



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 54/2006 ocurrido el 01.12.2006

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0054/2006
OCURRIDO EL DÍA 01.12.2006



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 dos personas resultando fallecida una de ellas. El accidente se produjo entre las estaciones de Fuencarral y Pitis, en el punto kilométrico 11,907 de la Línea Hortaleza Bifurcación-Pitis, en la provincia de Madrid, 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. Investigación que tendrá como finalidad determinar sus causas y formular recomendaciones para reducir los riesgos en el transporte ferroviario de acuerdo con el artículo 112 del citado Reglamento. Reglamento que traspone parcialmente la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, que en su Artículo 19 circunscribe la investigación a la mejora de la seguridad, y en ningún caso a la determinación de culpas o responsabilidades.

De conformidad con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 1 de diciembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2.-UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: plena vía, punto kilométrico 11,907 de la Línea Hortaleza Bifurcación-Pitis.

Trayecto: Fuencarral Fuente Grande-Pitis.

Provincia: Madrid.

Día/Hora: 01.12.06/18:45.

Tipo de bloqueo: Bloqueo automático banalizado con CTC.

3.-RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de Adif que en ausencia del informe de recogida de datos 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

Dos personas que se encontraban en las inmediaciones de las vías entre las estaciones de Fuencarral Fuentegrande y Pitis resultaron arrolladas por el tren de Mercancías nº 57021 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 269521 y 22 vehículos con 423 toneladas remolcadas, que circulaba con 2 minutos de adelanto sobre su horario previsto y que no tenía parada prescrita en la estación de Pitis, el día 1 de diciembre de 2006 a las 18 horas y 45 minutos a la altura del punto kilométrico 11,907 de la línea Hortaleza Bifurcación-Pitis.

A consecuencia del arrollamiento, una de las dos víctimas falleció en el acto y la segunda resultó herida grave.

El fallecido carecía de documentación.

El herido de gravedad era una mujer de 38 años.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 57021.
- El Supervisor de Línea de la Jefatura Técnica de Operaciones de Madrid, fue nombrado jefe delegado del accidente.
- El Supervisor de Circulación en el Puesto de Mando de Madrid Chamartín, fue nombrado portavoz de la información.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando de Chamartín que cumplimentó los protocolos de aviso a Seguridad Corporativa y servicios internos de ADIF y RENFE, a los servicios de emergencia (061) y a las Fuerzas de Seguridad del Estado.

Agentes de Adif se personaron en el lugar del accidente el día 4 de diciembre, procediendo a la toma de datos del accidente e inspección de la zona.

3.5. PERTURBACIONES DE TRÁFICO

Se interrumpió la circulación por vía I entre Fuencarral y Pitis desde las 18 horas y 45 minutos hasta las 19 horas y 18 minutos y por ambas vías a petición del SAMUR desde las 19 horas y 35 minutos hasta las 20 horas y 04 minutos.



El tren implicado en el accidente sufrió un retraso de 32 minutos y el tren 57127 un retraso de 21 minutos.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS.

3.6.1. Registro de velocidad del tren.

Extraída y analizada la memoria estática del tren 57021, se desprende que el tren circulaba en el momento del accidente a una velocidad de 59 km/h. Siendo 75 Km/h la velocidad previa a la aplicación del freno de emergencia. La velocidad máxima permitida en ese tramo es de 80 km/h.

3.6.2. Inspección del lugar del arrollamiento.

El punto del arrollamiento se encuentra a una distancia de 493 metros del eje del edificio de viajeros de la estación de Pitis.

El lugar se encuentra situado en un descampado, no urbanizado ni explotado agrícolamente. En sus proximidades se ubica un poblado de viviendas de realojo y de infraviviendas, situadas entre la autopista M-40 y el trazado del ferrocarril.

El cadáver fue hallado en un terraplén a 6 metros de la caja de la vía.

3.6.3 Otros

No consta la realización de la prueba de control de alcoholemia al maquinista.

No constan las jornadas de trabajo del maquinista en las 48 horas anteriores.

3.7 OTROS DATOS

Del parte de accidentes elaborado por el maquinista a fecha 4 de diciembre de 2006 se extrae lo siguiente: *"...Circulando en condiciones normales entre las estaciones de Fuecarral y Pitis, observo un obstáculo en la vía y gente en la proximidad de la vía. Se aplica el freno de emergencia y se dan señales acústicas con el silbato de la máquina, debido a la velocidad (unos 40 km/h) y al perfil de la vía se tarda en frenar toda la composición, por lo que resultó inevitable arrollar el obstáculo que había en la caja de la vía y tocar con el estribo de la máquina a alguno de los componentes del grupo de personas que transitaban por las proximidades de la vía..."*

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 Fuencarral Fuentegrande y Pitis, a una distancia de 500 metros de ésta última y en el punto kilométrico 11,907 de la Línea Hortaleza Bifurcación-Pitis.

–La línea discurre en vía doble electrificada, en pendiente de 13 milésimas. Siendo el bloqueo de la línea automático banalizado con control de tráfico centralizado.

–El tren circulaba según el movimiento nº16 de la Consigna serie A, que además es acorde con el registro procedente de la memoria estática de tren 57021.

–El tramo donde se produjo el arrollamiento, discurre en las afueras de Madrid, en un entorno no urbanizado, donde se constata la existencia de un poblado de infraviviendas.

–El tramo férreo no dispone de cerramiento o vallado, ya que discurre por zona rural.

–Se constata que la velocidad de la circulación implicada en el accidente era inferior a la máxima autorizada, requiriendo 398 metros de distancia de frenado desde la aplicación del freno de urgencia.

4.2. OTRAS CONSIDERACIONES.

–Se considero, que no siendo un accidente cuya causa probable sea un Fallo Humano, y dado que por la ubicación del accidente el tiempo de realización de la prueba de alcoholemia después de accidente podía tener repercusión en la misma, la relevancia de la misma sería secundaria, y con carácter excepcional no se llevo a cabo.

–Del informe particular de ADIF, se desprende la existencia de varios puntos críticos en esta zona y que suelen ser lugares de tránsito indebido por las vías:

- entre los puntos kilométricos 11,700 y 11,800
- en un entorno de 50 metros con respecto al paso inferior de enlace entre la autopista M-40 y la Avenida Ventisquero de la Condesa (lugar donde resultó arrollada la víctima)
- en el entorno de las señales de entrada y salida de la estación de Fuencarral

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES INCLUIDAS EN LOS INFORMES PARTICULARES DEL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE LA EMPRESA FERROVIARIA.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

Adif : "El accidente se origina por imprudencia de las víctimas al transitar e invadir las vías por lugar indebido.



En el lugar en que se produce, está prohibido el tránsito y entrada de personas: Artículo 292 de la LOTT (R.D. 1211/1990 de 28 de septiembre, BOE de 8 de octubre de 1990) y Artículo 295 2.C. Regimen Sancionador”.

Por su parte RENFE concluye: *“El arrollamiento se produce por estar cruzando las vías por lugares inadecuados y no haciendo uso de los pasos inferiores.”.*

Por tanto, ambas conclusiones son coincidentes entre sí y consistentes con los datos recogidos por el Administrador de la infraestructura.

6. CONCLUSIONES

Estando de acuerdo con lo expresado en el párrafo anterior, todos los datos disponibles apuntan a que el accidente tuvo su origen en el tránsito indebido sobre las vías de ferrocarril de la víctima, que resultó arrollada por el tren nº 57021 en el tramo Fuencarral Fuentegrande-Pitis.

7.RECOMENDACIONES

7.1. Recomendaciones particulares.

Por parte de ADIF se plantean las siguientes recomendaciones: *“Mientras persista el foco de origen de este particular flujo de personas por la zona afectada y su progresivo vallado de las vías desde el andén de la estación a las señales de salida/entrada, es previsible que las medidas “barreras” no impedirán estos accesos y cruces indebidos, por lo que proponemos una solución transitoria: Sugerimos la posibilidad de crear un paso alternativo para acceder, desde la estación, al poblado, mediante la dotación de una pasarela peatonal, que a nivel del terreno, salve la carretera de enlace de la autopista M-40 con la avenida Ventisquero de la Condesa y pueda conectar el camino de tierra que conduce al poblado.”.*

Por parte de RENFE: *“Se recomienda el vallado de la vía dado el elevado número de arrollamientos que ha habido en esta estación. Señalizar con paneles informativos el peligro de cruzar la vía. Intensificar las labores de vigilancia en este punto.”.*

7.2. Recomendaciones provisionales

Recogiendo en estas recomendaciones la propuesta por parte de ADIF, estimamos conveniente se estudie la viabilidad de ejecución de una pasarela peatonal que salve la carretera de enlace, conectando con el camino existente.

Parece menos viable la ejecución de un vallado o la intensificación de vigilancia de seguridad, dada la amplitud de la zona a abarcar en un entorno rural.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 54/2006 ocurrido el 01.12.2006*

Informe definitivo

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,