

**ESTADO DE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
OCURRIDO EL 9 DE SEPTIEMBRE DE 2016 EN LA ESTACIÓN DE O
PORRIÑO (PONTEVEDRA) – EXPEDIENTE 41/16**

INFORMACIÓN SOBRE EL ACCIDENTE

El viernes 9 de septiembre de 2016 se produjo el descarrilamiento del tren de viajeros 420 de la compañía CP (Comboios de Portugal), que realizaba el trayecto entre Vigo (España) y Porto (Portugal).

El tren, denominado comercialmente como “Tren Celta”, estaba formado por una unidad automotora diésel de la serie 592 de Renfe, compuesta por dos cabezas motoras y un coche intermedio remolcado, e iba conducido por un maquinista de la empresa CP (de nacionalidad portuguesa). Además del maquinista, en el tren iban un interventor de la empresa Renfe y un total de 63 viajeros, todos ellos embarcados en la estación de origen. Circulaba por el tramo Bifurcación Chapela-Guillarei, de la línea 810 (Bifurcación Chapela-Monforte de Lemos) de la Red Ferroviaria de Interés General, administrada por ADIF.

A las 9:25 h de ese día 9 de septiembre, el tren llega a la estación de O Porriño (Pontevedra), teniendo establecido un itinerario de paso por la vía 3 de la estación. No obstante, el tren pasa por el desvío de entrada (a la altura del PK 151+911 de la línea) con exceso de velocidad para el itinerario establecido, por lo que descarrila y sale de la vía, siguiendo la trayectoria de la tangente de salida del desvío.

En su trayectoria arrolla varios armarios de señalización y postes de electrificación, y roza con la cuneta de hormigón y un muro de piedra paralelos a las vías. La cabeza de la composición impacta con gran violencia contra el estribo del paso superior de la carretera N-120, de modo que la cabeza del coche se deforma lateralmente y éste pierde su primer bogie. Este choque, además, desvía la trayectoria de la composición de nuevo hacia las vías, de modo que tras avanzar varios metros completamente descarrilado, el tren se detiene encima de la vía 5, tras chocar contra una torre metálica de iluminación.

A consecuencia del accidente fallecieron 4 personas (el maquinista, el interventor y 2 pasajeros), y un total de 47 viajeros sufrieron heridas de diversa consideración, de los que 13 se consideran heridos graves.

Los daños materiales afectaron gravemente al primer coche de la composición, produciendo además daños menores en el resto de coches. También afectaron a diversos elementos de la superestructura e instalaciones de la vía: un desvío, traviesas y fijaciones, 3 postes de catenaria, 2 armarios de señales, 1 motor de agujas y 1 torre de iluminación.

DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación del accidente se inició con la recogida in situ de información el mismo día del accidente. En esta primera fase se realizaron fotografías y mediciones de la vía y las ruedas, y se recogieron los datos de registro del tren implicado (principalmente velocidades y señales reconocidas) y del centro del control de tráfico de Ourense (principalmente itinerarios, horas de paso, señales enviadas...).

Con posterioridad se ha recopilado información sobre:

- El material móvil, con especial atención a la geometría de las ruedas, sistemas de frenado y suspensión, así como a su plan de mantenimiento y su historial de mantenimiento y averías.
- La infraestructura afectada, especialmente su estado, geometría de vía y mantenimiento.
- Los sistemas de señalización y enclavamiento de la estación de O Porriño y el tramo previo.
- El régimen de explotación del servicio: regulación, organización, normas operativas, análisis de riesgos... con especial atención a las diferencias normativas y operativas entre el tramo español y el portugués.
- La formación, experiencia y circunstancias de trabajo del maquinista implicado, así como la formación recibida en general por los maquinistas asignados al servicio.
- Las condiciones de circulación de los trenes que prestan este servicio y en particular las del tren accidentado, así como las del resto de tráficos en ese tramo de línea (grafiados).
- Las circunstancias específicas del día del accidente: estado de la infraestructura, visibilidad, condiciones climatológicas, estado de la señalización, itinerarios establecidos.

Asimismo, para obtener información sobre las circunstancias de lo sucedido y aclarar diversas cuestiones suscitadas, se ha recurrido a información proporcionada por testigos y personas implicadas en el accidente, tales como:

- Testimonios de testigos presenciales del accidente, recogidos en el atestado policial.
- Entrevistas personales con personal de CP asignado al mismo servicio.
- Entrevistas personales con personal de Adif con conocimiento directo de la infraestructura de la zona.
- Cuestionarios realizados a algunos viajeros afectados.

Por otra parte, se han realizado varios análisis y pruebas periciales sobre el material y la infraestructura, en colaboración con los peritos judiciales designados para el caso:

- Comprobación del funcionamiento de los frenos del tren.
- Medición de la geometría de las ruedas, in situ y en taller.
- Examen de los sistemas de suspensión.
- Medición e información topográfica de las vías y desvíos.
- Comprobación de la visibilidad de las señales, de su funcionamiento y de su respuesta en caso de varios posibles fallos.
- Simulación desde el Centro de Control del itinerario establecido el día del accidente, para comprobar el funcionamiento de las señales y las balizas.
- Recreación del recorrido a bordo de un tren del mismo servicio, con el mismo itinerario y en circunstancias análogas.

A lo largo de la investigación se ha intercambiado información factual con el organismo de investigación portugués (GISAF), los peritos judiciales, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y las empresas implicadas (CP, Renfe y Adif). La información recopilada ha sido analizada, recurriéndose además al apoyo de especialistas externos.

En la investigación de este accidente se han planteado una serie de hipótesis, buscando las explicaciones más verosímiles de sus posibles causas, con el objetivo de establecer las recomendaciones que se considere que pueden mejorar la seguridad ferroviaria y prevenir futuros accidentes. Como establece la legislación nacional y comunitaria sobre investigación de accidentes, en ningún caso se pretende determinar responsabilidades ni culpabilidades por lo sucedido.

PRÓXIMAS ACCIONES

La fase de recopilación de información está, prácticamente concluida y su análisis se encuentra bastante avanzado. Por otra parte, se ha encargado una simulación informática del descarrilamiento, con la intención de verificar en lo posible algunos aspectos de la investigación.

En la actualidad se está redactando un primer informe provisional de investigación que, tan pronto esté concluido, será sometido a las observaciones de las partes implicadas, según el procedimiento establecido. Posteriormente y una vez consideradas en su caso dichas observaciones, será publicado el informe final.

Madrid, 1 de septiembre de 2017