



MINISTERIO
DE FOMENTO

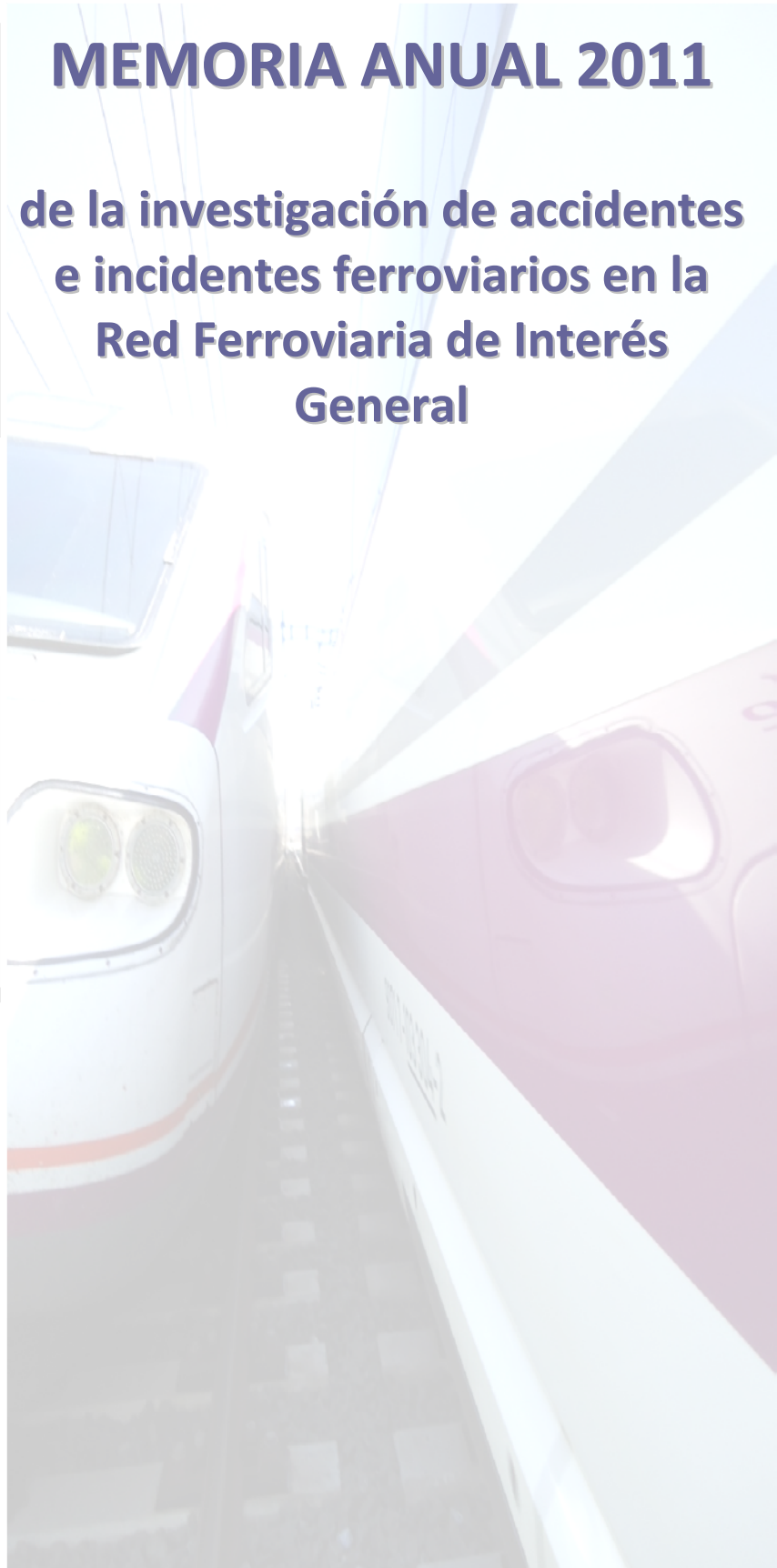
SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES FERROVIARIOS



MEMORIA ANUAL 2011

de la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios en la Red Ferroviaria de Interés General



Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios – CIAF

**Subsecretaría
Ministerio de Fomento
Gobierno de España**

Paseo de la Castellana, 67
Madrid 28071
España

Septiembre 2012

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Objeto y ámbito	1
1.2. Implantación de la Directiva de Seguridad 49/2004/CE	2
1.3. Filosofía y objetivos de la investigación de accidentes e incidentes	3
1.4. Actividades de la CIAF	3
1.4.1. Reuniones del Pleno	3
1.4.2. Asistencia a las reuniones de la Agencia Europea del Ferrocarril (ERA)	4
1.4.3. Exámenes preliminares	4
2. ORGANIZACIÓN DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS	6
3. NORMATIVA APLICABLE PARA EL PROCESO INVESTIGADOR	7
4. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES	8
4.1. Clasificación de los sucesos	8
4.2. Sucesos investigados en la Red Ferroviaria de Interés General: investigaciones realizadas	9
4.2.1. Distribución por tipología	9
4.2.2. Distribución mensual	10
4.2.3. Distribución por redes	10
4.2.4. Siniestralidad de los sucesos investigados	11
4.2.5. Tiempo medio de elaboración de informes	12
4.2.6. Listado de los sucesos investigados	12
4.3. Análisis por tipología	14
4.3.1. Accidente grave	14
4.3.2. Accidente	14
4.3.2.1. Colisión	14

4.3.2.2. Descarrilamiento	15
4.3.2.3. Accidente en pasos a nivel	16
4.3.2.4. Daños a persona causado por material rodante en movimiento	17
4.3.2.5. Incendio	17
4.3.2.6. Otros accidentes	17
4.3.3. Incidente	18
5. CAUSAS DE LOS SUCESOS INVESTIGADOS	19
6. ANÁLISIS COMPARATIVO	21
7. RELACIÓN DE INFORMES Y RECOMENDACIONES EMITIDAS	23
7.1. Informes sobre accidentes e incidentes de 2011 y recomendaciones emitidas	23
7.2. Medidas adoptadas a raíz de las recomendaciones emitidas	36

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Objeto y ámbito

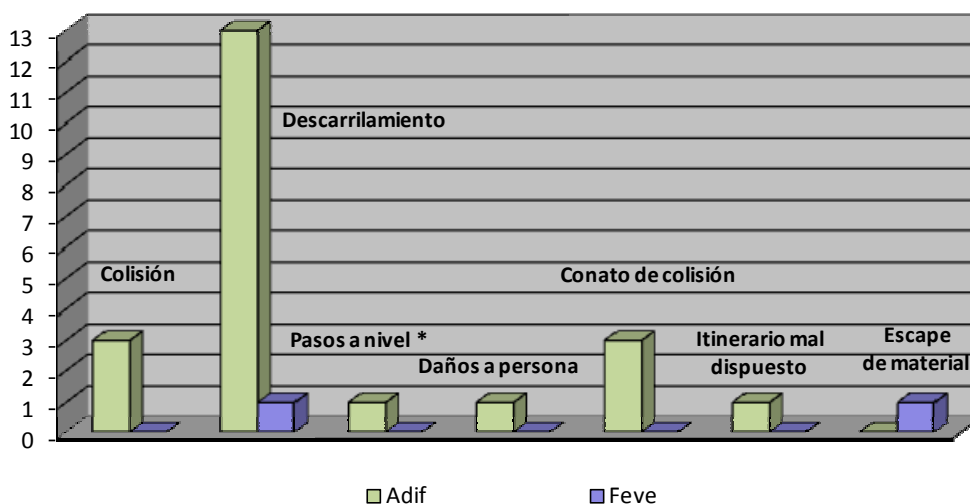
La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) presenta un año más esta memoria anual, la cuarta desde su constitución y la séptima desde que la Directiva Europea de Seguridad 49/2004/CE estableciera la obligación de realizar una memoria en cada país que recogiera una síntesis de las investigaciones llevadas a cabo anualmente por el organismo investigador nacional, **documento que no es, en ningún caso, representativo de la accidentalidad ferroviaria de nuestro país.**

Esta memoria se redacta, dentro del plazo – 30 de septiembre de 2012 – previsto en el artículo 25 del R.D. 810/2007 que transpone la citada directiva y resume, como en los años precedentes, todas las investigaciones técnicas iniciadas - y ya concluidas - que la CIAF ha llevado a cabo sobre los accidentes e incidentes ferroviarios que han tenido lugar en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2011, y que fueron notificados por los administradores de la infraestructura (Adif, Feve, TP Ferro y Autoridades Portuarias) y empresas ferroviarias.

Durante el año 2011 se consideró conveniente investigar, de los 63 notificados, un total de 24 sucesos ocurridos en la RFIG, cuya catalogación figura en el siguiente cuadro y gráfico:

Red	Accidentes				Incidentes			Total
	Colisión	Descarrilamiento	Pasos a nivel *	Daños a persona	Conato de colisión	Itinerario mal dispuesto	Escape de material	
Adif	3	13	1	1	3	1	0	22
Feve	0	1	0	0	0	0	1	2
Total	3	14	1	1	3	1	1	24

*Incluye los arrollamientos de personas acaecidos en pasos a nivel.



1.2. Implantación de la Directiva de Seguridad 49/2004/CE

En España, el proceso de transición normativa, iniciado con la promulgación de la Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003, de 17 de noviembre, BOE nº 276, de 18 de noviembre) y el reglamento que la desarrollaba (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre, BOE nº 315, de 31 de diciembre), culminó con la aprobación del **Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (R.D. 810/2007, de 22 de junio, publicado en el BOE nº 162, de 7 de julio)**, que transpuso la Directiva 49/2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, y derogó el texto relativo a la investigación de accidentes que recogía el citado Reglamento del Sector Ferroviario.

La entrada en vigor del nuevo reglamento de seguridad supuso, entre otras cosas, la creación de un nuevo organismo investigador: la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF), que sustituía en esta labor a la Dirección General de Ferrocarriles (DGF).

En noviembre de 2009, la Comisión de las Comunidades Europeas publicó la Directiva 2009/149/CE de la Comisión por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes (publicado en el DOCE, L313/65). En ella se modifica el anejo 1 de la directiva de seguridad y se complementa con un apéndice que recoge las definiciones para los indicadores comunes de seguridad.

Esta nueva directiva se ha transpuesto a nuestro ordenamiento jurídico a través del Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, publicado en el BOE nº 189, de 5 de agosto, que modifica de forma parcial el vigente reglamento sobre la seguridad ferroviaria (R.D. 810/2007).

La más reciente modificación del citado reglamento se ha llevado a cabo con la publicación del **Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo, publicado en el BOE nº 111, de 10 de mayo**. Este real decreto introduce lo dispuesto en la **Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo** por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE en ciertos aspectos, entre otros, los certificados de seguridad y su ámbito de aplicación y se amplía con lo referente al mantenimiento de los vehículos.

1.3. Filosofía y objetivos de la investigación de accidentes e incidentes

La finalidad de la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios es determinar las causas de éstos y las circunstancias en las que se han producido, con objeto de evitarlos en el futuro, formulando, en su caso, las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario.

Esta investigación no se ocupa, en ningún caso, de determinar la culpa o responsabilidad y es independiente de cualquier investigación judicial, tal y como recoge la Directiva 49/2004/CE y precisa el artículo 21, apartado 6, del Reglamento sobre seguridad en la circulación.

La investigación de los sucesos ferroviarios pertinentes (accidente grave, accidente e incidente) da lugar a la elaboración de un informe técnico que recoge los datos relativos al suceso, las investigaciones realizadas, las conclusiones y, cuando proceda, las recomendaciones formuladas.

La CIAF, durante su cuarto año como responsable de la investigación de los accidentes ferroviarios, y consolidando la tendencia de los dos últimos años, ha centrado sus investigaciones en los sucesos - accidentes e incidentes - cuya causas están más relacionadas con aspectos ferroviarios que con el comportamiento de terceros ajenos a la actividad ferroviaria.

1.4. Actividades de la CIAF

1.4.1. Reuniones del Pleno

En el año 2011 el Pleno de la CIAF ha mantenido una reunión mensual, con excepción del mes de agosto (período vacacional). En estas reuniones se decide, además de los graves, qué sucesos se investigan de todos los que han sido notificados a la CIAF en el período que comprende la celebración de dos reuniones del Pleno y, además, los técnicos investigadores elevan sus informes técnicos de los sucesos investigados para que el Pleno los apruebe - si procede - y formule las recomendaciones pertinentes con el fin de evitar la repetición del suceso. Seguidamente se remite a las partes interesadas, además de hacerse público.

Las decisiones que el Pleno toma, excepto la aprobación del informe final que se hace a través de una resolución, se plasman a través de acuerdos que se hacen llegar a sus destinatarios (administradores de la infraestructura, empresas ferroviarias, autoridad nacional de seguridad y

otras empresas u organismos). Durante el año 2011, el Pleno ha emitido 24 resoluciones y 67 acuerdos.

1.4.2. Asistencia a las reuniones de la Agencia Europea del Ferrocarril (ERA)

Como integrante de la red de cuerpos nacionales de investigación (NIB, en sus siglas en inglés), la CIAF asiste a reuniones periódicas - generalmente tres veces al año - que se celebran en las dependencias que la Agencia tiene en las ciudades francesas de Lille y Valenciennes.

Este grupo, formado por los organismos de investigación de los Estados miembros de la Unión Europea, a través de las reuniones y de los trabajos que lleva a cabo, fomenta y pauta que la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios se lleve a cabo de la forma más homogénea posible. Además, guía a sus integrantes para que los criterios establecidos por la directiva de seguridad sean aplicados por todos con principios uniformes.

El grupo sirve además de foro para compartir información y experiencias entre los organismos de investigación europeos.

Durante 2011 la CIAF, representada por su secretario, ha acudido a tres reuniones (febrero, mayo y octubre). Además, esta Comisión está presente en distintos grupos de trabajo que desarrollan diversos temas de interés.

1.4.3. Exámenes preliminares

Esta Comisión, desde el inicio de su actividad, ha ido variando su filosofía en la decisión de investigar un suceso ferroviario. En la primera etapa se procedió a investigar los sucesos en función de su gravedad, centrándose el esfuerzo en aquellos accidentes que habían tenido como resultado al menos una víctima mortal.

Con la experiencia adquirida se fue modificando el criterio, investigando aquellos sucesos de los que se podían extraer enseñanzas para la mejora de la seguridad ferroviaria, con independencia de si habían provocado víctimas.

Aún así, hay casos en que con los datos iniciales es complicado tomar la decisión de investigar un suceso o no, y saber a priori si su investigación puede dar lugar a aportaciones en materia de seguridad.

Por ello, para profundizar en las causas aparentes de un suceso, en el año 2010 la CIAF comenzó a realizar en algunos casos un análisis preliminar de los principales aspectos y circunstancias del suceso, denominado Examen Preliminar.

Estos exámenes preliminares son realizados por la Secretaría de la CIAF y presentados al Pleno como base para tomar la decisión de investigar o no un determinado suceso. Es por ello por lo que no son tan exhaustivos como los informes finales de los accidentes e incidentes sí investigados, pero profundizan en los aspectos fundamentales sin llegar a establecer recomendaciones.

En el año 2011 se han elaborado siete exámenes preliminares, todos relativos a arrollamientos de personas cuando cruzaban por lugares no autorizados, cuatro de ellos en dependencias ferroviarias y el resto en plena vía. En ninguno de estos sucesos se ha decidido proceder a su investigación formal.

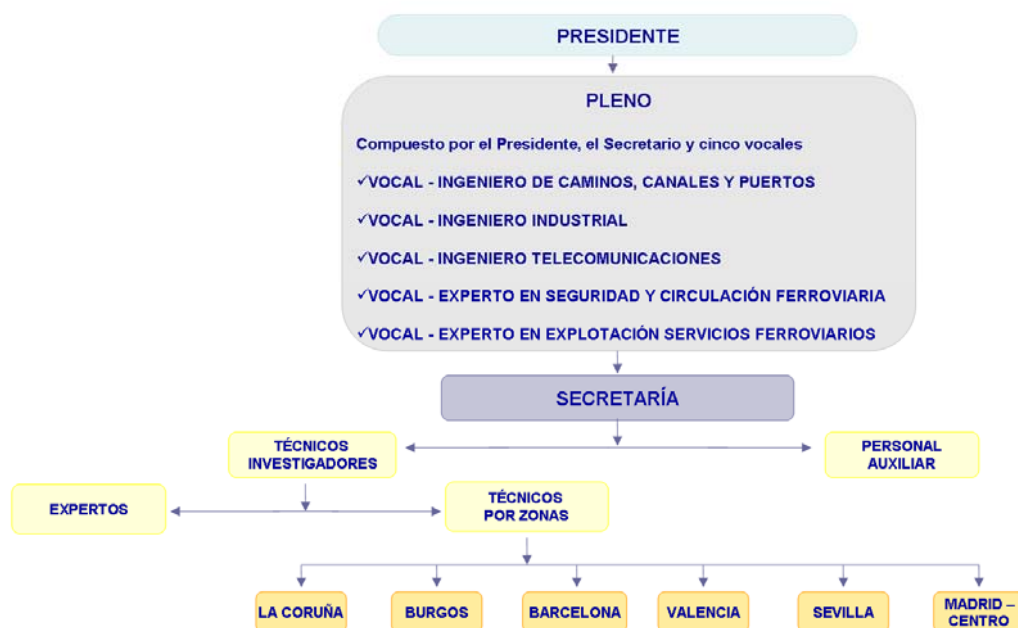
RED	OPERADOR	EXP. Nº	FECHA	MUNICIPIO	PROVINCIA	LÍNEA	P.K.	VÍCTIMA MORTAL	HERIDO GRAVE	HERIDO LEVE	CLASIFICACIÓN SUCESO	TIPO	VEHÍCULO / PEATÓN	LUGAR	ESTADO
FEVE	FEVE	0005/11	25/02/2011	Llanes	Asturias	21 Oviedo-Santander	436,885		1	1	ACCIDENTE	PASOS A NIVEL	PERSONA	VÍA	NO INVESTIGADO
ADIF	RENFE OPERADORA	0011/11	12/03/2011	Valencia (Valencia Fuente de San Luis)	Valencia	600 Valencia-San Vicente de Calders	3,053	1			ACCIDENTE	DAÑOS A PERSONA CAUSADO POR MATERIAL RODANTE	PERSONA	VÍA	NO INVESTIGADO
FEVE	FEVE	0019/11	02/05/2011	Colloto	Asturias	21 Oviedo-Santander	321,326	1			ACCIDENTE	PASOS A NIVEL	PERSONA	ESTACIÓN	NO INVESTIGADO
ADIF	RENFE OPERADORA	0022/11	19/05/2011	Callosa de Segura	Alicante	336 El Reguerón-Alacant Terminal	44,326	1			ACCIDENTE	PASOS A NIVEL	PERSONA	VÍA	NO INVESTIGADO
ADIF	RENFE OPERADORA	0029/11	18/06/2011	Monte la Reina (Toro)	Zamora	820 Zamora-Medina del Campo	68,049	1	2		ACCIDENTE	PASOS A NIVEL	VEHÍCULO AUTOMÓVIL	APARTADERO	NO INVESTIGADO
ADIF	RENFE OPERADORA	0046/11	10/10/2011	Cinco Casas	Ciudad Real	400 Alcázar de San Juan-Cádiz		1			ACCIDENTE	DAÑOS A PERSONA CAUSADO POR MATERIAL RODANTE	PERSONA	ESTACIÓN	NO INVESTIGADO
ADIF	RENFE OPERADORA	0052/11	10/11/2011	Avilés (La Rocica)	Asturias	144 Villabona de Asturias-San Juan de Nieva	15,285	1			ACCIDENTE	DAÑOS A PERSONA CAUSADO POR MATERIAL RODANTE	PERSONA	APEADERO	NO INVESTIGADO

2. ORGANIZACIÓN DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

La CIAF, constituida el 11 de diciembre de 2007, es un órgano colegiado especializado y está compuesto por el Presidente, el Pleno y la Secretaría.

El Pleno, a su vez, está compuesto por el Presidente, cinco Vocales y el Secretario.

Durante el año 2011, la CIAF estuvo adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Transportes.



La Comisión cuenta, adscritos a la Secretaría, con dos técnicos investigadores que se encargan de realizar las investigaciones y elaborar los correspondientes informes, contando con la colaboración de un equipo constituido por los responsables de seguridad de las empresas involucradas en el suceso investigado.

La CIAF también se apoya en una estructura territorial de técnicos que, a través de un acuerdo de encomienda, son facilitados por Ineco, consultora en ingeniería del transporte. Estos técnicos están a disposición permanente pero no tienen dedicación exclusiva.

La Comisión, para llevar a cabo su labor, ha elaborado una normativa específica que sirve de base para establecer la tipología y las distintas etapas en la investigación de un suceso.

3. **NORMATIVA APLICABLE PARA EL PROCESO INVESTIGADOR**

La CIAF, tras la etapa inicial en la que provisionalmente acordó el mantenimiento de las Órdenes Circulares que hasta entonces detallaban el proceso investigador, elaboró y aprobó, en los primeros meses de su actividad, las Órdenes Circulares: **Orden Circular 1/2008 “Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios”** y **Orden Circular 2/2008 “Comunicación de los incidentes ferroviarios y los suicidios”** que establecieron las directrices básicas que la CIAF iba a seguir en la investigación de los sucesos ferroviarios de interés.

Con posterioridad, publicó el documento **Procedimiento de investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios**, editado en octubre de 2008, que establece las pautas fundamentales y define el proceso para la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios. Este procedimiento derogaba la Orden Circular 1/2008, excepto para los sucesos causados a personas por material rodante en movimiento (salvo los ocurridos en pasos a nivel).

Finalmente, en mayo de 2009, la Comisión completaba las pautas para la investigación con la publicación del **Procedimiento para la investigación técnica de accidentes de personas producidos por material rodante en movimiento**, derogándose con ello en su totalidad la Orden Circular 1/2008.

En el año 2011 no se ha establecido ninguna normativa adicional a las anteriores.

4. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

4.1. Clasificación de los sucesos

La investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios llevada a cabo por la CIAF está basada en las definiciones de accidente, accidente grave e incidente y en lo establecido en el artículo 21.3 del **Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (R.D. 810/2007, de 22 de junio)**. Estas definiciones son:

“Accidente: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.”

“Accidente grave: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.”

“Incidente: cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, asociado a la utilización y funcionamiento de los trenes o del material rodante y que afecte a la seguridad de la circulación.”

Artículo 21.3: “Para la decisión de realizar la investigación de los accidentes ferroviarios considerados no graves y de los incidentes ferroviarios, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios valorará la concurrencia de las siguientes circunstancias:

- a) La importancia del accidente o incidente.
- b) Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto.
- c) Su repercusión en la seguridad en la circulación ferroviaria.
- d) Las demandas del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de las empresas ferroviarias o del Ministerio de Fomento.”

Siguiendo el principio de mejora de la seguridad del sistema ferroviario, la CIAF acomete la investigación de otros sucesos (accidentes e incidentes), además de los accidentes graves a los que está obligada, cuyo análisis pueda redundar en dicha mejora.

Por ello, **continuando con el criterio establecido por la Comisión en 2009, durante el año 2011 no se han investigado algunos de los accidentes mortales acaecidos en la RFIG, cuya causa se encontraba, de forma notoria, en el comportamiento imprudente de terceras personas. En cambio, sí se han analizado otros accidentes no mortales e incidentes, considerando que su estudio puede aportar enseñanzas que ayuden a reducir la siniestralidad.** Estos sucesos son principalmente determinadas colisiones y descarrilamientos y los conatos de colisión.

4.2. Sucesos investigados en la Red Ferroviaria de Interés General: investigaciones realizadas

4.2.1. Distribución por tipología

Durante el año 2011 se han investigado un total de 24 sucesos ocurridos en la RFIG y cuya clasificación, por tipología y por gestor de la red, figura en la siguiente tabla:

Red	Accidentes				Incidentes			Total
	Colisión	Descarrilamiento	Pasos a nivel *	Daños a persona	Conato de colisión	Itinerario mal dispuesto	Escape de material	
Adif	3	13	1	1	3	1	0	22
Feve	0	1	0	0	0	0	1	2
Total	3	14	1	1	3	1	1	24

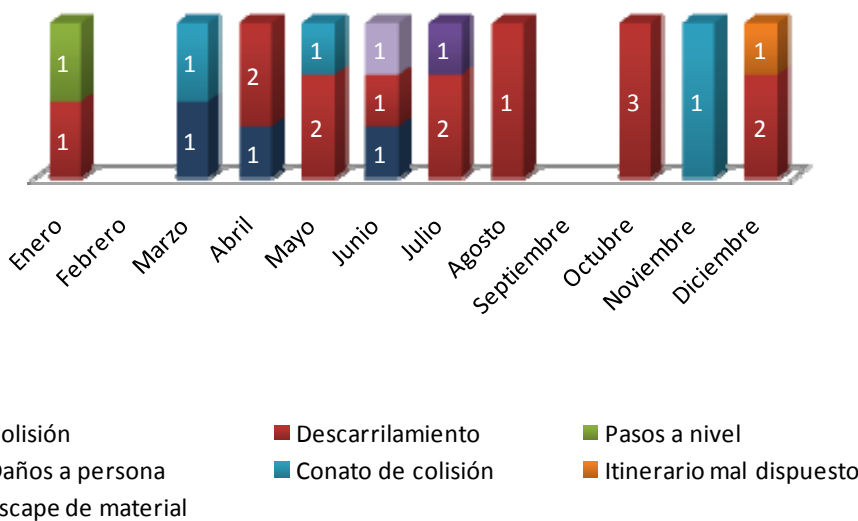
De los sucesos investigados, el porcentaje más elevado corresponde a accidentes por descarrilamiento (58%), seguido de los accidentes por colisión e incidentes de conato de colisión, que representan cada uno el 13%. En el 92% (22) de los sucesos investigados resultaron determinantes aspectos relacionados con el sistema ferroviario.

4.2.2. Distribución mensual

La media mensual de los sucesos objeto de investigación ha sido de 2.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES INVESTIGADOS

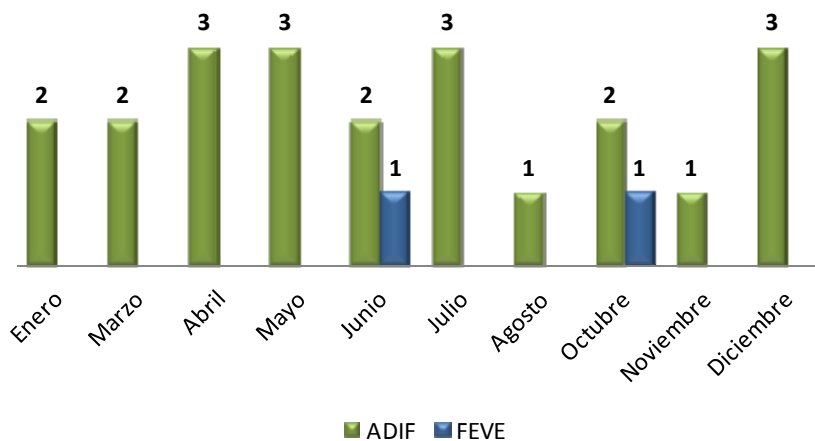
MES TIPOLOGÍA	Accidente				Incidente			Total
	Colisión	Descarrilamiento	Pasos a nivel	Daños a persona	Conato de colisión	Itinerario mal dispuesto	Escape de material	
Enero		1	1					2
Febrero								0
Marzo	1				1			2
Abril	1	2						3
Mayo		2			1			3
Junio	1	1					1	3
Julio		2		1				3
Agosto		1						1
Septiembre								0
Octubre		3						3
Noviembre					1			1
Diciembre		2				1		3
Total	3	14	1	1	3	1	1	24



4.2.3. Distribución por redes

Desagregando por redes ferroviarias, de los 63 sucesos notificados (50 accidentes, 6 incidentes y 7 suicidios), se ha procedido a investigar 24: 22 ocurridos en la red ferroviaria administrada por Adif (18 accidentes y 4 incidentes) y 2 en la red gestionada por Feve (un accidente y un incidente).

El gráfico presenta la distribución mensual de los accidentes e incidentes investigados en el ejercicio 2011, agrupado según los administradores de infraestructuras ferroviarias que gestionan la red ferroviaria.



4.2.4. Siniestralidad de los sucesos investigados

En el total de accidentes e incidentes investigados se han producido 22 víctimas, de las cuales sólo una ha sido mortal y el resto heridos leves, concentrándose en cuatro sucesos.

La distribución, según las redes y la clasificación del suceso, se recoge en esta tabla.

Clasificación	Tipo	Número de sucesos	Adif			Feve			Total VM	Total HG	Total HL
			Víctima mortal	Herido grave	Herido leve	Víctima mortal	Herido grave	Herido leve			
Accidente	Colisión (obstáculo)	2							0	0	0
	Colisión (trenes)	1			18				0	0	18
	Descarrilamiento	14			1				0	0	1
	Pasos a nivel	1			2				0	0	2
	Daños a persona por material rodante	1	1						1	0	0
Total ACCIDENTE		19	1	0	21	0	0	0	1	0	21
Incidente	Conato de colisión	3							0	0	0
	Itinerario mal dispuesto	1							0	0	0
	Escape de material	1							0	0	0
Total INCIDENTE		5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total GENERAL		24	1	0	21	0	0	0	1	0	21

La única víctima mortal (4%) ha sido resultado de un arrollamiento en plena vía. Respecto a los heridos leves, 18 (82%) se vieron involucrados en una colisión, 2 (10%) fueron arrollados en su vehículo al cruzar un paso a nivel y uno (4%) era un viajero de un tren que descarriló.

4.2.5. Tiempo medio de elaboración de informes

En la tabla siguiente se muestra el tiempo - en meses - que ha transcurrido desde que se produce el suceso hasta que se aprueba el informe final del mismo.

El promedio ha sido de 9 meses: de las investigaciones realizadas, el 58% se ha realizado en un plazo menor y un 38% ha requerido un plazo mayor.

MESES TIPOLOGÍA	Accidente				Incidente			Total
	Colisión	Descarrilamiento	Pasos a nivel	Daños a persona	Conato de colisión	Itinerario mal dispuesto	Escape de material	
6		1			1			2
7	1	2				1	1	5
8	1	4	1		1			7
9		1						1
10		4						4
11	1	1		1				3
14		1			1			2
Total	3	14	1	1	3	1	1	24
Promedio	8,67	9,29	8	11	9,33	7	7	9,29

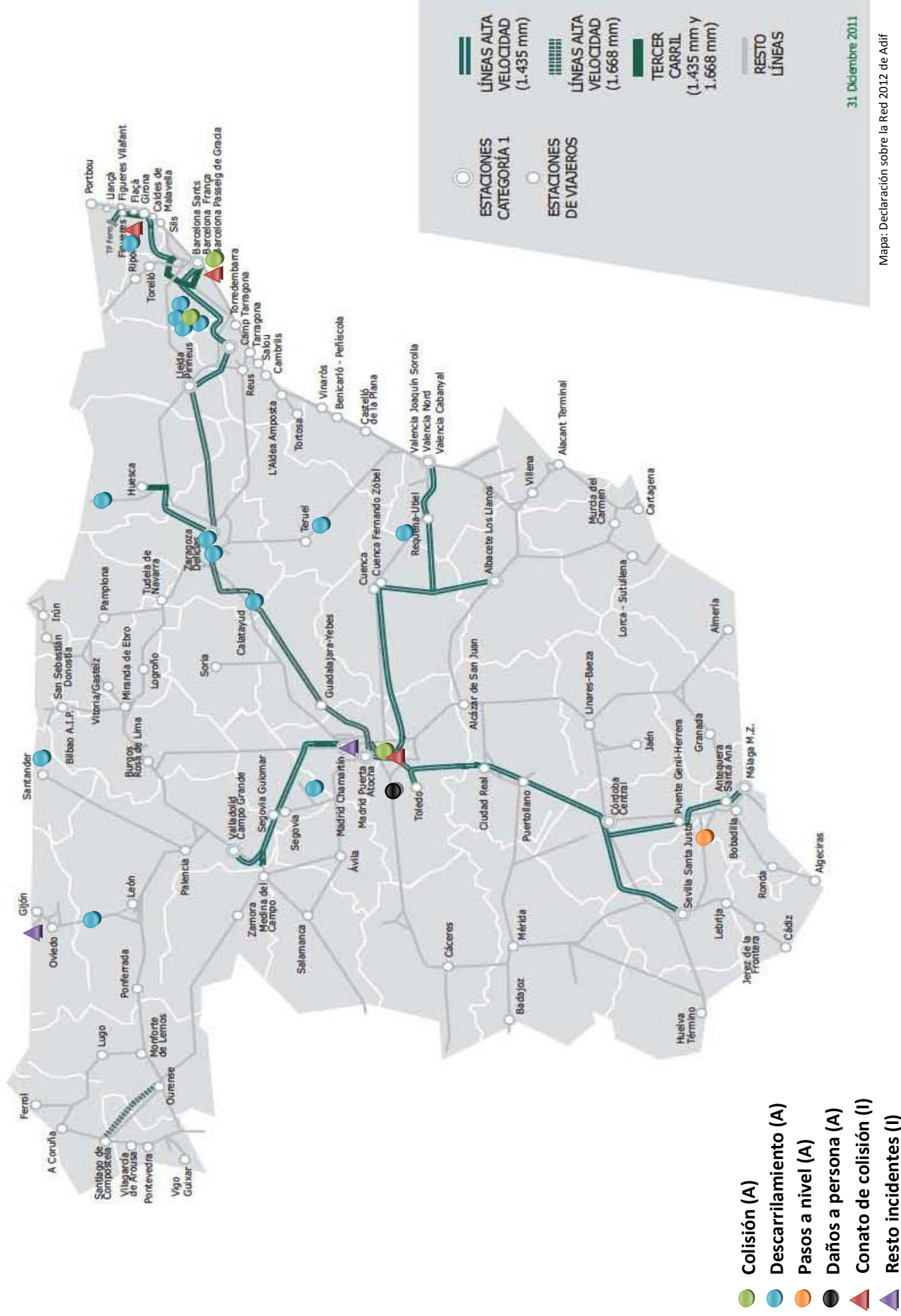
4.2.6. Listado de los sucesos investigados

El siguiente cuadro resume, ordenados por número de expediente, los datos identificativos principales de cada uno de los sucesos que han sido investigados. Todas las investigaciones iniciadas durante el año 2011 están ya concluidas.

También se adjunta un plano con su distribución geográfica: de los 24 sucesos investigados sólo el ámbito de Barcelona acumula 29% (siete sucesos), siendo nueve sucesos el número total en Cataluña (38%). Otros cinco sucesos (21%) se producen en Aragón, cuatro (17%) en Madrid, y uno en cada una de las Comunidades Autónomas de Andalucía, Valencia, Castilla - La Mancha, Castilla y León, Principado de Asturias y Cantabria.

RED	OPERADOR	EXP. Nº	FECHA	MUNICIPIO	PROVINCIA	LÍNEA	P.K.	VÍCTIMA MORTAL	HERIDO LEVE	CLASIFICACIÓN SUCESO	TIPO	VEHÍCULO / PEATÓN	LUGAR	ESTADO	RECOMENDACIONES
ADIF	RENFE OPERADORA	0003/11	16/01/2011	Aguadulce	Sevilla	422 Bif. Utrera-Fuente Piedra	87,782		2	ACCIDENTE	PASO A NIVEL	VEHÍCULO AUTOMÓVIL	VÍA	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0007/11	04/01/2011	Zaragoza (Zaragoza-Delicias)	Zaragoza	AV60 Bif.Cambiador Zaragoza-Delicias - Cambiador Zaragoza-Delicias	306,700			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN (CAMBIADOR DE ANCHO)	CERRADO	2
ADIF	RENFE OPERADORA	0012/11	16/03/2011	Olesa de Montserrat	Barcelona	220 Lleida Pirineus- L'Hospitalet de Llobregat	323,320			ACCIDENTE	COLISIÓN (OBSTÁCULO)	TREN	VÍA	CERRADO	0
ADIF	RENFE OPERADORA	0015/11	07/03/2011	Flaçà	Gerona	270 Bifurcación Sagrera-Cerbere	224,794			INCIDENTE	CONATO DE COLISIÓN	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	2
ADIF	RENFE OPERADORA	0017/11	23/04/2011	Bellvitge	Barcelona	200 Madrid-Barcelona	675,220			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	VÍA	CERRADO	3
ADIF	RENFE OPERADORA	0018/11	28/04/2011	Barcelona (El Clot-Aragó)	Barcelona	262 Barcelona-Sagrera-Bif.Clot	110,000		18	ACCIDENTE	COLISIÓN (TRENES)	TREN	VÍA	CERRADO	0
ADIF	RENFE OPERADORA	0023/11	16/05/2011	Madrid (Los Gavilanes)	Madrid	AV10 Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa	12,379			INCIDENTE	CONATO DE COLISIÓN	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0024/11	30/05/2011	Calatayud	Zaragoza	AV50 Madrid Puerta Atocha- Limite Adif-TPFerro	224,556			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	2
ADIF	RENFE OPERADORA	0025/11	05/04/2011	Rubí	Barcelona	246 Castellbisbal-Mollet Sant Fost	6,707			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	2
FEVE	FEVE	0026/11	01/06/2011	Corvera de Asturias (Trasona)	Asturias	11 Ferrol-Gijón	27,510			INCIDENTE	ESCAPE MATERIAL	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	3
ADIF	RENFE OPERADORA	0028/11	10/06/2011	Madrid (Atocha)	Madrid	AV10 Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa	11,100			ACCIDENTE	COLISIÓN (OBSTÁCULO)	TREN	VÍA	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0031/11	24/05/2011	Villamanín	León	130 Venta de Baños-Gijón	45,104			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	VÍA	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0032/11	30/06/2011	Navacerrada	Madrid	116 Los Cotos-Cercedilla	7,165			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	VÍA	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0036/11	20/07/2011	Bargas (Villaluenga-Yuncler)	Toledo	500 Bif. Planetario-Valencia de Alcántara	66,480	1		ACCIDENTE	DAÑO A PERSONA CAUSADO POR MATERIAL RODANTE	OPERARIO	VÍA	CERRADO	3
ADIF	RENFE OPERADORA	0040/11	27/08/2011	Granollers (Granollers Centre)	Barcelona	270 Bifurcación Sagrera-Cerbere	134,932			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0043/11	11/07/2011	Villanúa	Huesca	204 Bif. Huesca-Canfranc	11,800			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	VÍA	CERRADO	0
ADIF	LOGITREN	0044/11	13/07/2011	Caparrates	Teruel	610 Sagunto-Bif. Teruel	137,810			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0047/11	12/10/2011	Vilamalla	Gerona	270 Bifurcación Sagrera-Cerbere	241,083		1	ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	3
ADIF	RENFE OPERADORA	0049/11	26/10/2011	Sant Pol de Mar	Barcelona	276 Maçanet-Massanes-Barcelona-Sagrera	44,703			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	0
FEVE	FEVE	0050/11	27/10/2011	El Astillero (Astillero)	Cantabria	24 Santander-Bilbao	540,782			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0051/11	05/11/2011	Barcelona (Bif. Sagrera)	Barcelona	268 Bif. Aragón-Bif. Sagrera	110,311			INCIDENTE	CONATO DE COLISIÓN	TREN (MATERIAL VACÍO)	ESTACIÓN	CERRADO	0
ADIF	RENFE OPERADORA	0061/11	19/12/2011	Madrid (Chamartín)	Madrid	900 Madrid Chamartín-Madrid Atocha				INCIDENTE	ITINERARIO MAL DISPUESTO	TREN	VÍA (TÚNEL)	CERRADO	1
ADIF	RENFE OPERADORA	0062/11	15/12/2011	Valencia (Valencia Sant Isidre)	Valencia	310 Aranjuez-Valencia	84,565			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN	CERRADO	0
ADIF	RENFE OPERADORA	0063/11	27/12/2011	Zaragoza (Zaragoza-Delicias)	Zaragoza	AV60 Bif.Cambiador Zaragoza-Delicias - Cambiador Zaragoza-Delicias	337,395			ACCIDENTE	DESCARRILAMIENTO	TREN	ESTACIÓN (CAMBIADOR DE ANCHO)	CERRADO	1

ACCIDENTES - INCIDENTES INVESTIGADOS 2011



4.3. Análisis por tipología

4.3.1. Accidente grave

Durante el año 2011 no se ha producido, y por tanto investigado, ningún accidente grave según la definición recogida en el R.D. 810/2007.

4.3.2. Accidente

4.3.2.1. Colisión

Durante el año 2011 se han investigado tres accidentes por colisión: dos contra objetos presentes en la vía (uno por desprendimiento de tierras y otro por obras próximas) y una de trenes (por incumplimiento normativo del personal ferroviario).

		TIPO	Nº EXPEDIENTE	LÍNEA	PROVINCIA	PK
ACCIDENTE	ADIF	COLISIÓN (OBSTÁCULO)	0012/11	220 Lleida Pirineus-L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona	323,320
			0028/11	AV10 Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa	Madrid	11,100
		COLISIÓN (TRENES)	0018/11	262 Barcelona-Sagrera-Bif.Clot	Barcelona	110,000

Estos sucesos han causado 18 heridos leves (todos del suceso con número de expediente 18/11) y la causa de todos ellos es atribuible al sistema ferroviario. Su investigación ha dado lugar a una recomendación.

4.3.2.2. Descarrilamiento

Durante el año 2011 se han investigado catorce accidentes por descarrilamiento, todos menos uno producidos en la red gestionada por Adif.

		TIPO	Nº EXPEDIENTE	LÍNEA	PROVINCIA	PK
ACCIDENTE	ADIF	DESCARRILAMIENTO	0007/11	AV60 Bif.Cambiador Zaragoza-Delicias - Cambiador Zaragoza-Delicias	Zaragoza	306,700
			0017/11	200 Madrid-Barcelona	Barcelona	675,220
			0024/11	AV50 Madrid Puerta Atocha - Limite Adif-TPFerro	Zaragoza	224,556
			0025/11	246 Castellbisbal-Mollet Sant Fost	Barcelona	6,707
			0031/11	130 Venta de Baños-Gijón	León	45,104
			0032/11	116 Los Cotos-Cercedilla	Madrid	7,165
			0040/11	270 Bifurcación Sagrera-Cerbere	Barcelona	134,932
			0043/11	204 Bif. Huesca-Canfranc	Huesca	11,800
			0044/11	610 Sagunto–Bif. Teruel	Teruel	137,810
			0047/11	270 Bifurcación Sagrera-Cerbere	Gerona	241,083
			0049/11	276 Maçanet-Massanes-Barcelona-Sagrera	Barcelona	44,703
			0062/11	310 Aranjuez-Valencia	Valencia	84,565
			0063/11	AV60 Bif.Cambiador Zaragoza-Delicias - Cambiador Zaragoza-Delicias	Zaragoza	337,395
	FEVE		0050/11	24 Santander-Bilbao	Cantabria	540,782

La causa de todos ellos es atribuible al ferrocarril, habiendo causado un herido leve. Su investigación ha dado lugar a la formulación de 18 recomendaciones.

4.3.2.3. Accidente en pasos a nivel

Lo relativo a los pasos a nivel se establece en la *Orden Ministerial de 2 de 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.*

En la Red Ferroviaria de Interés General, a 31 de diciembre de 2011, el número de pasos a nivel según su tipología se recoge en la tabla siguiente:

	Adif	%	Feve	%	Total	%
Clase A: Protegido exclusivamente con señales fijas	1.082	44,36	650	65,99	1.732	50,58
Clase B: Protegido con señales luminosas y acústicas	449	18,41	83	8,43	532	15,54
Clase C: Protegido con semibarreras, dobles semibarreras o barreras,	464	19,02	180	18,27	644	18,81
Clase D: Protegidos en régimen de consigna	17	0,70		0,00	17	0,50
Clase E: Protegidos con guardería a pie de paso	1	0,04	4	0,41	5	0,15
Clase F: Exclusivos de peatones o peatones y ganado	67	2,75	68	6,90	135	3,94
Clase P: Particular	359	14,72		0,00	359	10,48
Total	2.439	100	985	100	3.424	100

Durante el año 2011 únicamente se ha investigado un accidente en pasos a nivel.

		TIPO	CLASE DE PROTECCIÓN	Nº EXPEDIENTE	LÍNEA	PROVINCIA	PK
ACCIDENTE	ADIF	PASOS A NIVEL	A	0003/11	422 Bif. Utrera-Fuente Piedra	Sevilla	87,782

El accidente se produjo el 16 de enero cuando un tren de viajeros arrolla a un vehículo de carretera, que cruza el paso a nivel clase A, situado en el PK 87+782 de la línea 422 Bif. Utrera a Fuente de Piedra, en el término municipal de Aguadulce (Sevilla). Como consecuencia, el conductor, único ocupante del vehículo de carretera, y una viajera del tren resultan heridos leves. Su análisis dio lugar a una recomendación.

4.3.2.4. Daños a persona causado por material rodante en movimiento

Durante el año 2011 únicamente se ha investigado un accidente por arrollamiento de persona por material rodante en la red administrada por Adif.

De esta clasificación se excluyen los arrollamientos de personas en pasos a nivel (que se incluyen en la tipología de “Accidente en pasos a nivel”), así como los suicidios que, en ningún caso, son objeto de investigación, al no considerarse accidentes.

		TIPO	Nº EXPEDIENTE	LÍNEA	PROVINCIA	PK
ACCIDENTE	ADIF	DAÑOS A PERSONA CAUSADO POR MATERIAL RODANTE	0036/11	500 Bif. Planetario-Valencia de Alcántara	Toledo	66,480

El accidente se produjo el 20 de julio cuando un tren de viajeros arrolla mortalmente a un operario de una empresa contratista de Adif que se encontraba realizando trabajos en el tablero de un puente sobre el río Guadarrama, en el trayecto entre Villaluenga-Yuncler y Villamiel de Toledo (Toledo).

La causa de este accidente se encuentra en el incumplimiento de la normativa reglamentaria para este tipo de trabajos. De esta manera, el origen del suceso se encuentra en una deficiencia dentro del sistema ferroviario, y ha dado lugar a la emisión de tres recomendaciones.

4.3.2.5. Incendio

Durante el año 2011 no se ha investigado ningún accidente por incendio.

4.3.2.6. Otros accidentes

Durante el año 2011 no se ha investigado ningún otro tipo de accidente.

4.3.3. Incidente

Durante el año 2011 se han investigado cinco incidentes: tres conatos de colisión, un escape de material y un itinerario mal dispuesto. Todos menos uno tuvieron lugar en estación.

La CIAF ha decidido investigar todos los incidentes notificados (6) menos uno al considerar que estos sucesos, si se hubieran producido en otras condiciones, podrían haber llevado al desencadenamiento de un accidente o accidente grave.

Las causas de todos los incidentes tienen su origen en el ferrocarril y no han producido lógicamente daños personales. Su investigación ha dado lugar a la formulación de 7 recomendaciones.

		TIPO	Nº EXPEDIENTE	LÍNEA	PROVINCIA	PK
INCIDENTE	ADIF	CONATO DE COLISIÓN	0015/11	270 Bifurcación Sagrera-Cerbere	Gerona	224,794
			0023/11	AV10 Madrid Atocha- Sevilla Santa Justa	Madrid	12,379
			0051/11	268 Bif. Aragón-Bif. Sagrera	Barcelona	110,311
		ITINERARIO MAL DISPUESTO	0061/11	900 Madrid Chamartín-Madrid Atocha	Madrid	
	FEVE	ESCAPE DE MATERIAL	0026/11	11 Ferrol-Gijón	Asturias	27,510

5. CAUSAS DE LOS SUCESOS INVESTIGADOS

En la tabla siguiente se agrupan las causas de los sucesos investigados por clasificación del suceso, red ferroviaria y tipología. También recoge las víctimas (mortales y heridos graves) atribuibles a cada una de las dos clasificaciones causales: ferrocarril o terceros.

CAUSA IMPUTADA	CLASIFICACIÓN	RED	TIPO	CAUSA	TOTAL SUCESOS	TOTAL VÍCTIMAS (VM+HG)
FERROCARRIL	ACCIDENTE	ADIF	Colisión (objeto)	FALLO DE INFRAESTRUCTURA: Desprendimiento de trinchera	1	0
				FALLO HUMANO: Incumplimiento condiciones de seguridad estipuladas en la autorización de trabajos	1	0
			Colisión (trenes)	FALLO HUMANO: Incumplimiento normativo	1	0
			Descarrilamiento	FALLO DE MATERIAL RODANTE: Fallo en los dispositivos de cambio de ancho	2	0
				FALLO DE MATERIAL RODANTE: Rotura de eje	1	0
				FALLO DE MATERIAL RODANTE: Desprendimiento del barrón ASFA	1	0
				FALLO DE INFRAESTRUCTURA: Funcionamiento indebido de desvío	1	0
				FALLO DE INFRAESTRUCTURA: Falta de balasto	1	0
				FALLO DE INFRAESTRUCTURA: Mal estado de las traviesas, madera, clavazón y balasto	1	0
				FALLO DE INFRAESTRUCTURA: Mal estado aparatos de vía	1	0
	Daños a persona causado por material rodante	FALLO DE INFRAESTRUCTURA Y DE MATERIAL RODANTE: Alabeo. Deficiente estiba de carga	1	0		
		FALLO DE INFRAESTRUCTURA Y HUMANO: Fallo técnico. Incumplimiento normativo	1	0		
		FALLO HUMANO: Incumplimiento normativo	3	0		
		FEVE	Descarrilamiento	FALLO HUMANO: Incumplimiento normativo	1	0
	INCIDENTE	ADIF	Conato de colisión	FALLO HUMANO, DE INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL RODANTE: Incumplimiento normativo. Funcionamiento anómalo del ASFA	1	0
				FALLO HUMANO: Incumplimiento normativo	2	0
		Itinerario mal dispuesto	FALLO HUMANO: Fallo en la realización de los trabajos	1	0	
FEVE		Escape de material	FALLO HUMANO: Incumplimiento normativo	1	0	
TOTAL FERROCARRIL					23	1
TERCEROS	ACCIDENTE	ADIF	Pasos a nivel	FALLO HUMANO: La víctima no se asegura de la llegada del tren	1	0
TOTAL TERCEROS					1	0
TOTAL GENERAL					24	1

Del total de sucesos investigados (accidentes e incidentes), el sistema ferroviario es el origen del 96% de ellos (23 de 24) y del 90% de las víctimas producidas - mortales y heridos leves – (20 de 22). El único de los sucesos investigados cuya causa es atribuible a terceros corresponde al accidente en paso a nivel que provocó dos heridos leves.

El 58% de los sucesos (catorce del total) está motivado por el fallo humano (92% del personal ferroviario y 8% de terceros) siendo esta la única causa en doce de ellos y en los otros dos se combina con el fallo de la infraestructura y/o del material rodante.

Los diez sucesos restantes (42%) son debidos a fallos de la infraestructura y/o del material rodante.

6. ANÁLISIS COMPARATIVO

Las tablas que aparecen a continuación muestran los datos sobre el número total de sucesos investigados (accidentes e incidentes), las víctimas producidas en ellos (muertos + heridos graves y leves) y las recomendaciones emitidas en cada uno de los informes finales a los que ha dado lugar la investigación y que, desde el año 2006, el Ministerio de Fomento ha llevado a cabo, en virtud de lo establecido en la Ley y Reglamento del Sector Ferroviario (enero de 2005) y, más tarde, en el Reglamento de Seguridad en la Circulación (septiembre de 2007).

SUCESOS INVESTIGADOS 2006-2011

TIPOLOGÍA RED	2006			2007			2008			2009			2010			2011			TOTAL GENERAL	
	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL		
ACCIDENTE GRAVE			0			0	2		2			0	1		1			0	3	
ACCIDENTE	Colisión	2		2		0		1	1	4	1	5	1		1	3		3	12	
	Descarrilamiento	1		1	1	1	2		2	3	1	4	6	2	8	13	1	14	30	
	Pasos a nivel	14		14	16	4	20	14		14	12	4	16	4	3	7	1		1	72
	Daños a persona	36	1	37	43	3	46	33	2	35	8		8	4		4	1		1	131
INCIDENTE	Conato de colisión			0		0	2	1	3	7	2	9	6	1	7	3		3	22	
	Rotura de eje			0		0			0		1	1			0			0	1	
	Itinerario mal dispuesto			0		0			0			0			0	1		1	1	
	Escape de material			0		0			0			0			0		1	1	1	
Total	53	1	54	59	8	67	53	4	57	34	9	43	22	6	28	22	2	24	273	

VÍCTIMAS (MORTALES Y HERIDOS GRAVES) DE LOS SUCESOS INVESTIGADOS 2006-2011

TIPOLOGÍA RED	VM	2006			2007			2008			2009			2010			2011			TOTAL GENERAL	
		HG	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL				
ACCIDENTE GRAVE	Colisión	VM			0		0	2		2			0	1		1			0	3	
		HG			0		0			0			0			0			0	0	
ACCIDENTE	Colisión	VM	2		2		0		0			0	1		1				0	3	
		HG			0		0		0			0			0				0	0	
	Descarrilamiento	VM	7		7		0		0			0			0				0	7	
		HG	6		6		0		0			0			0				0	6	
	Pasos a nivel	VM	16		16	19	4	23	15		15	12	4	16	5	3	8			0	78
		HG			0	3		3			0		1	1	1		1			0	5
Daños a persona	VM	38	1	39	46	3	49	33	2	35	8		8	14		14	1		1	146	
	HG	2		2		0	0	1		1			0	10		10			0	13	
Total		71	1	72	68	7	75	51	2	53	20	5	25	32	3	35	1	0	1	261	

RECOMENDACIONES FORMULADAS 2006-2011

TIPOLOGÍA	2006			2007			2008			2009			2010			2011			TOTAL GENERAL	
	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL	ADIF	FEVE	TOTAL		
ACCIDENTE GRAVE			0			0	1		1			0	3		3			0	4	
ACCIDENTE	Colisión	2		2		0		1	1	6	1	7	1		1	1		1	12	
	Descarrilamiento	4		4		8	8	5		5	4	1	5	18	3	21	17	1	18	61
	Pasos a nivel	14		14	26	12	38	7		7	2		2	7	6	13	1		1	75
	Daños a persona			0			0	19	5	24	5		5	4		4	3		3	36
INCIDENTE	Conato de colisión			0			0	8		8	14	4	18	1	2	3	3		3	32
	Rotura de eje			0			0			0		3	3			0			0	3
	Itinerario mal dispuesto			0			0			0			0			0		3	3	3
	Escape de material			0			0			0			0			0	1		1	1
Total	20	0	20	26	20	46	40	6	46	31	9	40	34	11	45	26	4	30	227	

Como puede observarse en las anteriores tablas, el número de sucesos investigados en el año 2011 ha sido menor. Esta disminución es el resultado de la aplicación del criterio que desde 2009 la CIAF ha llevado a cabo para decidir la investigación de un suceso, tal y como se ha mencionado en el apartado 1.4.3.

Respecto a las víctimas no cabe comparación, ya que en 2011 sólo se ha investigado un accidente mortal.

En cuanto a las recomendaciones, el total de ellas formuladas durante el año 2011 ha descendido con respecto a años anteriores aunque se ajusta al número de investigaciones realizadas.

Se observa la tendencia al alza de la formulación de recomendaciones relativas a descarrilamientos y conatos de colisión, coherente con la tipología de los sucesos investigados.

7. RELACIÓN DE INFORMES Y RECOMENDACIONES EMITIDAS

7.1. Informes sobre accidentes e incidentes de 2011 y recomendaciones emitidas

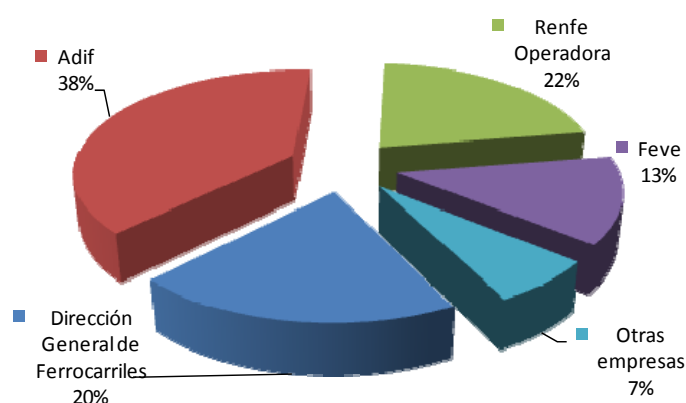
La investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios está motivada por la contribución que puede aportar a la mejora de la seguridad ferroviaria, reduciendo los riesgos que puedan ocasionar accidentes e incidentes en un futuro, mediante las conclusiones y, en su caso, las recomendaciones de seguridad formuladas que la Comisión hace públicas a través del informe final.

Este informe final se traslada, además de a las entidades afectadas, a la Autoridad Nacional de Seguridad (la desaparecida Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias - DGIF - y actual Dirección General de Ferrocarriles - DGF) y a la Agencia Ferroviaria Europea (ERA, en sus siglas en inglés).

De las 24 investigaciones iniciadas sobre sucesos ocurridos en la RFIG en 2011, a la publicación de esta memoria, todas han sido completadas y en 18 de ellas el informe final publicado contenía recomendaciones.

En total, la Comisión ha formulado 30 recomendaciones, lo que da lugar a una media de 1,25 recomendaciones por suceso investigado, ligeramente inferior a la de años anteriores.

El gráfico muestra la distribución de las recomendaciones por destinatario final.



A continuación se presenta un resumen con los datos básicos de todas las investigaciones realizadas y las recomendaciones emitidas durante el año 2011.

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0003/11	16/01/2010	422 Bif. Utrera - Fuente de Piedra	Adif	Renfe Operadora	Pasos a nivel
<p>El tren de viajeros de media distancia 13943 arrolla a un vehículo de carretera que invade el paso a nivel clase A, situado en el PK 87+782, entre las estaciones de Osuna y Pedrera, en el término municipal de Aguadulce (Sevilla). Como consecuencia del accidente el conductor, único ocupante del vehículo de carretera, y una viajera del tren resultan heridos leves.</p>					
<p>El accidente tuvo su origen en la invasión del gálibo de la vía por parte del vehículo de carretera, que cruza por el paso a nivel cuando pasaba el tren 13943.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (DGIF)		
<p>03/11-1 Adecuar el paso a nivel a lo establecido en la OM de 2/8/2001: bien dotándolo de protección clase B, por ser su momento de circulación superior a 1.000; o bien proceder a su supresión promoviendo su concentración al paso a nivel del PK 86+900, por estar ambos situados a menos de 1.000 metros de distancia.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0007/11	04/01/2011	AV60 Bif.Cambiador Zaragoza-Delicias - Cambiador Zaragoza-Delicias	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>El tren de viajeros de larga distancia 621, al efectuar su paso por el cambiador de ancho de Zaragoza Delicias , descarrila de su rueda derecha del segundo eje del primer bogie de la composición, en el sentido de la marcha, por defectos en la tornillería de anclaje del soporte de la palanca del cerrojo que libera el mecanismo de bloqueo de la rueda en el cambio de ancho.</p>					
<p>El descarrilamiento se produce por fallo en los dispositivos de cambio de ancho de la rueda descarrilada, perteneciente al segundo eje del primer bogie en el sentido de la marcha, debido a defectos en la tornillería de anclaje del soporte de la palanca del cerrojo que libera el mecanismo de bloqueo del cambio de ancho.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
2			1: Renfe Operadora 2: CAF		
<p>07/11-1 Modificar el sistema de sujeción de los tornillos soporte del mecanismo de bloqueo del cambio de ancho de los ejes BRAVA añadiendo una “chapa tope” a las unidades de la flota S121 que a fecha de este informe aún no hayan sido modificadas.</p>					
<p>07/11-2 Estudiar, diseñar e implantar un sistema que asegure la sujeción de los tornillos soporte del mecanismo de bloqueo del cambio de ancho del eje BRAVA en los ejes de nueva fabricación.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0012/11	16/03/2011	220 Lleida Pirineus- L'Hospitalet de Llobregat	Adif	Renfe Operadora	Colisión (Obstáculo)
El tren de viajeros de cercanías 25267 colisiona con obstáculos –tierras y rocas- situados en el gálibo de la vía, en el PK 323+320, en plena vía, entre los apeaderos de Olesa de Montserrat y Vacarisses Torreblanca (Barcelona). Como consecuencia de la colisión se produce el descarrilamiento de todos los ejes de la UT de cabeza, resultando heridos leves el maquinista y diez viajeros.					
El accidente tuvo su origen en la colisión del tren 25267 con obstáculos – tierras y rocas - existentes en el gálibo de la vía, procedentes de un desprendimiento.					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
0					
12/11-0 Consideradas adecuadas las medidas adoptadas, no se establecen recomendaciones.					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0015/11	07/03/2011	270 Bifurcación Sagrera- Cerbere	Adif	Renfe Operadora	Conato de colisión
En la estación de Flaçà (Gerona), a la altura de la señal avanzada E'2 (lado Cerbere), se produce un conato de colisión entre el tren de viajeros de larga distancia 212 y el tren de mercancías 93580, ambos de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, cuando el primero rebasa indebidamente la señal avanzada E'2 situada en el PK 224+794, que se encontraba en indicación de parada.					
El incidente tuvo su origen en el rebase indebido por el tren de viajeros 212 de la señal avanzada E'2 de la de entrada, en indicación de parada, por incumplimiento de las órdenes dadas por la señal al personal de conducción del tren. Como factor coadyuvante hay que mencionar el funcionamiento anómalo del sistema ASFA.					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
2			1: Adif 2: Renfe Operadora		
15/11-1 Vigilancia del comportamiento de la baliza ASFA de pie de señal de la 2268 (anterior a la avanzada E'2 de Flaçà) con objeto de detectar funcionamientos anómalos de la misma.					
15/11-2 Seguimiento del comportamiento del equipo ASFA embarcado en el tren 212, con el objeto de detectar si su funcionamiento es correcto.					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0017/11	23/04/2011	200 Madrid-Barcelona	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
El tren de viajeros de media distancia 15400 descarrila del último bogie en el sentido de la marcha, en el PK 675+220, entre las estaciones de Bellvitge- Aguja 674+835 y Barcelona Sants (Barcelona). No se producen daños personales.					
El accidente se produce por la rotura del último eje de la composición en el sentido de la marcha, provocado por la existencia en la zona de tracción del eje motor de una fisura, muy posiblemente producida por un arco eléctrico, generado por mal funcionamiento de la toma de tierra.					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
3			Renfe Operadora		
<p>17/11-1 Incorporar al plan de mantenimiento del material 440-470 el nuevo procedimiento de inspección de las tomas de tierra y de la zona de contacto del eje.</p> <p>17/11-2 Analizar qué otro tipo de material móvil es susceptible de sufrir un deterioro en sus ejes por un mal funcionamiento de las tomas de tierra, incorporando a su plan de mantenimiento medidas similares.</p> <p>17/11-3 Estudiar la inclusión en el plan de mantenimiento del material 440-470 la inspección por ultrasonidos en alguna intervención intermedia entre las R (reparación general).</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0018/11	28/04/2011	262 Barcelona-Sagrera-Bif.Clot	Adif	Renfe Operadora	Colisión (Trenes)
En el PK 110+000, en el apeadero de El Clot-Aragó, se produce una colisión por alcance entre el tren de viajeros de cercanías 28913 y el tren 37507 (material vacío del tren 00476) cuando el primero rebasa la señal 1095 permisiva, que se encontraba en indicación de parada.					
El accidente tuvo su origen por incumplimiento de las órdenes dadas por las señales al personal de conducción, al no cumplimentarse reglamentariamente la marcha a la vista.					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
0					
18/11-0 Considerando adecuadas las medidas adoptadas, no se establecen recomendaciones.					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0023/11	16/05/2011	AV10 Madrid Atocha-Sevilla Santa Justa	Adif	Renfe Operadora	Conato de colisión
<p>En la estación de Los Gavilanes (Madrid) se produce un conato de colisión entre los trenes de viajeros 5180 y 8182 cuando el primero rebasa indebidamente la señal de entrada E022, situada en el PK 12+379, que se encontraba ordenando parada.</p> <p>El incidente tuvo su origen en el rebase indebido por el tren de alta velocidad 5180 de la señal de entrada E022, que ordenaba parada, por incumplimiento de las órdenes dadas por la señal al personal de conducción. Como factor coadyuvante hay que mencionar el no funcionamiento del sistema de bloqueo de control automático (LZB), ni del ASFA Digital.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Adif y Renfe Operadora		
<p>23/11-1 Implantar las medidas necesarias para que las comunicaciones con el personal de conducción en cabina se realicen de forma reglamentaria, con el fin de evitar posibles distracciones, especialmente cuando se circula en condiciones degradadas.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0024/11	30/05/2011	AV50 Madrid Puerta Atocha - Limite Adif-TPFerro	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>En el PK 224+556, a la entrada de la estación de Calatayud, lado Zaragoza, se produce el descarrilamiento del tren de viajeros de media distancia 8476. Descarrilan los cuatro ejes del primer coche de la composición, en el sentido de la marcha. No se produjeron daños personales como consecuencia del descarrilamiento.</p> <p>El accidente tuvo su origen en un fallo técnico de las instalaciones, al no funcionar adecuadamente el desvío S1 CAL 2.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
2			Dirección General de Ferrocarriles (DGF)		
<p>24/11-1 Establecer pautas de actuación claras y lógicas para el personal de circulación y conducción, en los casos de rebases de señal con orden de comprobación de los aparatos de vía, adaptando la normativa a las nuevas tecnologías (alta velocidad).</p> <p>24/11-2 Analizar la viabilidad de reforzar los contenidos de los programas de formación para la obtención del título de conducción en lo referente a los conocimientos técnicos sobre aparatos de vía de alta velocidad y especialmente de los desvíos.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0025/11	05/04/2011	246 Castellbisbal-Mollet Sant Fost	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>En la estación de Rubí (Barcelona) se produce el rebase indebido de la señal S1/1 y posterior descarrilamiento del tren de mercancías 91103.</p> <p>El accidente tuvo su origen en el rebase indebido por el tren 91103 de la señal de salida S1/1 de la estación de Rubí, en indicación de parada, por incumplimiento de las órdenes dadas por la señal al personal de conducción del tren. Como consecuencia del rebase el tren accede al cambiador de hilo CH6 que no estaba dispuesto para ancho UIC, perdiéndose la continuidad en el carril izquierdo (en el sentido de la marcha del tren), provocando el descarrilamiento.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
2			Adif		
<p>25/11-1 Estudiar la posibilidad de mejorar la visibilidad de la señal de salida S1/1 de la estación de Rubí.</p> <p>25/11-2 Estudiar la posibilidad de incluir, en el programa de explotación del enclavamiento de la estación de Rubí, condiciones en los cambiadores de hilo y demás aparatos de vía de forma que, en el establecimiento de los itinerarios, se tenga en cuenta la orientación de estos aparatos de vía, cuando estén a continuación de una señal y puedan verse afectados por un posible rebase de la misma.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0026/11	01/06/2011	11 Ferrol-Gijón	Feve	Feve	Escape de material
<p>En la estación de Trasona (Asturias) se produce el escape de 8 plataformas portabobinas vacías procedentes de tren 9203 tras haberse realizado el desacople de las dos locomotoras, en la vía de apartado de la estación. El corte (8 vagones) inicia deslizamiento por efecto de la pendiente, accediendo a la vía general. Se detiene finalmente al cambiar la declividad de la vía, que pasa a ser horizontal en el punto de detención, y tras haber recorrido 1.380 metros a la deriva.</p> <p>El incidente se produce por el incumplimiento normativo del personal ferroviario. Por una parte del maquinista y del especialista de estaciones, al no realizar correctamente el frenado del tren y el posterior corte del material, dando origen al deslizamiento. Por otra parte de la jefa de circulación, al no modificar la posición de las agujas originando que el corte deslizado acceda a la vía general.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
3			Feve		
<p>26/11-1 Insistir en el cumplimiento de la normativa a todo el personal implicado en la circulación de los trenes, en lo referente a la realización de operaciones de enganche y desenganche.</p> <p>26/11-2 Analizar la conveniencia de colocar, en la estación de Trasona y en otras estaciones de características similares, indicadores de rasante que señalicen la pendiente existente en la vía.</p> <p>26/11-3 Dadas las características de la estación de Trasona (elevadas pendientes, realización de maniobras para mercancías y fluido tráfico de cercanías), y según lo estipulado en el artículo 6/12/00 del RCT, analizar la conveniencia de documentar mediante consigna la realización de maniobras en esta estación.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0028/11	10/06/2011	AV10 Madrid Atocha-Sevilla Santa Justa	Adif	Renfe Operadora	Colisión (Obstáculo)
<p>En el PK 11+100, a la entrada del túnel de Perales (Madrid), el tren de viajeros 2071 arrolla un tubo metálico que cruza sobre las vías, al desviarse de la hinca dirigida que se estaba realizando para el soterramiento de una línea eléctrica.</p> <p>El accidente tuvo su origen al simultanear los trabajos que afectaban al cruce subterráneo de la plataforma de la vía con la circulación de trenes, incumpléndose las condiciones de seguridad estipuladas en la autorización de ejecución de dichos trabajos.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Adif		
<p>28/11-1 En todas las autorizaciones de obras, que contengan prescripciones particulares referentes a actuaciones que, de alguna manera, pudieran afectar a la segura circulación de los trenes, incluir un apartado que con toda claridad establezca que las prescripciones particulares sean tratadas en la reunión inicial de coordinación de seguridad y salud (la cual se realiza antes del comienzo de las obras).</p> <p>En dicha reunión, los representantes en la misma por parte del administrador de la infraestructura leerán las prescripciones particulares contenidas en la autorización y serán tratadas por los asistentes, de manera que se pueda aclarar su alcance y las posibles dudas que suscitara dichas prescripciones. Todos los asistentes a la reunión, y especialmente los representantes de la parte ejecutora de la obra (dirección de obra, jefatura de obra, etc.), deberán darse por enterados y así se hará constar en el acta de la citada reunión, la cual será firmada por todos los asistentes.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0031/11	24/05/2011	130 Venta de Baños-Gijón	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>En plena vía, en el PK 45+104, entre las estaciones de Santa Lucía y Villamanín, se produce el descarrilamiento del tren de mercancías ER201. Descarrilan los vagones que circulaban en 4º lugar y del 6º al 18º, en el sentido de la marcha del tren. No se produjeron daños personales como consecuencia del descarrilamiento.</p> <p>El accidente fue debido a un fallo de la infraestructura, como consecuencia de la falta de balasto en la zona del descarrilamiento, debido a una incompleta ejecución de los trabajos de mantenimiento previstos, que posibilitó al paso de las circulaciones el desplazamiento de la vía, produciéndose una desalineación en ésta y el consiguiente descarrilamiento. Así mismo, el encargado de los trabajos entrega la vía al jefe del CTC en condiciones normales, sin advertir sobre la anomalía.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Dirección General de Ferrocarriles (DGF)		
<p>31/11-1 Ante la dispersión normativa, evaluar la conveniencia de redactar una norma sobre condiciones para la entrega de la vía tras la realización de trabajos en la misma, tanto si ésta se produce en condiciones normales como degradadas.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0032/11	30/06/2011	116 Los Cotos-Cercedilla	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>En el PK 7+165, entre las estaciones de Siete Picos y Puerto de Navacerrada, se produce el descarrilamiento del tren de viajeros 21907. Descarrilan los cuatro bogies de la composición. Para evaluar la situación se envía el tren S1, de la misma empresa y composición, produciéndose también el descarrilamiento del primer bogie de éste en el PK 7+150. No se produjeron daños personales como consecuencia de los descarrilamientos.</p>					
<p>El accidente tuvo su origen en el fallo técnico de la infraestructura, como consecuencia de encontrarse en mal estado las traviesas de madera, la clavazón y el balasto.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Adif		
<p>32/11-1 Analizar la viabilidad de sustituir todo el tramo de traviesas de madera por otras de hormigón o, en su defecto, reemplazar las que presenten mal estado por otras del mismo material.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0036/11	20/07/2011	500 Bif. Planetario-Valencia de Alcántara	Adif	Renfe Operadora	Daños a persona
<p>En el PK 66+480, el tren de media distancia 17016 arrolla a un operario de una empresa contratista de Adif que se encontraba realizando trabajos en el tablero de un puente sobre el río Guadarrama, en el trayecto entre Villaluenga-Yuncler y Villamiel de Toledo. Como consecuencia del arrollamiento la persona fallece.</p>					
<p>El accidente tuvo su origen al estar el operario dentro del gálibo de la vía en el momento en que pasaba el tren 17016, por incumplirse lo establecido en la normativa reglamentaria para este tipo de trabajos.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
3			Adif		
<p>36/11-1 El acta semanal de trabajos deberá recoger las actividades concretas a ejecutar y la maquinaria prevista a emplear, así como los accesos de ésta.</p>					
<p>36/11-2 Analizar la viabilidad de incrementar las visitas de inspección a trabajos en vía por el personal con responsabilidad en la seguridad.</p>					
<p>36/11-3 En las acciones formativas a los encargados de trabajos incidir en los aspectos reglamentarios sobre trabajos en vía.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0040/11	27/08/2011	270 Bifurcación Sagrera-Cerbere	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>En la estación de Granollers - Centre, el tren de viajeros de cercanías 28480 rebasa indebidamente la señal de salida S2/7-9, situada en el PK 134+932, arrollando posteriormente el calce de protección C-23 y descarrilando de los dos bogies del primer coche de la composición.</p>					
<p>El accidente tuvo su origen en el rebase indebido por el tren de viajeros 28480 de la señal de salida S2/7-9, que ordenaba parada, por incumplimiento de las órdenes dadas por la señal al personal de conducción.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Adif		
<p>40/11-1 Analizar la viabilidad de incluir en el enclavamiento de la estación de Granollers – Centre la vía 7 y los itinerarios desde ésta y hacia ella con el tratamiento de vía de circulación.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0043/11	11/07/2011	204 Bif. Huesca-Canfranc	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>En el PK 11+800, en el trayecto entre Jaca y Canfranc, se produce el descarrilamiento del tren de mercancías 54583. El tren, compuesto de 14 vagones cargados con maíz, descarrila en el interior del túnel Nº 6 “el Caracol”, circulando descarrilado aproximadamente un kilómetro hasta su detención en el exterior del túnel, quedando toda la composición fuera de él. El tren queda fraccionado en dos partes (entre los vagones 5º y 6º) separadas unos 50 metros, quedando volcados los vagones que ocupaban las posiciones 5ª, 6ª y 7ª, según el sentido de la marcha.</p>					
<p>El accidente tuvo su origen en el fallo de la infraestructura, como consecuencia de un mal estado general de todos los elementos que conforman la misma (traviesas, desgaste excesivo de carriles, deterioro en la clavazón y contaminación del balasto), dando lugar a valores fuera de tolerancia tanto de peraltes como de alabeos y sobreanchos y estrechamientos alternados en la vía.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
0					
<p>43/11-0 Considerando adecuadas las medidas adoptadas, no se establecen recomendaciones.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0044/11	13/07/2011	610 Sagunto-Bif. Teruel	Adif	Logitren	Descarrilamiento
<p>En plena vía, en el PK 137+810, entre las estaciones de Teruel y Caparrates, se produce el descarrilamiento del tren de mercancías 97845, compuesto por una locomotora 335 y 28 vagones (plataformas MC y MMC) cargados con contenedores. El descarrilamiento se inicia en la rueda derecha del primer eje del 9º vagón, en el sentido de la marcha, que circula descarrilado durante 3,29 kilómetros, hasta impactar con el cruzamiento de la aguja A2 de la estación de Caparrates, donde se produce la rotura del cambio, y el descarrilamiento de los vagones 7º, 8º, 9º y 10º. No se produjeron daños personales como consecuencia del descarrilamiento.</p>					
<p>En el accidente se dieron una confluencia de hechos que ocasionaron el remonte y posterior descarrilamiento de la rueda derecha del primer eje del vagón que ocupaba la novena posición. Por un lado, el estado de la vía que presentaba fuertes alabeos y baches. Por otro lado hay indicios de una inadecuada estiba de la carga. Además se daban unas condiciones en el trazado de la vía nada favorables, como son un radio de 300 metros y una rampa de 21,5 milésimas.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Ben Trade Cables Ibérica, S.A.		
<p>44/11-1 Cumplir estrictamente la <i>“Instrucción Técnica de Carga de Contenedores”</i> elaborada por la propia Ben Trade Cables Ibérica, S.A.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0047/11	12/10/2011	270 Bifurcación Sagrera-Cerbere	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>En la estación de Vilamalla, se produce el descarrilamiento del tren 15837 de viajeros de media distancia, de ancho convencional. Descarrilan los dos primeros ejes del primer bogie y una rueda del segundo bogie. El descarrilamiento se produce en el cambio nº5 que se encontraba en posición inadecuada para ancho convencional. Un viajero resulta herido de carácter leve.</p>					
<p>El accidente tuvo su origen cuando un fallo técnico de las instalaciones no fue debidamente gestionado por el personal afectado; en primer lugar por el jefe de circulación, al autorizar un rebase sobre un itinerario inexistente, y en segundo lugar por el personal de conducción, al transitar por un tramo de vía por el que existía interrupción total para el material rodante que él conducía.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
3			1 y 2: Dirección General de Ferrocarriles (DGF) 3: Adif		
<p>47/11-1 Se reitera la recomendación hecha en el expediente 24/11: Establecer pautas de actuación claras y lógicas para el personal de circulación y conducción, en los casos de rebases de señal con orden de comprobación de los aparatos de vía, adaptando la normativa a las nuevas tecnologías.</p>					
<p>47/11-2 Se reitera la recomendación hecha en el expediente 24/11: Analizar la viabilidad de reforzar los contenidos de los programas de formación para la obtención del título de conducción y reciclajes en lo referente a los conocimientos técnicos sobre aparatos de vía y especialmente de los desvíos, cuando coinciden en un enclavamiento diferentes anchos.</p>					
<p>47/11-3 Evaluar la conveniencia de intensificar la formación de los jefes de circulación que gestionan líneas dotadas de tercer carril, en lo relativo al conocimiento de las instalaciones que tienen a su cargo y en el cumplimiento del Aviso nº 43 de la Dirección de Seguridad en la Circulación (DSC) de Adif.</p>					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0049/11	26/10/2011	276 Maçanet-Massanes- Barcelona-Sagrera	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
<p>En la estación de Sant Pol de Mar (Barcelona), situada en el PK 44+979, se produce conato de colisión entre los trenes de viajeros de cercanías 25736 y 25639, cuando el primero rebasa indebidamente la señal de salida S2/1, que se encontraba en indicación de parada, por lo que el sistema ASFA Digital actúa de urgencia y el tren se detiene. Posteriormente ese mismo tren retrocede, sin autorización, y descarrila en la aguja número 1 que previamente había talonado, al existir itinerario establecido a la vía 2 para el tren 25639.</p>					
<p>El descarrilamiento tuvo su origen en el retroceso no autorizado del tren 25736, sobre la aguja nº1, antes talonada tras el rebase indebido de la señal de salida S2/1, en indicación de parada, por incumplimiento de la órdenes dadas por las señales al personal de conducción.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
0					
49/11-0 Considerando adecuadas las medidas adoptadas, no se establecen recomendaciones.					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0050/11	27/10/2011	24 Santander-Bilbao	Feve	Feve	Descarrilamiento
<p>En la estación de Astillero (Cantabria), el tren de viajeros 6803 rebasa indebidamente la señal de salida S1/1L, talonando la aguja número 2 y descarrilando el segundo eje del primer bogie del vehículo de cabeza. No se producen víctimas mortales ni heridos.</p>					
<p>El accidente tuvo su origen en el rebase indebido por el tren de viajeros 6803 de la señal de salida S1/1L, en indicación de parada, por incumplimiento de las órdenes dadas por las señales al personal de conducción.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Feve		
50/11-1 En la formación impartida al personal de conducción incidir en las actitudes y comportamientos que son fuente de riesgos para la circulación, insistiendo en el estricto cumplimiento del Reglamento de Circulación de Trenes de Feve.					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0051/11	05/11/2011	268 Bif. Aragón-Bif. Sagrera	Adif	Renfe Operadora	Conato de colisión
<p>En la estación de Bifurcación Sagrera, el tren de viajeros 37537, material vacío de tren 874, rebasa indebidamente la señal de entrada 1107, que se encontraba en indicación de parada. Se produce una situación de conato de colisión con tren 274 que tenía establecido itinerario hacia Barcelona Marina.</p>					
<p>El incidente tuvo su origen en el rebase indebido por el tren 37537 (material vacío de tren 874) de la señal 1107, que ordenaba parada, por incumplimiento de las órdenes dadas por la señal al personal de conducción.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
0					
51/11-0 Considerando adecuadas las medidas adoptadas, no se establecen recomendaciones.					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0061/11	19/12/2011	900 Madrid Chamartín-Madrid Atocha	Adif	Renfe Operadora	Itinerario mal dispuesto
<p>En la estación de Madrid Chamartín (Túnel de Sol), se establece itinerario de salida para tren 20204 desde vía 4 sobre vía II con la señal S2/4 ordenando vía libre. El maquinista al aproximarse a la aguja 27 se da cuenta de su incorrecta orientación y detiene el tren sin llegar a talonar. Posteriormente, a las 06:05 horas, se repite el problema para la salida del tren de viajeros de cercanías 20004 y, a las 06:14 horas, para la entrada del tren de viajeros 20207.</p>					
<p>El incidente tuvo su origen en un fallo humano, al conectarse de forma incorrecta entre sí los conectores que reciben y transmiten la información de los motores de las agujas nº 9 y nº 27 al módulo de mando de agujas del enclavamiento, de forma que la comprobación y el mando del cambio 9 en el enclavamiento son los correspondientes en campo al cambio 27 y viceversa. Lo anterior permitió que itinerarios correctamente establecidos en el CTC fueran discordantes en el terreno.</p> <p>Como causa subyacente se apunta el no realizar pruebas de concordancia en el terreno una vez finalizados los trabajos.</p> <p>Como causa coadyuvante se apunta la ausencia de etiquetas en los conectores, la falta de una conexión individualizada y de una longitud de cable distinta para cada conector.</p>					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Adif		
61/11-1 Que se extienda a los encargados de trabajos del resto de la red la sesión de formación y reciclaje impartida al encargado de Chamartín.					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0062/11	15/12/2011	310 Aranjuez-Valencia	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
A la entrada de la estación de Valencia Sant Isidre, se produce el descarrilamiento del tren de cercanías 24406 como consecuencia de haber arrollado el barrón soporte del captador del ASFA que se había desprendido previamente de la composición anterior (tren 24403). No hubo heridos en el accidente.					
El accidente tuvo su origen en un fallo técnico del material, al desprenderse en plena vía el barrón soporte del captador ASFA del automotor 592069 del tren 24403, produciendo el descarrilamiento del tren 24406 que circulaba a continuación.					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
0					
62/11-0 Considerando adecuadas las medidas adoptadas, no se establecen recomendaciones.					

Expediente	Fecha	Línea	Administrador	Operador	Tipo de suceso
0063/11	27/12/2011	AV60 Bif.Cambiador Zaragoza-Delicias - Cambiador Zaragoza-Delicias	Adif	Renfe Operadora	Descarrilamiento
Se produce el descarrilamiento del tren de viajeros de larga distancia 533, al efectuar su paso por el cambiador de ancho de Zaragoza Delicias. Descarrila la rueda derecha del segundo eje del primer bogie en el segundo coche de la composición, en el sentido de la marcha.					
El descarrilamiento se produce por fallo en el sistema de cambio de ancho de la rueda derecha del segundo eje del primer bogie en el segundo coche de la composición, en el sentido de la marcha, debido a que el mecanismo del sistema de bloqueo/desbloqueo del cambio de la rueda mencionada se encontraba suelto, porque los tornillos que sujetan el citado mecanismo se habían desenroscado, desapareciendo uno de ellos y estando el otro fuera de su alojamiento.					
Número de recomendaciones			Destinatario final de las recomendaciones		
1			Renfe Operadora		
63/11-1 Establecer una especial vigilancia del mecanismo del bloqueo/desbloqueo del cambio de ancho de los ejes BRAVA hasta que se efectúe la modificación prevista de su sujeción (soldadura).					

7.2. Medidas adoptadas a raíz de las recomendaciones emitidas

El 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, establece en su artículo 25 que el informe anual de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF) deberá recoger, además de las investigaciones realizadas y las recomendaciones formuladas ese año (recogidas en el apartado anterior), las medidas que, en su caso, se hayan adoptado de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad.

En este apartado se incluye por tanto la información recibida en la CIAF, entre la publicación de la anterior memoria (septiembre 2011) y la presente (septiembre 2012), relativa a las medidas adoptadas por el destinatario final y comunicadas a la Dirección General de Ferrocarriles (DGF), y que corresponden a recomendaciones formuladas desde el inicio de la CIAF (diciembre de 2007).

Esta información, que se extracta en los cuadros que aparecen a continuación, ha sido facilitada por la DGF que, como Autoridad Nacional de Seguridad Ferroviaria, es la responsable de realizar el seguimiento de las recomendaciones formuladas por la CIAF, valorar las medidas adoptadas por los destinatarios finales para su implementación, e informar a esta Comisión.

Así pues, en base a la información recibida, del total de recomendaciones emitidas por la CIAF desde su creación (163), los destinatarios finales han llevado a cabo hasta el momento actuaciones (medidas adoptadas) para la implementación de 107 recomendaciones, lo que ha dado lugar a que la DGF ya haya considerado satisfactorio el grado de cumplimiento de 67 de éstas, de las que 2 son de 2007, 24 de 2008, 14 de 2009, 23 de 2010 y 4 de 2011.

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0006/08	Adif	11.07.12	Obra finalizada el 1 de diciembre de 2010.
	06/08-1 Supresión del paso vicioso por donde accedió la víctima.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0014/08	Adif	02.06.10	Se encuentra en estudio en el ámbito de Protección de Riesgos Laborales de Adif.
	14/08-1 No siendo causa del accidente investigado el incumplimiento del Reglamento General de Circulación, se entiende que, por quien proceda, debería analizarse la adecuación de la normativa aplicable a la seguridad de los trabajos en las proximidades de la vía y el grado de seguimiento de la misma.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0015/08	Adif	30.01.12	Se considera que Adif ha hecho campañas de sensibilización.
	15/08-1 Fomentar campañas de sensibilización ciudadana para el uso responsable de las instalaciones ferroviarias.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0017/08	Adif	11.07.12	El vallado existente es propiedad del ayuntamiento de Villena.
	17/08-1 Reforzar el vallado.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0018/08	Adif	30.01.12	Se considera que Adif ha hecho campañas de sensibilización.
	18/08-1 La recomendación para este accidente forma parte de una recomendación general para el fomento de campañas de educación que incidan en el respeto a las señales de los pasos a nivel.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0019/08	Adif	30.01.12	Se considera que Adif ha hecho campañas de sensibilización.
	19/08-1 En este caso, procede formular una recomendación de carácter genérico para este tipo de sucesos: fomentar campañas de educación y concienciación ciudadana sobre la importancia de no transitar por las instalaciones ferroviarias no autorizadas para ello.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
	Adif	11.07.12	
0021/08	<p>21/08-1 Se recomienda la clausura del paso a nivel ya que no cumple con lo establecido en el apartado 5 del artículo 8 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario: "clausura de los pasos a nivel establecidos en caminos privados cuando los titulares de los mismos no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización".</p> <p>No obstante, según lo dispuesto en la Resolución Circular 1/2008 de la Dirección General de Ferrocarriles, sobre plan de revisión de las autorizaciones de pasos a nivel particulares de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, debe ser incluido en el plan para la revisión de su autorización que el Administrador de Infraestructura ha de presentar antes del 31 de diciembre de 2009 a dicha Dirección General.</p>		En redacción el proyecto constructivo de supresión.

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
	Adif	11.07.12	
0023/08	<p>23/08-1 Dados los numerosos arrollamientos que se producen en la zona sur de Madrid, se recomienda realizar un estudio para detectar la existencia de posibles pasos viciosos en la zona para proceder a su supresión, en caso de que existan.</p>		Se ejecutaron obras de vallado en todo el perímetro del tramo ferroviario en el año 2009.

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0026/08	Adif	11.07.12	No se ha llegado a acuerdos con los organismos municipales competentes.
	26/08-1 Reparación de las discontinuidades en el vallado que permiten el paso de personas del lado montaña al lado mar en el trayecto de Vilassar hasta Mataró, en especial en la zona del puente sobre la Riera de Argentona.		
0026/08	Ayuntamiento de Mataró	16.12.09	Sólo es posible construir pasarela con autorización de l'Agencia Catalana del'Aigua de la Conselleria de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya. El Plan General vigente del municipio de Mataró aprobado definitivamente en fecha 3/4/97, no contempla la calificación adecuada para la construcción del paso peatonal. El Ayuntamiento ha presentado sugerencias y modificaciones al Plan Director Urbanístico para la concreción y delimitación de la reserva de suelo para la línea Orbital Ferroviaria (LOF) en base a estudios técnicos dirigidos por Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña y que se incrementarán las sugerencias con la petición de construcción de pasarelas peatonales en el próximo trámite administrativo que se presente, de manera que en el marco global de la obra, pueda incluirse esta mejora.
	26/08-2 Al haberse detectado un problema de movilidad urbana entre los municipios de Cabrera de Mar y Mataró (separados ambos municipios por la Riera de Argentona), se recomienda que estos organismos estudien la posibilidad de construir una pasarela peatonal sobre la Riera, que evite la utilización del puente ferroviario para el tránsito peatonal.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0037/08	Adif	02.06.10	Se sigue el proceso indicado en la recomendación.
	37/08-1 A la vista de los arrollamientos enumerados en el punto 3.8 de este informe (Incidencias anteriores de carácter similar) y teniendo en cuenta que, en la mayoría de los casos, el ferrocarril divide a los núcleos urbanos donde se ubica, se recomienda a las autoridades competentes que tomen las medidas necesarias para mejorar la permeabilidad.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0038/08	Adif	02.06.10	Se sigue el proceso indicado en la recomendación.
	38/08-1 Adoptará las medidas necesarias para que los pilotos cumplan con lo establecido en el Reglamento General de Circulación.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0040/08	Adif	11.07.12	Se adaptan todas las consignas de trabajos a las formulaciones recogidas en la recomendación, estudiándose previamente al desarrollo de los trabajos las afectaciones a la circulación, los rangos de dependencia funcional y las responsabilidades determinadas en el control de los trabajos a fin de determinar siguiendo lo establecido en el Reglamento General de Circulación y demás normas reglamentarias su ensamblaje en los protocolos de actuación para regular los trabajos de gran envergadura en las estaciones.
	<p>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.</p> <p>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.</p>		
	Adif	11.07.12	
	<p>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.</p>		
Adif	11.07.12		
<p>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.</p>			

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0041/08	Adif	11.07.12
	41/08-1 Estudiar, por la autoridad competente, la conveniencia de vallar el ámbito de la estación y de adoptar otras medidas que permitan la permeabilidad.	
		Se ha instalado control de accesos en la estación lo que impide franquear las vías como paso entre lados de la población.

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0048/08	Feve	06.03.12
	48/08-1 Estudiar, por parte de la autoridad competente, la pertinencia de vallar perimetralmente la zona.	
	Feve	15.12.09
	48/08-2 Valorar la idoneidad de colocar carteles de advertencia de peligro de cruzar las vías.	
		Aunque Feve no puede acometer, por razones presupuestarias, el cierre de todas las instalaciones en Pravia (donde se produjo la incidencia) dados los metros lineales que conforman el perímetro de la estación, sí se ha estudiado el cierre parcial de una parte de ella. En cualquier caso, desde Feve se considera que la recomendación es una medida positiva para evitar este tipo de accidentes (cruces abusivos de las vías ferroviarias), especialmente graves cuando se producen en estaciones con varias vías y en las que se realizan maniobras.
		Existen carteles advirtiendo del peligro que supone cruzar las vías en las zonas inmediatas a los pasos entre andenes, donde es previsible el paso de los usuarios. No se ha considerado su instalación a lo largo de la vía, por ser sumamente dudosa su eficacia.
	Feve	15.12.09
	48/08-3 Estudiar, por parte de la autoridad competente, la pertinencia de construir un paso a distinto nivel para cruzar de un lado a otro de la población.	
		En la proximidad del accidente existe un paso superior.

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0049/08	Adif	11.07.12
	49/08-1 Recomendar el estudio, por la autoridad competente, de las necesidades de vallado en la zona.	
		El ámbito del suceso es un despoblado, no existiendo paso vicioso y está sujeto a una intervención constructiva por las obras de alta velocidad en el denominado nudo de La Encina.

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0050/08	Adif	11.07.12
	50/08-1 Evaluar, por la autoridad competente, las condiciones de seguridad del cruce a nivel entre andenes y establecer, en consecuencia, la conveniencia de mejorar la señalización, instalar protección o construir un paso a distinto nivel.	
		Instalado paso entre andenes tipo strail y colocada señalización vertical advirtiendo del peligro de cruzar las vías. Proyecto en ejecución de cerramiento perimetral en el entorno del apeadero.

*En página posterior figura el 52/08

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0053/08	Comsa Rail Transport	27.03.12	Se adjuntó un documento con el programa de las intervenciones de los vehículos a partir de los datos reales de las intervenciones del año anterior. Por otra parte, Adif ha preparado un Archivo Patrón en el cual hay que informar de todas las operaciones de mantenimiento (locomotoras y vagones) que van a circular. En dicho archivo se han incorporado, para cada vehículo, su plan de mantenimiento aprobado por Adif. La carencia de información en cuanto al cumplimiento del Plan de Mantenimiento significará la suspensión temporal de la autorización de circulación hasta que se cumpla la intervención del plan de mantenimiento no informada. Este archivo está en fase de rodaje con puesta en servicio a todos los efectos en fechas próximas.
	Adif	11.07.12	Durante los años 2009 y hasta 2011 se han venido desarrollando las labores de inspección de centros de mantenimiento donde se contrastan el control de cumplimiento de planes de mantenimiento del material rodante ferroviario como figura en los P.A. Seguridad.
	53/08-2 Como complemento al control del cumplimiento de los planes de mantenimiento del material rodante ferroviario, establecido en el artículo 16 de la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, para la homologación del material rodante, se recomienda la realización de una campaña específica de inspecciones para analizar el grado de cumplimiento de dichos planes.		
	Centro Mantenimiento Erion	28.02.12	Acciones tomadas: con fecha 9 de septiembre de 2009, se remitió carta a la Dirección General de Ferrocarriles en la que Erion notificaba las acciones correctivas emprendidas para el cumplimiento de las recomendaciones finales del informe 53/2008. Dichas acciones correctivas se han venido aplicando por Erion en todas las revisiones de mantenimiento preventivo realizadas. Resultados: a fecha de hoy (28.02.12), Erion ha realizado sobre estas locomotoras 11 intervenciones de mantenimiento preventivo, no detectando ningún problema en la funcionalidad del sistema afectado. Igualmente, no se ha recibido ninguna notificación por parte del operador del vehículo relacionada con alguna dificultad reseñable respecto del caso tratado.
Comsa Rail Transport	27.03.12	Con motivo de la aprobación definitiva del centro homologado de Comsa Rail, en la definición del contenido de la formación para las habilitaciones de conducción de vehículos ferroviarios se ha incluido un apartado específico que dice " <i>Conducción en situaciones degradadas</i> ". Se adjunta sobre el contenido del programa formativo de la locomotora 312; la formación teórica de cada vehículo tiene una duración entre 4 y 6 horas, dependiendo de las características propias de cada locomotora.	
53/08-4 Se recomienda un refuerzo de las prácticas de conducción en condiciones adversas de frenado y mayor adaptación a las condiciones reales.			

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0054/08	Renfe Operadora 12.12.11 54/08-1 Establecer procedimientos y fichas de inspección para: 1. Comprobación de la existencia de entallas o marcas de sujeción de torno, 2. Inspección por magnetoscopia de la zona afectada comprobando la no existencia de grietas 3. Eliminación de las citadas marcas. Estos procedimientos afectarán a todos los tipos de ruedas, que hayan podido ser torneadas en los tornos que produzcan el problema.	1. Está elaborada y en aplicación la Ficha de Inspección (código FIN 0000.202.02.MIT) desde el 12/11/08. 2. Elaborado y en aplicación el Procedimiento de Inspección por Partículas Magnéticas de ruedas de locomotora (código IU-MT-LOCOMOTORA) desde el 11/11/08. 3. Aprobada la Circular Técnica 050-55.10/01-A con fecha 07/05/09. Elaborada y en aplicación la Instrucción de Trabajo (código ITR.1000.202.01.MIT) con fecha 28/04/09.
	Renfe Operadora 12.12.11 54/08-2 Establecer para cada serie de vehículos afectados un plan de actuación, indicando en qué intervención de mantenimiento se realizará la aplicación de cada procedimiento. Introducción de estas operaciones en los planes de mantenimiento.	Con fecha 07/05/10, se revisó el Plan de Mantenimiento de la serie 2510.50 y se incorporaron los procedimientos de inspección e instrucciones de trabajo a las intervenciones de mantenimiento afectadas. Con fecha 19/05/10, se revisaron los planes de mantenimiento de las restantes series afectadas: PM 2691.50; PM 2697.50; PM 2692.50; PM 2693.50; PM 2698.50; PM 2699.50 y PM 2891.50.
	Renfe Operadora 12.12.11 54/08-3 Seguimiento del avance de las actuaciones y resultado de las mismas en cada una de las series, llevando un control de resultados. En función del avance de las actuaciones, y cuando se pueda garantizar la desaparición del problema, modificar posteriormente los Planes de Mantenimiento, adaptándoles al Plan de Mantenimiento normal de este tipo de ejes.	El número de ruedas que se pudieron ver afectadas fue de 1.212 ruedas montadas en diferentes vehículos (S/251, S 289.1 y S 269). Se puso en marcha la primera ronda de actuaciones centrada sobre el talón de las ruedas, eliminando las marcas conforme a la aplicación de la Instrucción de Trabajo (ITR.1000.202.01 MIT), con el resultado de que el 66% del parque de ruedas quedó libre de marcas (por no generación o eliminación). Para el parque de ruedas restante, 440 ruedas que presentaban marcas en la zona de radio que no fueron eliminadas inicialmente, se procedió a efectuar una segunda ronda de actuaciones llevadas a cabo por personal acreditado de la Dirección de Desarrollo Tecnológico. La eliminación de todas las marcas y entallas en ruedas se concluyó definitivamente el pasado 30/09/10, conforme a las disposiciones contenidas en las ITR.1000.202.01.MIT y en la Circular Técnica 050.55.10/01-A.
	Renfe Operadora 12.12.11 54/08-4 En el procedimiento de torneado modificar los sistemas de sujeción de las ruedas, de forma que se garantice que no se producen entallas o marcas, estableciendo en el control de calidad, a la salida del torno, una ficha de inspección de comprobación de que las ruedas salen sin las citadas entallas o marcas y, si éstas existieran, eliminarlas conforme a procedimiento.	Se procedió a modificar el sistema de sujeción de ruedas en el torno del TCR de Madrid. Se comprobó que la huella generada por las nuevas mordazas, cumplía los nuevos requisitos establecidos así como los controles de calidad indicados en la Instrucción de Trabajo elaborada para tal efecto (ITR.1000.202.02.TVI). El TCR de Madrid ha elaborado una Ficha de Inspección (código FIN.1000.202.02.TVI) para efectuar el control de ejes a la salida de sus instalaciones. En la citada Ficha de Inspección, se indica el tipo de marcas con que salen las ruedas (en el caso de que las tuvieran).

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0052/08	Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias	11.07.12
	52/08-1 Recordar a la Dirección General de Ferrocarriles la conveniencia de incluir este paso a nivel en el Programa de Supresión y Mejora de Pasos a Nivel cuando los presupuestos lo permitan.	
En redacción el proyecto constructivo de supresión por parte de Adif.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0061/08	Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias	30.01.12
	61/08-1 Aunque la supresión del paso está prevista, en tanto las obras no comiencen, se recomienda a la Dirección General de Ferrocarriles que, por las vías oportunas, comunique a la Diputación de Lugo la responsabilidad de adecuar las señales fijas de carretera a lo establecido en la Orden de 2 de agosto de 2001, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.	
Enviada carta con fecha 31/03/09 a la Diputación de Lugo. Está incluido en "pasos de difícil supresión". Adif tiene el proyecto en licitación.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0066/08	Adif	11.07.12
	66/08-1 A la vista de los accidentes ocurridos en trabajos ferroviarios y dada la incidencia que estos tienen en la seguridad en la circulación, se recomienda a los Administradores de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General el establecimiento de los procedimientos necesarios, o el análisis de los mismos si estos existen, tanto para la elaboración de los estudios y planes de salud y seguridad en obras ferroviarias, como para la autorización de los trabajos y la vigilancia de los mismos durante su ejecución, con la finalidad de que la actividad de las personas participantes en los trabajos se desarrolle minimizando los riesgos para las personas y la circulación ferroviaria.	
Los ámbitos de seguridad laboral, tanto de las empresas colaboradoras como el personal de Adif, siguen las regulaciones establecidas para su incursión siempre que se desarrollen trabajos de cierta envergadura de los correspondientes planes de salud y seguridad laboral.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0071/08	Adif	02.06.10
	71/08-1 Puesto que el proyecto constructivo de supresión de este paso a nivel está en fase de redacción, se recomienda acelerar las actuaciones encaminadas a su supresión.	
En redacción el proyecto constructivo de supresión.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0003/09	Feve	06.03.12	En la actualidad se viene impartiendo al personal de conducción el curso denominado " <i>Revisión del Reglamento de Circulación en situaciones degradadas, factor humano, calidad y prevención de riesgos laborales</i> ", en el cual, y por medio de simuladores de conducción, se hace especial énfasis en las actuaciones en situaciones degradadas, así como en las actitudes y comportamientos que han sido detectados como fuentes de riesgo. Hasta la fecha se han impartido 1.134 horas de formación, lo que supone que el 23,14% de la plantilla la ha recibido, y se espera para finales de 2012 que el número total de horas impartidas ascienda a 2.310 horas, lo que implicará que el 47,14% de la platilla haya realizado este tipo de curso.
	03/09-1 Revisar los programas de reciclaje del personal de conducción, de manera que se haga especial énfasis en las actitudes y comportamientos que son fuentes de riesgos.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0004/09	Adif	11.07.12	Recomendación ejecutada por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif.
	04/09-1 Retirada de todas las señales vinculadas al paso a nivel que ya fue suprimido.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0005/09	Adif	11.07.12	Recomendación ejecutada por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif.
	05/09-1 Se recomienda el estudio del vallado de la vía por esa zona para evitar el tránsito de personas por lugares no autorizados para ello.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0009/09	Feve	06.03.12	La Gerencia de Telecomunicaciones y Sistemas Informáticos de Feve ha realizado revisiones de funcionamiento y mantenimiento preventivo de los repetidores de radio afectados y las emisoras del puesto de mando: - Revisión con fecha 19/02/11 de la emisora del puesto de mando de El Berrón (utilizada para las comunicaciones con los trenes que circulan en el tramo Oviedo-Infiesto). - Revisión con fecha 04/12/11 del repetidor de Peña Mayor (utilizado para las comunicaciones con los trenes que circulan en el tramo Oviedo-Infiesto) En ambas revisiones, se ha comprobado que los equipos funcionan sin ningún tipo de anomalía que impida su correcto funcionamiento.
	09/09-1 Comprobación del buen funcionamiento de los sistemas de comunicación entre los maquinistas y el Control de Tráfico Centralizado (CTC) que garantice la perfecta comunicación entre ambos y asegure el perfecto entendimiento entre los interlocutores.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0010/09	Adif	11.07.12
	10/09-1 Realizar una campaña de mantenimiento en infraestructuras de características similares al lugar donde se produjo el accidente.	
	Adif	11.07.12
	10/09-2 Establecer un plan de comprobación y mantenimiento periódico para las infraestructuras de características similares a las del lugar donde se produjo el accidente.	
Durante el año 2010 y 2011 se llevaron a cabo planes de mantenimiento preventivo en los tramos de la línea Alsasua a Irún, mediante las actuaciones del tren auscultador y del control geométrico de vía, incrementándose el número de operaciones habituales de esos recursos.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0011/09	Adif	11.07.12
	11/09-1 Cumplimiento de la Orden FOM/2520/2006, de 27 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.	
	Adif	11.07.12
	11/09-2 Implantar un procedimiento que verifique que el personal de conducción y acompañamiento, en su caso, de los trenes de Adif cumplan los requisitos de la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio.	
	Se realizó un recordatorio en reunión plenaria a toda la organización de recursos humanos de la prohibición de que ningún trabajador ejerza actividad relacionada con la Seguridad en la Circulación sin la correspondiente autorización en vigor. Se establece una base centralizada que recoge toda la información y observaciones necesarias de las habilitaciones y títulos que facilita la gestión y control de las mismas. Se envía a la organización informes periódicos de la situación real de las distintas habilitaciones y títulos con previsión de caducidad. Los vehículos de trabajos de Adif de nueva construcción llevan incorporados los equipos de vigilancia y control en las mismas condiciones que el resto de parque que circula por la Red Ferroviaria de Interés General, los que por sus especiales características no pueden llevarlo se atienen a lo establecido reglamentariamente para su circulación.	
	Dirección General de Ferrocarriles	12.05.10
11/09-3 Analizar la posibilidad de realizar un cambio normativo para que los trenes de estas características (maquinaria de vía sin sistema ASFA y sin registrador de seguridad) cuando circulen en vía con tráfico abierto, o bien deban ser remolcados por máquinas tractoras que dispongan de los referidos sistemas o bien circulen al amparo del bloqueo por ocupación.		
La Dirección General de Ferrocarriles ha pedido opinión a Adif sobre la implementación de esta recomendación.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0012/09	Adif	11.07.12
	12/09-1 Se recomienda estudiar la conveniencia de vallar la zona cercana al accidente.	
Realizado vallado en los posibles accesos a la vía, actualmente tramo sin circulación por obras de alta velocidad.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0013/09	Feve	06.03.12	En la actualidad se viene impartiendo al personal de conducción el curso denominado " <i>Revisión del Reglamento de Circulación en situaciones degradadas, factor humano, calidad y prevención de riesgos laborales</i> ", en el cual, y por medio de simuladores de conducción, se hace especial énfasis en las actuaciones en situaciones degradadas, así como en las actitudes y comportamientos que han sido detectados como fuentes de riesgo. Hasta la fecha se han impartido 1.134 horas de formación, lo que supone que el 23,14% de la plantilla la ha recibido, y se espera para finales de 2012 que el número total de horas impartidas ascienda a 2.310 horas, lo que implicará que el 47,14% de la platilla haya realizado este tipo de curso.
	13/09-1 Revisar los programas de reciclaje del personal de conducción, de manera que se haga especial énfasis en las actitudes y comportamientos que son fuentes de riesgos.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0032/09	Adif	11.07.12	Recomendación ejecutada por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif.
	32/09-1 La formación de los responsables de circulación debe incluir la gestión de la misma en condiciones no habituales, tanto la inicial como los sucesivos reciclajes.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0045/09	Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias	29.02.12	Adif llevó a cabo en el período 2008-2011 un plan de mejora de la seguridad en los pasos a nivel de estaciones y apeaderos aprobado por el Comité de Presidencia de fecha 11 de noviembre de 2008, según Instrucción Interna D.A. 11º Ley 30/2007 de contrato de sector público, que afectó a las instalaciones de 26 provincias consistente en la sustitución de los pasos enmaderados o asfaltados por otros tipo Strail con estructuras modulares de caucho vulcanizado de alta capacidad antideslizante y aislamiento eléctrico, con alta resistencia a las climatologías adversas. La realización de este plan y las actuaciones de índole dotacional en las estaciones y apeaderos de la RFIG en el período 2008-2011 ha comportado la reducción de la accidentabilidad por arrollamientos en estaciones en un 50%, pasando de 28 sucesos en el año 2008 a 15 en 2011. Así mismo, la Dirección de Seguridad de Adif cuenta con una aplicación informática para el control de riesgos relacionados con la Seguridad en la Circulación denominada Mapa de Riesgos, donde en uno de sus apartados figura la situación del nivel de riesgo de arrollamiento en estaciones y apeaderos.
	45/09-1 Insistir en la implementación de la recomendación general emitida en el documento: CIAF, Estudio sobre el arrollamiento de personas en plena vía, estación o apeadero y paso a nivel. Años 2005-2008, noviembre 2009; contemplando la situación de las personas de movilidad reducida. Esta recomendación dice así: " <i>A la vista de la siniestralidad existente en estaciones y apeaderos y de la falta de una normativa general que establezca los dispositivos de seguridad pertinentes en las estaciones, y dada la distinta tipología que éstas presentan, sería conveniente que por la autoridad de seguridad ferroviaria se estudiara la posibilidad de realizar un inventario de las estaciones y apeaderos existentes en la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se incluyan diferentes parámetros con el fin de realizar un análisis de riesgos que dé idea de la peligrosidad de las mismas. En base a los resultados se elaboraría un plan de medidas a adoptar, que jerarquizase las estaciones y apeaderos donde se debe actuar y la diferente actuación a llevar a cabo en función de su nivel de riesgo.</i> "		

*En página posterior figura el 46/09

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0050/09	Feve	06.03.12	<p>La Dirección Gerencia de Fabricación y Mantenimiento de Trenes de Feve dispone, como herramienta de gestión de mantenimiento, el módulo PM (Plant Maintenance) de SAP. Con esta aplicación los responsables de taller y los jefes de equipo crean y gestionan las órdenes de trabajo, incluyendo los pedidos de material, las horas de personal dedicadas, información relevante para el mantenimiento (km, horas de funcionamiento de equipos, parámetros de rodadura, etc.), contratación de servicios exteriores, etc.</p> <p>Dentro de esta aplicación, y en todas las órdenes de trabajo, se anotan las tareas realizadas y, en el caso de los procesos de calado, también los ejes sobre los que se realizan dichas operaciones. Estas órdenes están ligadas a un vehículo o serie de material, a un taller, a un equipo de trabajo y finalmente a los operarios que realizan los trabajos; así se consigue una trazabilidad total de cualquier actuación sobre cualquier unidad, locomotora o vagón de Feve, incluidos los equipos que los forman.</p> <p>Adicionalmente a la trazabilidad que se obtiene de la aplicación informática, los ejes y los bogies se identifican con sus componentes desde el montaje, con el fin de facilitar la identificación y búsqueda de datos en caso de ser necesario durante la explotación.</p>
	Feve	06.03.12	<p>En Feve se realizan dos tipos de inspección por ultrasonidos a los ejes, la primera de ellas se efectúa sobre los ejes "aislados" en el momento previo al calado de la rodadura (se realizan sobre el 100% de los ejes "aislados" tanto de material motor como de material remolcado y se efectúan de manera procedimentada para cada tipo de diseño de eje sobre las zonas susceptibles de generarse fisuras) y la segunda se realiza sobre los ejes montados en las unidades tren o locomotoras.</p>
	Feve	06.03.12	<p>Indicar que las operaciones de calado de cualquier tipo de ejes se rigen por las fichas de control de la calidad en el calado de ruedas donde se indican los resultados de la inspección por ultrasonidos a los ejes "aislados", el aspecto de las superficies tanto de rueda como de eje, el control dimensional de ambos, y las distancias y presiones de calado.</p> <p>Para mejorar la calidad de los calados y decalados de rodadura, Feve ha adquirido en agosto de 2011 una nueva prensa de calado para su taller de El Berrón, y la Dirección Gerencia de Fabricación y Mantenimiento de Trenes tiene como objetivo la renovación de este tipo de maquinaria en el resto de talleres en función de las partidas presupuestarias disponibles en los próximos años.</p>

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0054/09	Adif	11.07.12	Durante el año 2010 y 2011 se llevaron a cabo planes de mantenimiento preventivo en los tramos de la línea Alsasua a Irún, mediante las actuaciones del tren auscultador y del control geométrico de vía, incrementándose el número de operaciones habituales de esos recursos.
	54/09-1 Reforzar los planes de mantenimiento en aquellas zonas localizadas de infraestructura en las que existan problemas sistemáticos con los parámetros de la vía, y así conseguir que cumplan con las tolerancias establecidas.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0057/09	Adif	11.07.12	Recomendación ejecutada por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif.
	57/09-1 Realizar vallado adecuado en la zona para impedir la existencia de pasos viciosos para personas.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0046/09	Adif	11.07.12	Recomendación ejecutada por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif.
	46/09-1 En la formación de los responsables de circulación se debe insistir en aquella específica que contemple la realización de itinerarios con accionamiento de desvíos a distancia sin efecto pedal.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0064/09	Adif 11.07.12	<p>Por el área correspondiente de Red Convencional dentro de Adif se llevaron a cabo las medidas de formación y reciclajes convenientes que se recogían en la recomendación. Así mismo se recuerda la obligatoriedad de desencadenar los avisos en tiempo y forma como está establecido. Se adoptan todas las consignas de trabajos a las formulaciones recogidas en la recomendación, estudiándose previamente al desarrollo de los trabajos las afectaciones a la circulación, los rangos de dependencia funcional y las responsabilidades determinadas en el control de los trabajos a fin de determinar siguiendo lo establecido en el Reglamento General de Circulación y demás normas reglamentarias su ensamblaje en los protocolos de actuación para regular los trabajos de gran envergadura en las estaciones.</p>
	64/09-1 En las estaciones en las que exista una distribución de responsabilidades en las tareas fundamentales de circulación, se establecerá una Consigna C que defina exactamente los cometidos de cada agente y la relación entre ellos (Art.311.4).	
	Adif 11.07.12	
	64/09-2 Realizar un análisis sobre la calidad de la formación inicial y de reciclaje de los responsables de circulación, en el aspecto específico de la gestión de la circulación en condiciones no habituales. En función de los resultados establecer las acciones necesarias para mejorar este aspecto.	
	Adif 11.07.12	
	64/09-3 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.	
Adif 11.07.12		
64/09-4 Las consignas deberán especificar qué instalaciones son motivo de modificación y el estado en el que se encuentran en las diferentes fases de la ejecución de los trabajos, notificando al personal de conducción las que les afecten.		
Adif 11.07.12		
64/09-5 Los responsables de la ejecución de las obras deberán incrementar sus esfuerzos en transmitir a todos los que participen en los trabajos la necesidad de conocer completamente el contenido y alcance de las tareas asignadas. Además, cada miembro del equipo que tenga a su cargo personal, trasladará las instrucciones pertinentes con claridad y se asegurará que han sido comprendidas en su totalidad.		
Adif 11.07.12		
64/09-6 Trasladar al puesto de mando de Barcelona la necesidad del estricto cumplimiento de lo establecido en el punto 5.3. Notificación del accidente o incidente, segundo párrafo, de la Circular de Presidencia nº 1, de 1 de enero de 2005: "El Puesto de Mando comunicará el hecho inmediatamente a los responsables de las distintas áreas del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias afectadas."		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0065/09	Feve	19.10.10
	<p>65/09-1 Seguir las medidas correctoras presentadas y establecidas en el Comité de Seguridad en la Circulación, del 30 de marzo de 2006, en orden a la actuación en zonas del trazado donde la vía discurre entre trincheras, en la provincia de Asturias, extendiendo dicho estudio y actuaciones a otros puntos singulares de la red. Estas medidas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Especial vigilancia de la infraestructura desde los trenes y a pie, programación de recorridos con locomotoras de exploración y establecimiento de limitaciones temporales de velocidad en situaciones de riesgo. • Realización de obras de protección consistentes, fundamentalmente, en la instalación de mallas, mallazos, anclajes, pantallas, escolleras, muros de contención y prolongaciones de túneles. • Estudio de estabilidad de taludes en tramos que se consideren críticos. • Inversión anual sistemática para esta problemática específica. 	
Se ha informado sobre las vigilancias de la infraestructura y el plan de actuaciones.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0068/09	Adif	11.07.12
	<p>68/09-1 Realizar acciones formativas específicas sobre la ejecución de itinerarios en este tipo de enclavamientos, fundamentalmente para agentes nuevos y sin experiencia en estas instalaciones.</p>	
Recomendación ejecutada por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0069/09	Adif	11.07.12
	<p>69/09-1 Que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y Adif analicen la viabilidad de incrementar el ritmo de tratamiento de trincheras con riesgo.</p>	
Recomendación ejecutada por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0006/10	Adif 11.07.12	Se han realizado todas las modificaciones señaladas tanto las de procedimiento como las de los cambios en los dispositivos de los equipos de los cambiadores que señalaba en sus recomendaciones a Adif el informe de la CIAF.
	06/10-1 Estudiar y actualizar el procedimiento de paso por los cambiadores, incluyendo las últimas modificaciones realizadas, comprobando que estén definidas claramente las funciones de los operarios de la instalación y del personal de acompañamiento del tren en casos de circunstancias extraordinarias (por ejemplo existencia de nieve o hielo).	
	Adif 11.07.12	
	06/10-2 Sistema de detección de cerrojos caídos permanentemente activado, con indicación de falta de energía. Se precintarán los interruptores de puesta en marcha y desconexión del sistema.	
	Adif 11.07.12	
	06/10-3 Duplicar el sistema de detección de cerrojo no enclavado, mejorando, asimismo, la protección de los microrruptores para evitar actuaciones esporádicas que activen este sistema y que no corresponden a incidencias reales.	
	Adif 11.07.12	
06/10-4 Estudiar la posibilidad de montar un sistema de indicación al maquinista para que, en caso de que haya un problema en el proceso de cambio, proceda a detener el tren.		
Adif 11.07.12		
06/10-5 Estudiar la posibilidad de instalación de un sistema de aviso de no desplazamiento de la rueda, por rotura de conducto neumático de cristal o por pedal mecánico, transmitiendo un aviso de frenado al tren.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0008/10	Adif 11.07.12	Se han adoptado las medidas correctoras/preventivas/de mejora en la superestructura de vía de la estación que nos ocupa, trabajando sobre el armamento y aparatos de vía de dicha estación. En relación con las dos recomendaciones formuladas por la CIAF, indicar que éstas, de igual manera, se tendrán en cuenta por parte del Área de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif, en línea con las exigencias recogidas al respecto, tanto en el procedimiento MIN-PE-IV-012 de "Inspección de la Infraestructura y Vía" de fecha 07.03.11, como en la norma NAV 7-4-1.1 sobre "Operaciones de vigilancia en los recorridos a pie".
	08/10-1 Analizar la viabilidad de acortar los intervalos de tiempo entre las actuaciones de mantenimiento de los elementos de la infraestructura análogos a los implicados en este accidente; es decir, sometidos a fuertes solicitaciones o de la misma tipología.	
	Adif 11.07.12	
08/10-2 Analizar la viabilidad de incrementar las inspecciones a pie de los elementos de la infraestructura con condiciones análogas a los de la estación de Pinar de Las Rozas.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0014/10	Adif 11.07.12	Todas las recomendaciones señaladas a Adif se han implementado durante el año 2011, habiéndose establecido un procedimiento de actuación para la puesta en servicio de instalaciones de seguridad que contempla todos los extremos señalados en las recomendaciones y de obligado cumplimiento por todos los actores implicados en la realización de este tipo de operaciones que afectan a las instalaciones de Seguridad en la Circulación (enclavamientos, señalización, etc.)
	14/10-1 Insistir en acciones formativas dirigidas a los empleados de empresas que participan en la realización de trabajos en vía, donde se ponga de manifiesto la importancia de seguir estrictamente la cadena de mando y la importancia de cumplir las órdenes con exactitud cuando se esté trabajando en la vía (o en sus inmediaciones) habiendo circulaciones simultáneamente a los trabajos.	
	Adif 11.07.12	
	14/10-2 Realización de inspecciones dirigidas a neutralizar los incumplimientos de las normas establecidas para la realización de trabajos.	

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0017/10	Ayuntamiento de Villaquilambre 08.03.12	Por parte del servicio de obras municipal se ha procedido al pintado de la marca de detención, así como el aspa y las letras P.N. Asimismo, se ha procedido a la colación de dos espejos.
	17/10-1 Adaptar la señalización de carretera del P.N. conforme a la Orden Ministerial de 2 de Agosto de 2001, prestando especial atención a la marca transversal continua indicadora del punto de detención del vehículo (M- 4.1).	
	Feve 28.09.11	La supresión del paso a nivel está en proyecto.
17/10-2 Adaptar las condiciones del paso a nivel a lo establecido en la Orden Ministerial de 2 de Agosto de 2001. Bien cambiando el tipo de protección de A a B, bien modificando las distancias de visibilidad real acordes a la velocidad establecida en el tramo, o reduciendo la velocidad del tramo adecuándola a las características del paso a nivel.		

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0018/10	Adif 25.11.11	<p>La Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional, asistida por el área correspondiente de la Dirección de la Seguridad en la Circulación de Adif, ha implementado durante el año 2011 todos los extremos señalados en las recomendaciones 18/10-1 y 18/10-2 (señaladas a Adif), habiéndose establecido un procedimiento de actuación para la puesta en servicio de instalaciones de seguridad que contempla todos los extremos señalados en las recomendaciones y de obligado cumplimiento por todos los actores implicados en la realización de este tipo de operaciones que afectan a las instalaciones de seguridad en la circulación (enclavamientos, señalización, etc.)</p>
	18/10-1 En la realización de trabajos en enclavamientos o sistemas de bloqueo, se establecerá un sistema de análisis y evaluación de las actuaciones de seguridad de la empresa instaladora, de acuerdo con la norma UNE-EN 50126 y el plan de seguridad del proyecto y de sus protocolos adicionales. (Caso de seguridad - safety case - de la instalación).	
	Adif 25.11.11 18/10-2 Cuando la realización de estos trabajos pueda afectar al funcionamiento de las instalaciones de seguridad que regulan (señales, balizas, aparatos de vía, etc.), se deberán tomar las siguientes medidas: -Interrupción de las circulaciones o, en su defecto, el establecimiento de un sistema de bloqueo alternativo que garantice la seguridad de las mismas. -Finalizados los trabajos, y antes de permitir la normal circulación, se comprobará en campo que todas las instalaciones de seguridad (señales, balizas, aparatos de vía, etc.) son acordes con lo previsto. -Estos términos se deberán recoger en la consigna correspondiente, especificando: -Las actividades a realizar, los responsables de las mismas y las condiciones de seguridad necesarias. -Los periodos de corte de circulación durante la realización de las pruebas. -Las comprobaciones (concordancia) a realizar en las situaciones provisionales a que dé lugar el periodo de baja del enclavamiento, para hacerlas compatibles con el tráfico. Todo lo anterior vendrá como resultado de un análisis de riesgos documentado a realizar conjuntamente con la empresa instaladora.	
Thales 12.12.11 18/10-3 Se deberán revisar los procesos del sistema de Gestión de Seguridad/Calidad de la empresa, relativos a instalaciones de seguridad, tanto nuevas como modificación de las existentes, y en los casos de mantenimiento del tráfico ferroviario, con el fin de evitar situaciones similares a las del suceso. Se deberá clarificar en estos casos las funciones y responsabilidades del jefe de puesta en servicio de la empresa, como conocedor de los riesgos técnicos derivados de estas situaciones. Los equipos de seguridad de la empresa deberán controlar que se realicen de forma efectiva las actividades para la verificación/validación de los sistemas o subsistemas a instalar, o la modificación de los existentes. Además, este equipo de seguridad deberá dar conformidad a las actividades de campo previas a la puesta en servicio. Se deberá tener constancia documental de todo lo anterior (caso de seguridad) antes de proceder a la autorización de la puesta en servicio de la instalación, bien sea nueva o modificación de una existente. Todo ello particularizado para el proyecto concreto de que se trate.	<p>Relación de documentos internos que detallan las acciones adicionales llevadas a cabo con el objeto de reforzar la seguridad en las actuaciones en campo previas a la instalación y puesta en servicio de las instalaciones de señalización ferroviaria: 7AA-00001-0031-ASZZD Procedimiento de Seguridad en Campo. Ed. 01RL de 7/11/11, 6AD-00001-0001-TQZZD Sesión de comunicación "Field Safety" de 10/11/11, 7AA-00002-0001-PTZZD Lista de control del procedimiento de seguridad en campo.</p>	

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0020/10	Adif	11.07.12	Se han llevado a cabo, por las Direcciones de Servicios Logísticos de Adif, jornadas de formación y sensibilización especiales entre todo el personal operativo de las terminales y estaciones, tanto desde el punto de vista de seguridad en la circulación como de prevención de riesgos laborales.
	20/10-1 Insistir, mediante acciones formativas dirigidas tanto al personal de conducción como a los agentes de maniobras, en el estricto cumplimiento de las normas recogidas en el Reglamento General de Circulación y en el procedimiento operativo de prevención POP/20 de Adif.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0028/10	Feve	28.09.11	Las Direcciones Gerencias de Mercancías y de Viajeros de Feve están realizando lecturas semanales aleatorias de los registradores de seguridad del material motor en los distintos depósitos, así como un seguimiento a través del STACrail (sistema tecnológico de ayuda a la circulación) para los excesos de velocidad.
	28/10-1 Establecer un programa de sondeos con lecturas periódicas de los registradores de seguridad, con objeto de comprobar si el comportamiento de los maquinistas se ajusta a la reglamentación.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0038/10	Feve	28.09.11	Las Direcciones Gerencias de Mercancías y de Viajeros de Feve están realizando lecturas semanales aleatorias de los registradores de seguridad del material motor en los distintos depósitos, así como un seguimiento a través del STACrail (sistema tecnológico de ayuda a la circulación) para los excesos de velocidad.
	38/10-1 Establecer un programa de sondeos con lecturas periódicas de los registradores de seguridad, con objeto de comprobar si el comportamiento de los maquinistas se ajusta a la reglamentación.		
	Feve	28.09.11	La Dirección Gerencia de Inversiones, Mantenimiento de Infraestructura y Sistemas de Feve realiza dos auscultaciones al año en todas sus líneas. Se analizan los parámetros relacionados con la geometría de vía, perfil del carril y con la línea aérea de contacto. En los supuestos en que se incumple la normativa se actúa para su corrección. Las auscultaciones realizadas son la base para el diseño del plan de mantenimiento.
38/10-2 Realizar una inspección del tramo Ferrol-Pravia mediante la auscultación de la vía, comprobando que los parámetros cumplen la norma NFI vía 002 "parámetros geométricos" de Feve. Comprobar que las velocidades de los tramos y las limitaciones permanentes de velocidad son acordes a los parámetros auscultados.			

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0049/10	Adif	16.11.11
	49/10-1 Cuando solicite la autorización a la DGIF para establecer un paso provisional por obras adjuntará un análisis de riesgos del paso, en función de las características y necesidades de la obra, de las características del tráfico y de la gestión de la línea donde se pretenda situar dicho paso.	La Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif va a incluir en sus solicitudes de autorización a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias el correspondiente análisis de riesgos de acuerdo con las características de la instalación.
	Adif	16.11.11
	49/10-3 Implantar los medios técnicos necesarios para grabar las conversaciones establecidas entre los responsables de circulación y los pilotos de seguridad a cargo de los pasos provisionales por obras.	La Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif, asistida por el área correspondiente de la Dirección de Seguridad en la Circulación, elabora las Consignas que regulan los procesos de apertura y cierre de este tipo de pasos a nivel provisionales, donde se recogen los telefonemas de coordinación necesaria entre el responsable de circulación y el piloto de seguridad a cuyo cargo está la custodia del paso a nivel provisional, con el fin de asegurar la trazabilidad y concreción de las responsabilidades de ambos agentes y queda recogida la instrumentación técnica necesaria a los efectos de grabación y registro de todos los procesos.
	Adif	16.11.11
49/10-4 Se recuerda la obligación de realizar pruebas de consumo de alcohol y drogas a todos aquellos que hayan estado implicados en un accidente.	En los procedimientos de investigación de accidentes se recogen con precisión estos extremos dentro del Sistema de Gestión de Seguridad de la Dirección de Seguridad de Adif. Por lo tanto, se notifica a todos los equipos territoriales de investigación de accidentes el cumplimiento de los procedimientos establecidos en tiempo y forma para la realización de las pruebas de alcoholemia y drogadicción.	
Adif	16.11.11	
49/10-5 Incluir, en los planes de seguridad, visitas sistemáticas a los pasos provisionales por obras - por parte del personal de seguridad - para verificar la correcta aplicación de la consigna correspondiente.	En los planes de inspección y auditorías de seguridad de la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif se recogen visitas programadas a este tipo de pasos a nivel provisionales, habiéndose modificado dando entrada de forma individualizada, como uno de los apartados singulares de la misma, la inspección de características de explotación de los pasos a nivel provisionales, en la guía de inspección del <i>Procedimiento de Inspección de Operaciones de Circulación</i> .	

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0050/10	Ayuntamiento de Zalla	11.10.11
	50/10-1 Adaptar la señalización del camino del paso a nivel conforme a lo establecido en la Orden Ministerial de 2 de agosto de 2001.	
	Feve	28.09.11
	50/10-2 Reforzar la señalización del paso en la zona donde confluye con la salida del andén del apeadero.	
	Feve	28.09.11
	50/10-3 Eliminar la semibarrera que es innecesaria, atendiendo al sentido de circulación del vial.	
	El paso a nivel ha sido reforzado con la señalización correspondiente, así como modificado las marcas viales para adaptarse a dicha Orden ministerial.	
	Por parte de la Dirección Gerencia de Inversiones, Mantenimiento de Infraestructura y Sistemas de Feve se acometió lo recomendado por la CIAF, reforzando la señalización, eliminando una semibarrera y reponiendo sonerías.	
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF	Medidas adoptadas por el destinatario final
0056/10	Feve	28.09.11
	56/10-1 Insistir en la aplicación rigurosa del Reglamento de Circulación de Trenes de Feve por parte del personal responsable de la circulación, principalmente en situaciones degradadas debidas a averías en los sistemas de seguridad que controlan la circulación de los trenes.	
	Feve	28.09.11
	56/10-2 En los programas de formación y reciclaje del personal de circulación se deberán incluir prácticas de circulación en situaciones degradadas.	
	La Dirección Gerencia de Gestión de Capacidad y Seguridad en la Circulación de Feve impartió 1.214 jornadas, que suponen 8.498 horas, a un total de 146 Jefes de Circulación en el año 2010. La formación afecta a nuevas capacitaciones, así como a reciclaje de conocimientos.	
	En el temario de acceso a la categoría de Jefe de Circulación se incluyen 28 horas prácticas dedicadas a regular la circulación en situaciones degradadas. En los años 2011 y 2012 está previsto impartir 1.680 jornadas de 7 horas.	

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0063/10	Adif	03.10.11	Se han realizado conjuntamente con las áreas de gestión de tráfico y los departamentos de material e instalaciones de la Dirección de Seguridad en la Circulación reuniones para intentar implantar interfaz de conexión entre todos los equipos de detección de una determinada línea, encontrándose los estudios en una primera fase dado las distintas tecnologías de los equipos existentes.
	63/10-1 Estudiar la posibilidad de introducir automatismos en los equipos de detección de ejes calientes para el control de las variaciones de las temperaturas de riesgo al paso por los mismos, estableciendo cadenas correlacionadas e informatizadas, en tiempo real, para el seguimiento entre detectores consecutivos de una misma línea.		
	Renfe Operadora	07.10.11	Se ha procedido al estudio de la consistencia de las NTM's y MMC's de aplicación en el mantenimiento de las cajas de grasa y rodamientos de vagones. Como consecuencia del estudio, Renfe ha acordado implantar las siguientes medidas, con sus correspondientes hitos: -Actualizar, en el plazo de tres meses, la NTM 800.302.00. -Actualizar, en el plazo de tres meses, la documentación acreditativa de la intervención conforme al análisis realizado. -Actualizar, en el plazo de un año, todos los planes de mantenimiento de vagones en su apartado de cajas de grasa, en consonancia con lo indicado en los puntos anteriores.
	63/10-2 Realizar un estudio de consistencia de las NTM's y MMC's que recogen el mantenimiento de las cajas de grasa y rodamientos, modificando las mismas si procede.		
	Renfe Operadora	07.10.11	Se han practicado auditorías, conforme a las normas actuales, en tres bases de mantenimiento: Córdoba el 19/07/11; León el 22/09/11 y Miranda de Ebro el 27/09/11. Estas auditorías han arrojado dos tipos de desviaciones: 1. Desviaciones inherentes a puntos susceptibles de mejora en las NTM's. Estas desviaciones no son críticas y desaparecerán tras la actualización de las NTM's. 2. Desviaciones debidas a no conformidades que deben ser subsanadas. Para comprobar la corrección de estas desviaciones, se realizará una nueva auditoría en el plazo de seis meses.
63/10-3 Realizar auditorías de verificación de cumplimiento de las NTM's que afectan a la revisión de cajas de grasa y rodamientos 800.302.01 y 800.302.00.			
Dirección General de Ferrocarriles	21.09.11	Se ha iniciado un debate en el grupo de expertos de cuyas conclusiones se informará más adelante.	
63/10-4 Estudiar la conveniencia de realizar modificaciones en la normativa existente sobre la gestión de las alarmas que se producen en los equipos de detectores de ejes calientes.			
Adif	03.10.11	Se ha recordado a todos los equipos territoriales de investigación de accidentes el cumplimiento de las pruebas de alcoholemia y drogadicción.	
63/10-5 Insistir en la necesidad de realizar pruebas de alcoholemia y drogadicción a todo el personal implicado en el accidente.			

Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0064/10	Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro	29.02.12	El Ayuntamiento adaptará la señalización en el camino del paso a nivel conforme a lo establecido en la OM de 2 de agosto de 2011 (señal P-8 - Paso a nivel sin barreras).
	64/10-1 Adaptar la señalización del camino del paso a nivel conforme a lo establecido en la Orden Ministerial de 2 de agosto de 2001.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0007/11	Renfe Operadora	12.12.11	En cumplimiento de la recomendación se procedió a modificar el sistema de sujeción de los tornillos soporte del mecanismo de bloqueo del cambio de ancho de los ejes BRAVA añadiendo una "chapa tope" a las unidades de la flota S121 que a fecha de este informe aún no hayan sido modificadas.
	07/11-1 Modificar el sistema de sujeción de los tornillos soporte del mecanismo de bloqueo del cambio de ancho de los ejes BRAVA añadiendo una "chapa tope" a las unidades de la flota S121 que a fecha de este informe aún no hayan sido modificadas.		
Expediente	Destinatario final -Fecha comunicación/ Recomendaciones de la CIAF		Medidas adoptadas por el destinatario final
0017/11	Renfe Operadora	27.02.12	Se ha modificado la NTM 4000.225.01 para definir el desmontaje de la tierra, comprobación del deslizamiento escobilla - alojamiento, altura de muelles de carga libre, limpieza de esta zona así como del anillo del eje, indicando cómo se debe limpiar (lija, disolventes, etc.) Además se ha modificado el Plan de Mantenimiento del Material de las series 440 y 470, así como la Ficha de Inspección FIN.4000.225.01 MIT. Este procedimiento pasa a realizarse cada segunda Intervención Especial.
	17/11-1 Incorporar al plan de mantenimiento del material 440-470 el nuevo procedimiento de inspección de las tomas de tierra y de la zona de contacto del eje.		
	Renfe Operadora	27.02.12	Se ha realizado un estudio de todo el parque. Este estudio concluye que los vehículos de las series 446 y 448 pudieran verse afectados por la citada avería. Por tal motivo, se ha modificado la NTM de la serie 446 y se está revisando su Plan de Mantenimiento. De igual modo se procederá con la serie 448. Esta recomendación permanecerá abierta hasta la modificación de los planes de mantenimiento de ambas series.
17/11-2 Analizar qué otro tipo de material móvil es susceptible de sufrir un deterioro en sus ejes por un mal funcionamiento de las tomas de tierra, incorporando a su plan de mantenimiento medidas similares.			
	Renfe Operadora	27.02.12	Se ha incluido en los Planes de Mantenimiento de las series 440 y 470 que se inspeccionen por ultra sonidos, con palpador recto, cada segunda Intervención Especial (IE), y según el procedimiento emitido por CAF.
17/11-3 Estudiar la inclusión en el plan de mantenimiento del material 440-470 la inspección por ultrasonidos en alguna intervención intermedia entre las R (reparación general).			

