

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), llamado “Tren Celta”, que realizaba el trayecto entre Vigo (España) y Porto (Portugal). Iban a bordo el maquinista (de CP), un interventor (de Renfe) y un total de 63 viajeros, todos ellos embarcados en Vigo.

El tren circulaba por el tramo Bifurcación Chapela-Guillarei, de la línea 810 (Bifurcación Chapela-Monforte de Lemos). A las 9:25 h de ese día 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 (PK 151+911 de la línea) con exceso de velocidad, por lo que descarrila y sale de la vía. En su trayectoria arrolla varios armarios de señalización y postes de electrificación, e impacta con gran violencia contra el estribo del paso superior de la carretera N-120, produciéndose graves daños en el coche de cabeza de la composición. Este choque 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.

DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La primera fase de la investigación consistió en la recogida in situ de información, el mismo día del accidente (fotografías, mediciones de la vía y las ruedas, datos de registro del tren implicado y del centro del control de tráfico de Ourense).

Con posterioridad se recopiló abundante información sobre el material móvil, la infraestructura afectada, los sistemas de señalización y enclavamiento, la organización del servicio, el maquinista y las circunstancias del día del accidente. Se recurrió también a las declaraciones de testigos presenciales, entrevistas con personal ferroviario relacionado con el servicio y la infraestructura, y cuestionarios realizados a algunos de los viajeros.

Han sido realizadas varias pruebas periciales sobre el material y la infraestructura, en colaboración con los peritos judiciales designados para el caso. Estas pruebas han verificado los frenos, ruedas y suspensión del tren, la

geometría de vías y desvíos y el funcionamiento adecuado de los sistemas de señalización.

Asimismo, se han realizado varias simulaciones de lo sucedido para reconstruir las circunstancias del accidente: una primera recreación virtual del itinerario desde el Centro de Control (con el objeto de verificar la señalización), en segundo lugar una recreación del recorrido a bordo de un tren real, y por último una simulación informática del descarrilamiento, con la intención de verificar la dinámica del accidente.

En todo el proceso se ha intercambiado información factual con los peritos judiciales, el organismo de investigación portugués (GPIAAF), la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y las empresas implicadas (CP, Renfe y Adif). Se ha recurrido al apoyo de especialistas externos para el análisis de ciertos aspectos concretos.

ESTADO DE LA INVESTIGACIÓN

Tras el proceso de investigación, el informe provisional ha sido concluido, y en cumplimiento del procedimiento de investigación establecido, ha sido enviado a los actores implicados (GPIAAF, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y administrador de la infraestructura), para que formulen las observaciones que estimen convenientes.

En estos momentos la CIAF se encuentra a la espera de recibir las últimas observaciones para, tras examinarlas y considerarlas, emitir el informe final de la investigación. Se prevé realizar también, antes de la publicación definitiva y en la medida en que sea posible, una ronda de consultas con los afectados por el accidente.

La CIAF prevé que el informe final esté publicado en el último trimestre de este año.

Madrid, 7 de septiembre de 2018