos habían sido recogidos en el acta semanal de trabajos con la autorización nº 63.

El tren de viajeros 25461 (447036 en cabeza y 447065 en cola, 6 coches y masa remolcada de 432 toneladas) procedente de Llinars del Vallés (al sur de Sant Celoni), haciendo su entrada en la estación de Sant Celoni después de haber pasado por la señal de avanzada encontrándose ésta en estado de anuncio de parada (amarillo), accede al cantón donde se encontraba el tren de mercancías 91361 (compuesto por la locomotora 250027, 20 vagones y masa remolcada de 722 toneladas), que estaba detenido en la misma vía a la altura de la señal de entrada (que se encontraba en situación de parada) esperando para continuar la marcha, produciéndose un conato de colisión entre ambos.

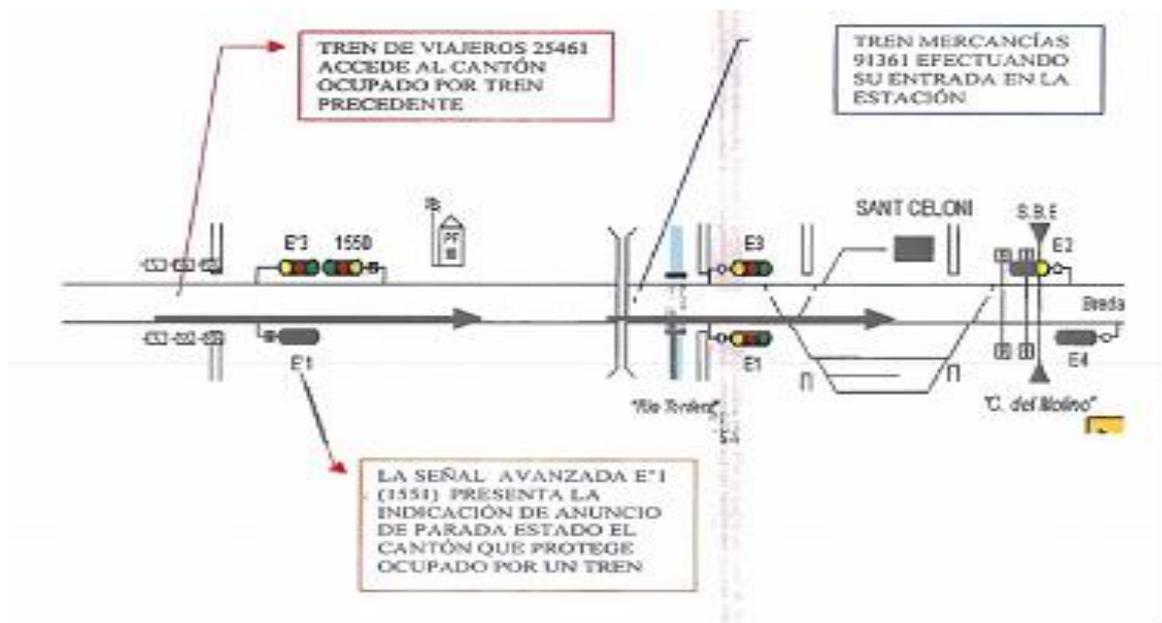


MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final



Decisión de abrir la investigación:

Con fecha 30 de septiembre de 2008, el Presidente de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios resuelve abrir la investigación del incidente acontecido el 4 de julio de 2008, a la entrada de la estación de Sant Celoni.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio (B.O.E. nº 162 de 07.07.07), en su artículo 21, asigna la competencia para la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 30 de septiembre de 2008, el Presidente de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación de este incidente ferroviario a:

- Un técnico integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

Integrándose el equipo investigador con:

- El Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación Noreste de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del incidente el 08.10.08.
- El Responsable de Seguridad de Renfe Operadora, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora, entregó su informe particular del incidente el 21.08.08.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008*

Informe final

INECO S.A., empresa pública, en el marco del Acuerdo para la Encomienda de Gestión para el apoyo a la investigación de accidentes ferroviarios, suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles en marzo de 2008, ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este incidente al Técnico Responsable de la misma.

2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

Personal ferroviario implicado:

Por parte de Renfe Operadora: El Maquinista del tren de viajeros 25461

Por parte de la empresa instaladora: El Ingeniero de pruebas de puesta en servicio.

Por parte de Adif:

- El técnico de instalaciones de la Gerencia Operativa de Barcelona (G.O.B.), encargado de los trabajos

Matrícula: 8812107

- El Factor de Circulación, Jefe de Circulación de Sant Celoni.

Matrícula: 8656414

- El Jefe de Bloqueos de la Dirección de Programación de Instalaciones

Matrícula: 9657537

- El Jefe del CTC

Matrícula: 8916884

- El encargado de Sector de Instalaciones de Seguridad Eléctricas (I.S.E.) de Granollers Centre

Matrícula: 8810723

- El técnico de instalaciones de Seguridad y Telecomunicaciones de la Gerencia de Coordinación de Inversiones Noreste con residencia en Barcelona

Matrícula: 779908-3



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008*

Informe final

Material rodante:

- Tren de cercanías 25461 compuesto por los automotores 447036 en cabeza y 447065 en cola, 6 coches y masa remolcada de 432 toneladas

Nº UIC: 967194630117

Descripción de la infraestructura:

Trayecto de vía doble electrificada.

En el momento de los hechos se estaban produciendo trabajos para la sustitución del enclavamiento eléctrico de la estación por otro de tipo electrónico, así como la sustitución del BAD con CTC por BAB con CTC entre Sant Celoni y Riells i Viabrea-Breda.

Sistemas de comunicación:

Radiotelefonía modalidad A, entre los trenes implicados y el puesto de mando.

Plan de emergencia externo-interno:

El CTC, al recibir el aviso del maquinista del tren 25461 de que se había producido un conato de colisión contra la cola de un tren de mercancías se limita a llamar a la estación para ver si ya había pasado el tren 91361. Tras advertir al responsable de los trabajos de lo que había sucedido, se acordó poner la señal de avanzada en indicación de parada.

A las 23:00 horas el Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora se entera de lo sucedido y se pone en contacto con el Gerente de Seguridad de Adif, quién tampoco tenía noticia de nada.

Medidas adoptadas:

A partir del conato de colisión, el jefe del CTC notifica a los maquinistas de todos los trenes que circulan por la vía impar que la señal avanzada 1551 de Sant Celoni presenta avería en el cierre, debiendo de proceder como si diera la indicación de "parada".

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

No se producen víctimas ni tampoco daños en el material rodante, la infraestructura y el medio ambiente.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del incidente el tiempo atmosférico era despejado.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008*

Informe final

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

- **Maquinista del tren 25461:** Informa que, habiendo encontrado la señal de avanzada 1551 de Sant Celoni en indicación de anuncio de parada, ha detenido su marcha entre dicha señal de avanzada y la señal de entrada E1, puesto que ante esta señal estaba detenido un tren de mercancías sin llegar a colisionar con el mismo.
- **Jefe de Circulación:** El Técnico de Instalaciones de la G.O.B., encargado de los trabajos, le solicitó los mismos y se los concedió.
- **Jefe de Bloqueos:** No se encontraba allí en aquel momento. No obtuvo respuesta de la empresa instaladora. Cree que la causa fue un error en la preparación de los trabajos por parte de dicha empresa.
- **Jefe del CTC: Autorizó los trabajos:** Entregó el mando local al Jefe de Circulación.
- **Encargado Sector I.S.E.:** Recibió órdenes del encargado de los trabajos e ignora la causa de lo sucedido.
- **Técnico de Instalaciones Seguridad Coordinación de Inversiones:** No se encontraba allí en aquel momento, reconoce al Técnico de Instalaciones de la G.O.B. como responsable de los trabajos.
- **Técnico de Instalaciones G.O.B., encargado de los trabajos:** Indica que la señal avanzada tenía circuito de vía por lo que al estar ocupado por tren 91361, debía presentar indicación de parada. Niega haber dado la orden de desocupar el circuito de vía, si bien confirma que esta señal de avanzada presentaba la indicación de anuncio de parada en el momento del incidente. Por motivos que desconoce, alguno de los operarios que se encontraba en la cabina de enclavamientos, debió tocar erróneamente, provocando que la señal avanzada presentase Anuncio de Parada. Cuando el técnico de la empresa instaladora le confirmó que la señal avanzada presentaba anuncio de parada, dio orden de quitar todos los fusibles de las lámparas de la señal, y a continuación, reponer la de la lámpara roja.
- **El ingeniero de pruebas de puesta en servicio de la empresa instaladora:** afirma que el circuito de vía de la señal avanzada no se levantó en ningún momento, que desde el principio todos los circuitos estaban simulados en libre excepto los de estacionamiento que debían estar ocupados y que el incidente se produjo por haber dado el aspecto amarillo a la señal avanzada sin tener el circuito de vía en funcionamiento. Según su declaración, recibió orden del encargado de los trabajos de dar el aspecto amarillo a la señal.
- **El Director de la Obra:** En informe remitido a la Gerencia de Seguridad de Adif, descarta la actuación errónea de ningún operario de la empresa instaladora, manifestando que tanto los



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

trabajos a realizar en cada momento, como la cadena de transmisión de actividades a realizar por los diferentes grupos de trabajo, son realizados vía interlocutor del Jefe de Circulación con los agentes de Adif y por lo tanto, supervisados por ellos.

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Requisitos del personal

El maquinista del tren 25461 posee el título de conducción y está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006, así como el Jefe de Circulación.

El maquinista del tren realizó su último reciclaje formativo el 01/08/06 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 17/02/06, de acuerdo con la normativa vigente.

3.3 NORMATIVA

Legislación nacional y comunitaria pertinente

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Otras normas

Reglamento General de Circulación.

Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 de 27 de julio de 2006.

Orden Ministerial de Homologación de Material Rodante, 233 de 31 de enero de 2006.

Orden Circular 1/2008 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.*

Orden Circular 2/2008 *Comunicación de los incidentes ferroviarios y los suicidios.*

Instrucciones locales

Consigna ATO nº 91 - CTO nº 92, de 9 de junio de 2008.

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

De los informes de Renfe y Adif se extraen evidencias de una actuación inadecuada en la manipulación, durante la ejecución de los trabajos, de los dispositivos del enclavamiento de Sant



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

Celoni que afectó a la señal avanzada E'1 (antigua 1551) y al circuito de vía que protege dicha señal, posibilitando la apertura de la misma en la indicación de anuncio de parada al tren 25461 cuando aún no había efectuado su entrada en la estación el tren 91361 que circulaba delante.

Los equipos de seguridad (freno, ASFA, etc.) del tren funcionaron correctamente.

3.5 SUCESOS DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES

Del Informe particular de Renfe se extrae que el 21/05/04 en Linarejos – Pedroso, hay un accidente por fallo humano en la realización de trabajos en Instalaciones de Seguridad.

3.6 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO

Según el sistema de información CIRTRA 2007 (Circulaciones por Tramos), Tomo II, de Adif-Circulación, la media semanal de circulaciones del tramo Granollers Centre – Sant Celoni, tramo al que pertenece la estación de Sant Celoni, es de 1.002, considerada como alta.

Estas circulaciones se desglosan en: 60 de larga distancia; 294 de media distancia; 488 de cercanías; 156 de mercancías y 4 de servicio.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

Los hechos tuvieron lugar a la entrada sur de la estación de Sant Celoni (lado Barcelona), mientras se estaban realizando los trabajos necesarios para el cambio del enclavamiento de la estación.

En la Consigna ATO nº 91 - CTO nº 92, que regula la ejecución de dichos trabajos, no queda claro qué persona será el único interlocutor con el Jefe de Circulación ni tampoco cómo se asegura la coordinación entre todos los implicados para garantizar la circulación de los trenes.

De las declaraciones de las personas implicadas, se observa una falta de coordinación entre las diferentes personas implicadas en la ejecución de los trabajos y los responsables del mantenimiento de la circulación.

Asimismo, de dichas declaraciones se deduce que, en el momento del incidente, no se encontraba en la cabina del enclavamiento ninguna persona de Adif supervisando el trabajo efectuado por el personal de la empresa instaladora.

Se constata la existencia de una deficiencia en el accionamiento de los sistemas de control, mando y señalización, al encontrarse la señal de avanzada en estado de anuncio de parada (debido a una errónea manipulación en la cabina del enclavamiento) cuando el circuito de vía que protegía dicha señal estaba ocupado.

Los equipos de seguridad del tren (freno, ASFA, etc.) funcionaron correctamente.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

4.2 CONCLUSIONES

Por tanto, vista la descripción de los hechos y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, las declaraciones de los implicados, así como los informes particulares de Adif y Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El incidente tuvo su origen en el incumplimiento de lo establecido en la Consigna ATO nº 91-CTO nº 92, punto 2.3, párrafo 11: «El "levante" eléctrico de los nuevos circuitos de vía de la cabecera del lado de Barcelona y la modificación de los circuitos de vía afectados por la nueva distribución de señales de entrada, avanzada e intermedias de bloqueo relacionadas; mientras no estén reajustados eléctricamente, las señales afectadas ordenarán parada».

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
		El Técnico Investigador suscribe las siguientes recomendaciones, formuladas por Adif, pero matizando que la elaboración de un protocolo común de actuaciones debería formar parte de la propia consigna.
Adif	40/08-1	Las consignas editadas para regular los trabajos de gran envergadura en las instalaciones de seguridad, especialmente si se han de compatibilizar con la circulación de los trenes, deberán especificar claramente quién es la "única" persona responsable, de entre los distintos departamentos que participan en ellos, de las comunicaciones con el Jefe de Circulación, último y máximo responsable de autorizar o suspender la ejecución de dichos trabajos, estableciendo además la forma en que este agente le informará sobre las instalaciones de seguridad afectadas en cada fase y las limitaciones en la explotación que conllevan para que el Jefe de Circulación pueda determinar cuáles deben ser las medidas a tomar para garantizar la seguridad de la circulación.
Adif	40/08-2	Debido al elevado número de personas implicadas en la ejecución de este tipo de trabajos el riesgo por fallo humano resulta alto pudiéndose crear, como se ha comprobado, situaciones de peligro para la seguridad de las circulaciones, especialmente en el caso de los bloqueos automáticos, por lo que su realización debe programarse en las bandas de mantenimiento o contemplarse incluso la supresión total del tráfico en el trayecto afectado por los mismos estudiándose itinerarios alternativos para los trenes. En el caso de que esto no sea posible, deberá establecerse el Bloqueo Telefónico para garantizar la



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

		existencia de un único tren en el trayecto.
Adif	40/08-3	Los distintos departamentos que participan en la ejecución de los trabajos tendrán que elaborar un protocolo común de actuación que garantice la perfecta coordinación de las actividades a realizar y la cadena de transmisión de las órdenes entre el interlocutor responsable de la comunicación con el Jefe de Circulación y los equipos de trabajo.

Madrid, 19 de mayo de 2009



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

RESOLUCIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL INCIDENTE FERROVIARIO Nº 0040/2008
OCURRIDO EL DÍA 04.07.2008
EN LA ESTACIÓN DE SANT CELONI



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0040/2008 ocurrido el 04.07.2008

Informe final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 19 de mayo de 2009, analizado el expediente nº 0040/2008 del incidente acaecido el 04.07.2008, en la estación de Sant Celoni, de la línea 270 Portbou-Cerbere-Barcelona-Sant Andreu Comtal, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador, con las siguientes **recomendaciones:**

Destinatario	Número	Recomendación
		El Técnico Investigador suscribe las siguientes recomendaciones, formuladas por Adif, pero matizando que la elaboración de un protocolo común de actuaciones debería formar parte de la propia consigna.
Adif	40/08-1	Las consignas editadas para regular los trabajos de gran envergadura en las instalaciones de seguridad, especialmente si se han de compatibilizar con la circulación de los trenes, deberán especificar claramente quién es la "única" persona responsable, de entre los distintos departamentos que participan en ellos, de las comunicaciones con el Jefe de Circulación, último y máximo responsable de autorizar o suspender la ejecución de dichos trabajos, estableciendo además la forma en que este agente le informará sobre las instalaciones de seguridad afectadas en cada fase y las limitaciones en la explotación que conllevan para que el Jefe de Circulación pueda determinar cuáles deben ser las medidas a tomar para garantizar la seguridad de la circulación.
Adif	40/08-2	Debido al elevado número de personas implicadas en la ejecución de este tipo de trabajos el riesgo por fallo humano resulta alto pudiéndose crear, como se ha comprobado, situaciones de peligro para la seguridad de las circulaciones, especialmente en el caso de los bloqueos automáticos, por lo que su realización debe programarse en las bandas de mantenimiento o contemplarse incluso la supresión total del tráfico en el trayecto afectado por los mismos estudiándose itinerarios alternativos para los trenes. En el caso de que esto no sea posible, deberá establecerse el Bloqueo Telefónico para garantizar la existencia de un único tren en el trayecto.
Adif	40/08-3	Los distintos departamentos que participan en la ejecución de los trabajos tendrán que elaborar un protocolo común de actuación que garantice la perfecta coordinación de las actividades a realizar y la cadena de transmisión de las órdenes entre el interlocutor responsable de la comunicación con el Jefe de Circulación y los equipos de trabajo.

Madrid, 19 de mayo de 2009