



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009*

Informe final

INFORME FINAL SOBRE
EL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0060/2009
OCURRIDO EL DÍA 01.12.2009
EN EL PASO A NIVEL, CLASE C, SITUADO EN EL P.K.151+433,
DE LA ESTACIÓN DE O PORRIÑO (PONTEVEDRA)

De acuerdo con el R.D. 810/2007, de 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

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009

Informe final

1. RESUMEN	3
2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO	3
2.1. SUCESO.....	3
2.2. CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO	5
2.3. VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES	7
2.4. CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....	8
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 ...	10
3.5. INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO	10
4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	10
4.1. DESCRIPCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS	10
4.2. DELIBERACIÓN.....	11
4.3. CONCLUSIONES	11
5. RECOMENDACIONES	11



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009

Informe final

1. RESUMEN

El día 1 de diciembre de 2009, a las 19:34 horas, el tren de viajeros de larga distancia 283, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona que cruzaba por el paso peatonal del paso a nivel, tipo C, situado en la estación de O Porriño (Pontevedra), en el P.K. 151+433 de la línea 810 Monforte de Lemos- Vigo, cuando las semibarreras estaban bajadas y la señalización indicaba la llegada del tren.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en la actuación de la víctima que cruza por el paso a nivel, cuando circulaba el tren 283 por el mismo, estando las semibarreras bajadas y la señalización alertando de la llegada del convoy.

Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
		No se establecen recomendaciones.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1. SUCESO

2.1.1. Datos

Día / Hora: 01.12.09/ 19:34

Lugar: Paso a nivel, clase C, .P.K. 151+433, en la estación de O Porriño

Línea: 810 Monforte de Lemos- Vigo

Tramo: Guillarei-Ag K 141,6-Redondela

Municipio: O Porriño

Provincia: Pontevedra

2.1.2. Descripción del suceso

El tren de viajeros 283 de Renfe Operadora, procedente de Irún y con destino Vigo, a su paso por el paso a nivel tipo C, situado en el P.K. 151+433 de la línea 810 Monforte de Lemos- Vigo, en la estación de O Porriño, (provincia de Pontevedra), arrolla a una persona que cruza por la zona peatonal del paso a nivel, estando los dispositivos de protección funcionando (semibarreras bajadas y señalización activada). La víctima, que cruzaba de izquierda a derecha en sentido de la marcha del tren, fue desplazada por el impacto, quedando su cadáver fuera de la caja de la vía, en el lado derecho.



MINISTERIO DE FOMENTO

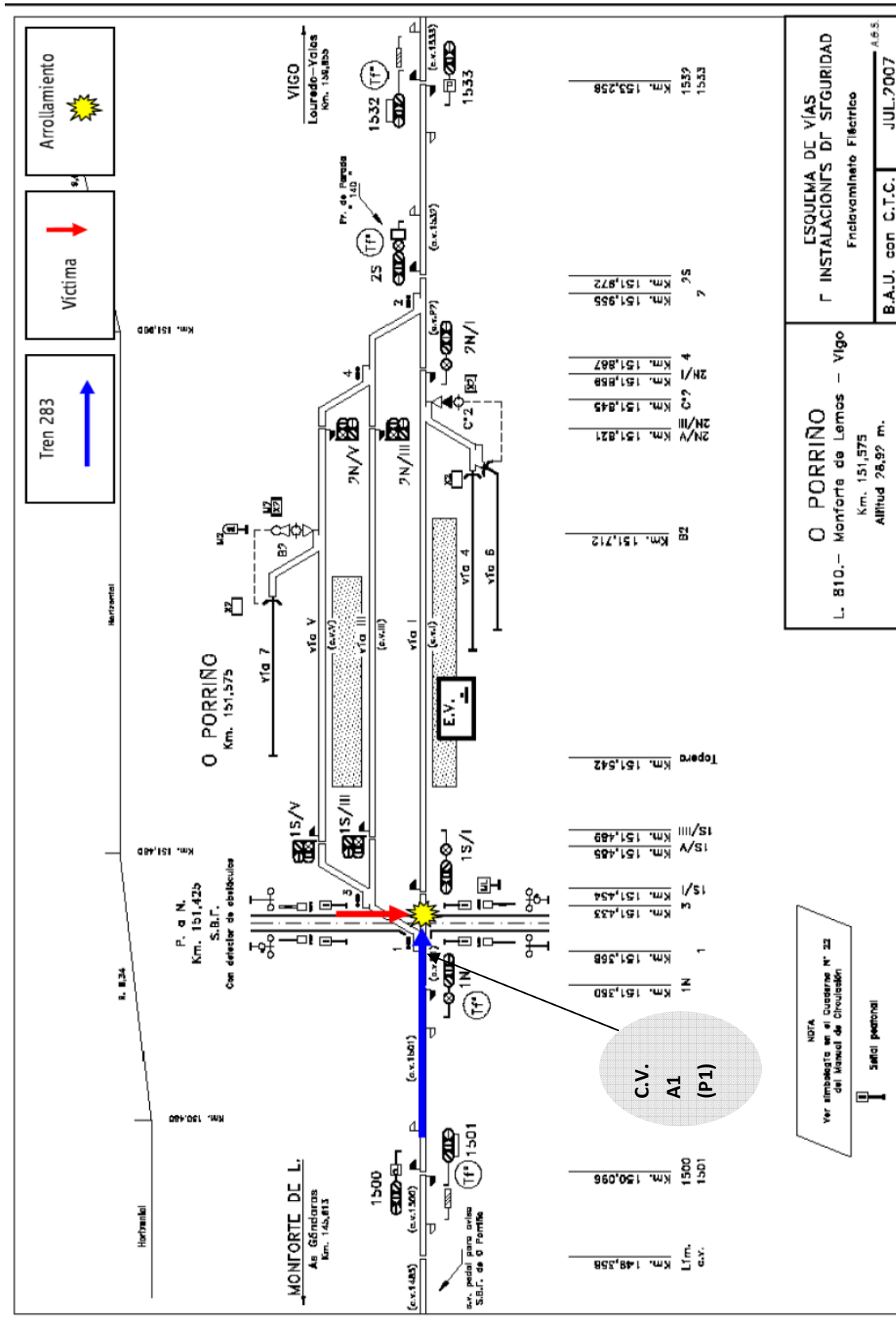
SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009

Informe final

Esquema de vías e instalaciones de seguridad (Fuente: Informe de Renfe Operadora)





MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009*

Informe final

2.1.3. Decisión de abrir la investigación

El jefe de investigación de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 1 de diciembre de 2009, a las 20:30 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una persona en el paso a nivel, clase C, en la estación de O Porriño.

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 y siguientes, asigna la competencia para la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

En el pleno de 22 de diciembre de 2009, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios resuelve abrir la investigación de este accidente.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado reglamento, el 31 de marzo de 2009, el presidente de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación a:

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

Integrándose el equipo investigador con:

- El gerente de seguridad en la circulación noroeste, por delegación del director de seguridad en la circulación de Adif. Entregó su informe particular el 01.03.10.

-El jefe de gabinete de investigación técnica de accidentes de Renfe Operadora, por delegación del director de seguridad en la circulación de Renfe Operadora. Entregó su informe particular el 22.01.10.

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 accidente al técnico responsable de la misma.

2.2. CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

2.2.1. Personal ferroviario implicado

Por parte de Renfe Operadora

El maquinista principal del tren de viajeros 283, con matrícula: 9704677.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009

Informe final

2.2.2. Material rodante

Tren de viajeros, de larga distancia, 283 (1 vehículo y 51 Tn de masa remolcada).

Tipo 160 A.

Nº UIC: 957102520534

2.2.3. Descripción de la infraestructura

El paso a nivel está situado en el P.K. 151+433 de la línea 810 Monforte de Lemos- Vigo, en un trayecto de vía única con bloqueo automático (B.A.U.) y control de tráfico centralizado (C.T.C.), ubicado en el puesto de mando auxiliar de Ourense. El trayecto es de alineación recta y con un perfil en rampa de 8,344 mm/m. La velocidad máxima para trenes tipo A es de 155 Km/h, no existiendo ninguna limitación temporal de velocidad en el momento del accidente.

2.2.3.1. Datos de tráfico ferroviario

Según el sistema de información CIRTRA 2008 (Circulaciones por Tramos), Tomo II, de Adif-Circulación, la media semanal de circulaciones del tramo Guillarei-Ag K 141,6-Redondela, tramo al que pertenece el paso a nivel donde sucede el accidente, es de 202, considerada como baja.

Estas circulaciones se desglosan en: 64 de larga distancia; 70 de media distancia; 63 de mercancías y 5 de servicio.

2.2.3.2. Paso a nivel

El paso a nivel está ubicado en la estación de O Porriño, que se encuentra en el centro de la población homónima, perteneciente a la provincia de Pontevedra. El paso está situado en la intersección con la Avenida de Buenos Aires.

El paso a nivel está enclavado con la estación de O Porriño y consta, además del paso para los vehículos de carretera, de un paso peatonal. Está dotado, en ambos lados, de dobles semibarreras (paso carretero) y de señalización luminosa y acústica (paso carretero y peatonal). El pavimento es de hormigón (paso carretero) y de caucho tipo *strail* (paso peatonal).



Tipo de protección: clase C.

Momento de circulación AxT: 194.130 (A=6.471 y T=30)



2.2.4. Sistemas de comunicación

Radiotelefonía A.

2.2.5. Plan de emergencia externo-interno

El maquinista comunica el suceso al puesto de mando auxiliar y desde el puesto de mando de León se activa el plan de contingencias del operador, dando aviso a la Policía Local y a la Guardia Civil.

2.3. VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.3.1. Víctimas mortales

Un varón de 44 años.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009

Informe final

2.3.2. Daños materiales

No se producen daños ni en el material rodante ni en la infraestructura.

2.3.3. Minutos perdidos. Interceptación de la vía

La vía general queda interceptada desde las 19:34 horas hasta las 21:57 horas (2 horas y 23 minutos).

El tren 283 sufre un retraso de 37 minutos. Además, tres trenes de media distancia sufren un retraso total de 51 minutos.

2.4. CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento era de noche y llovía moderadamente.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1. RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

Del parte de accidentes o incidencias realizado por el maquinista, el día 2 de diciembre, en León, se transcribe lo siguiente:

"Circulando con tren 283 por la línea de Monforte-Vigo a una velocidad de 150 km/h, a la altura del P.K. 151/400 paso a nivel de la estación de Porriño y haciendo uso del silbato de la locomotora se observa a una persona que entra en la caja de la vía y que al ver llegar al tren intenta correr siendo alcanzado por la locomotora, recibiendo un fuerte impacto. Se aplica de inmediato el freno de urgencia del tren, deteniéndose a unos 1.000 mts. aproximadamente. Comunicándose acto seguido al P.M. (...)"

De la ficha de toma de declaración realizada al maquinista, el día 3 de diciembre, en León, se transcribe lo siguiente:

¿Hizo uso sobre el freno? ¿Y sobre la emergencia?

"Sí, sobre el freno. Sí, sobre la emergencia."

¿Hizo uso sobre el silbato?

"Sí, reiteradamente con anterioridad."

Describe secuencialmente lo sucedido.

"Circulando con el Tren al aproximarme al Paso a Nivel observo a un varón que se acercaba al mismo con intención de cruzar, de izquierda a derecha sentido de la marcha, por la zona peatonal del paso."



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009

Informe final

Hago uso del silbato de la locomotora y la persona cruza la vía corriendo, sin mirar ni hacer caso a las señales acústicas.

La persona cruzó la vía y fue golpeado con el tope derecho de la locomotora quedando fuera de la caja de la vía."

3.2. SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1. Requisitos del personal

El maquinista del tren posee el título B de conducción y está habilitado conforme a la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio.

Realizó su último reciclaje formativo el 30/01/07 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 14/04/09, conforme a la normativa vigente.

3.3. NORMATIVA

3.3.1. Legislación nacional

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.

Orden de 2 agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.

Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.

Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

3.3.2. Otras normas

Reglamento General de Circulación.

Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (octubre de 2008).



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009

Informe final

3.4. FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

3.4.1. Material rodante

Los equipos de seguridad del tren 283 funcionaron correctamente.

Del registrador de seguridad del tren se comprueba que, en el momento en que el maquinista actúa sobre el freno de emergencia, el convoy circulaba a 139 Km/h.

3.4.2. Instalaciones técnicas

El funcionamiento de las instalaciones del paso a nivel fue correcto, según se desprende del registro de eventos del paso a nivel y el registro histórico de indicaciones y órdenes del C.T.C. del puesto de mando auxiliar de Ourense.

El tiempo transcurrido entre el cierre del paso y la llegada del tren fue de 1 minuto y 14 segundos.

3.5. INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornadas laboral y de conducción del maquinista del tren 283:

- el día 1: 6 horas y 30 minutos (5 horas y 15 minutos de conducción).
- el día 30: descanso.
- el día 29: 5 horas y 46 minutos (2 horas y 12 minutos de conducción).

Al maquinista, el día del accidente, a las 20:43 horas, se le realiza, en la estación de Vigo, la prueba de alcoholemia en aire espirado dando resultado negativo (0,00 mg/1000 ml).

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1. DESCRIPCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS

Los hechos tuvieron lugar el día 1 de diciembre de 2009, a las 19:34 horas; en la estación de O Porriño (Pontevedra), en el paso a nivel, clase C, del P.K. 151+433 de la línea 810 Monforte de Lemos-Vigo.

El tren de viajeros de larga distancia 283, que realizaba el recorrido entre Irún y Vigo, se aproxima al paso a nivel clase C del P.K. 151+433.

A las 19:32:49 horas, el tren 283 pasa sobre la baliza direccional que da inicio al proceso de cierre del paso (C.V.1485). A las 19:33:12 horas, el paso se encuentra cerrado.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0060/2009 ocurrido el 01.12.2009

Informe final

A las 19:34:26 horas, el tren ocupa el circuito de vía isla A1 (P1) del paso a nivel lado Monforte de Lemos. Simultáneamente, la víctima cruza por el paso peatonal –lado Vigo. El maquinista, actúa sobre el freno de emergencia - cuando el tren circulaba a 139 Km/h -, impacta con la víctima, arrollándola y desplazándola hacia el lado derecho (según el sentido de la marcha del tren), quedando ésta fuera de la caja de la vía.

Tras el impacto, el tren se detiene, aproximadamente, a 480 metros del paso a nivel.

4.2. DELIBERACIÓN

El personal de conducción cumple la normativa vigente en cuanto al título, habilitaciones, reciclaje y reconocimiento médico y psicotécnico.

Según el registrador de seguridad del tren, el maquinista hizo uso del freno de emergencia del tren, por lo que la actuación del maquinista fue correcta.

Según el registrador de seguridad del tren, la velocidad del tren era inferior a la máxima permitida.

Los equipos de seguridad del tren y las instalaciones del paso a nivel funcionaban correctamente en el momento del accidente y de acuerdo a la normativa vigente.

La víctima irrumpe en el paso a nivel cuando éste tenía las semibarreras bajadas y activadas las señales que alertaban de la inminente llegada del tren.

4.3. CONCLUSIONES

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

El accidente tuvo su origen en la actuación de la víctima que cruza por el paso a nivel, cuando circulaba el tren 283 por el mismo, estando las semibarreras bajadas y la señalización alertando de la llegada del convoy.

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
		No se establecen recomendaciones.

Madrid, 23 de marzo de 2010