



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

**JDO. DE SANTIAGO Nº 3
SANTIAGO DE COMPOSTELA**

RUA VIENA S/N, 3ª PLANTA.- POLIG. FONTIÑAS.- SANTIAGO DE COMPOSTELA
Teléfono: 981.54.04.33

904100

N.I.G.: 15078 43 2 2013 0008146

DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013

Delito/falta: HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA

Denunciante/querellante:

Procurador/a: D/Dª

Abogado/a: D/Dª

Contra:

Procurador/a: D/Dª

Abogado/a: D/Dª

AUTO

Que dicto, Luis Aláez Legerén, Magistrado-Juez del Juzgado de Instrucción nº 3 de los de esta ciudad; en Santiago de Compostela, a 13 de noviembre de 2013.

HECHOS

PRIMERO.- En fecha de 5 de noviembre de 2013 se recibió en este juzgado el informe de investigación sobre el accidente del día 24 de julio de 2013 en el lugar de Angrois realizado por RENFE-Operadora.

SEGUNDO.- En igual fecha se presentó por el procurador D. Juan José Belmonte Pose, en nombre y representación de Francisco José G.A., un escrito suplicando que se tuviese por nombrado a D. Ángel Luis Sanz Cubero como perito, a costa de dicha parte, acordando su admisión para que intervenga en el acto pericial acordado por el juzgado, por auto de fecha de 6 de agosto de 2013, con las mismas facultades, contenidas en el referido auto, para el ejercicio de su función que el resto de peritos que se nombren para dicha pericia.

TERCERO.- El día 8 de noviembre de 2013 se recibía el informe técnico sobre el accidente objeto de investigación elaborado por el ADIF.

CUARTO.- El día 12 de noviembre de 2013 la representación de Francisco José G.A. presentó un nuevo escrito suplicando se acuerde la práctica de las declaraciones testimoniales de D. Gonzalo F.M. y D. Andrés María C.L.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

ÚNICO.- Han sido presentados por el Administrador de la Infraestructura Ferroviaria (ADIF) y por la empresa ferroviaria RENFE los informes técnicos elaborados con motivo de las investigaciones independientes del accidente impuestas por el Reglamento del Sector ferroviario (arts 111 y ss), aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, y el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (arts. 21 y ss), aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio; dando así cumplimiento a lo solicitado por auto de 6 de agosto de 2013.



Se indicaba ya en esa resolución que dichas investigaciones son independientes de la presente investigación judicial así como que el fin de la diligencia pericial que se acordaba en el seno de la instrucción era también una investigación técnica cuyo objetivo era determinar las circunstancias y causas del descarrilamiento del tren Alvia ocurrido el 24 de julio de 2013 en el lugar o barrio de Angrois de esta ciudad, con el fin último, propio de la investigación judicial, de búsqueda de responsabilidades.

Lógicamente, aunque las investigaciones técnicas que deben llevar a cabo el ADIF y RENFE-Operadora no persiguen ese fin sí deben buscar aquella determinación de circunstancias y causas, por lo que llama la atención que esas investigaciones se hayan quedado en la causa más obvia del accidente, sin entrar a examinar la existencia de otra posible causa ajena o extraña al maquinista pero que puede estar relacionada de modo directo con su actuación en cabina como es la que desde los primeros momentos de esta instrucción se ha apuntado –la insuficiencia de la advertencia del peligro-, y la importancia de cuyo análisis por los técnicos ha sido destacada por la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de A Coruña días antes de la presentación de dichas investigaciones. Del contenido de los autos de 31 de octubre y 4 de noviembre de 2013, dictados, respectivamente, en los rollos de apelación 496/2013 y 571/2013, que revisaban la valoración efectuada en instrucción sobre la peligrosidad para la circulación del tramo donde se produce el accidente, derivada de un cambio de velocidad máxima de 200 km/h a 80 Km/h al aproximarse a la curva de A Grandeira, que impondría la exigencia de medidas más profundas de las ordinarias o reglamentarias para prevenir el riesgo del error humano y evitar que se tradujese en un resultado dañino, se desprende claramente que la indagación sobre tales particulares debe ser objeto de la investigación y desde un enfoque netamente técnico. La última resolución citada –y la anterior en similares términos- refleja explícitamente esa idea cuando se expresa en la misma “si estamos en un ámbito técnico y reglado y no hay indicios de que la regulación y señalización de la circulación en que se plasmaba el deber de cuidado de las personas responsables de la seguridad no se ajustaba a la regla positiva aplicable para dar respuesta al riesgo existente en ese punto, solo la existencia de un consenso técnico sobre la insuficiencia de la regulación y señalización derivada de tal normativa para cumplir los estándares de seguridad, o de advertencias o prevenciones técnicas específicas dirigidas a las personas con capacidad de decisión, cuyo contenido fuera conocido o se debiera conocer por tales personas responsables, podría permitir la apreciación de una vulneración del deber de cuidado y un aumento ilícito del riesgo” y cuando añade “la indagación sobre tales particulares debe ser objeto de la investigación”.

No se reprocha, por sí mismo, que no se indiquen otras causas del accidente que la conducta del maquinista sino que ni siquiera se considere la posibilidad de las carencias apuntadas, o, dicho de otro modo, que no se haya planteado que aquella conducta del maquinista pueda ser consecuencia de la insuficiente señalización y no sólo de una llamada de teléfono, pues no es ilógico pensar que si a pesar de la llamada hubiese otras advertencias del peligro más allá de la señalización del cambio de velocidad en el Libro Horario y Cuadro de Velocidades la conducta de aquel podía haberse modificado a tiempo y con ello evitar el descarrilamiento. Y esa crítica se hace no sólo porque se reivindique desde instancias judiciales el análisis de esa cuestión, sino también porque ADIF y RENFE tienen el deber legal de investigar las causas del accidente y de colaborar con la Comisión Investigadora de Accidentes Ferroviarios para el esclarecimiento de las causas del accidente (art. 21.4 y 5 y 29 del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General y art. 111.2 y 3 del Reglamento del Sector ferroviario) y dicha Comisión, e incluso el ADIF aunque de forma provisional, parecen haber respaldado la posibilidad de la insuficiencia de la regulación de los cambios de velocidad y de la señalización derivada de tal normativa como causa del accidente.

Sin duda alguna, el hecho de que el maquinista se encontrase en una situación infrecuente al aproximarse a la curva de A Grandeira (estuviese hablando



por teléfono con otro operador del tren) actuó como factor que precipitó su desliz (no reducir la velocidad) y condujo al descarrilamiento del tren, pero el hecho de la insuficiencia de señalización en la vía de la situación del peligro que puede conformar la necesidad de reducción de velocidad de 200 km/h a 80 Km/h para curvar con seguridad en A Grandeira, es un elemento que estaba presente desde la entrada en servicio de la línea en diciembre de 2011 y que al poder estar involucrado en el descarrilamiento debió ser analizado por RENFE y ADIF, no para la atribución de responsabilidades –que no es función de aquéllos técnicos- sino para poner en marcha aquellas medidas más oportunas y eficaces para minimizar la probabilidad de que se produzca otro accidente similar –que sí es cometido de los investigadores: art. 115 del Reglamento del Sector ferroviario y art. 29 y Anexo V punto 4 del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General -, y al margen de las consecuencias que en el ámbito penal pudieran haberse conquistado de ese estudio y sus conclusiones. No se censura únicamente, repito, que dichas investigaciones no respondan a demandas judiciales sino principalmente a las exigencias normativas que las regulan de que se estudie y concluya lo pertinente, no sólo sobre la posible causa directa e inmediata, sino también sobre las posibles causas subyacentes relacionadas con el personal, material rodante e infraestructura y sobre las relacionadas con las condiciones del marco normativo y la aplicación del sistema de gestión en la seguridad -entre las que se encuentra la destacada en sede judicial: la insuficiencia o inadecuación de la regulación normativa y de la señalización de los cambios de velocidad-. Luego serán los operadores jurídicos los que podrán extraer conclusiones sobre potenciales responsabilidades.

Y sorprende especialmente que no se haya realizado un análisis de esas posibles insuficiencias cuando las mismas, como se avanzaba, parecen haberse detectado, sin grandes dificultades, por la Comisión Investigadora de Accidentes Ferroviarios y asumido por el ADIF, es decir, cuando la situación de peligro que generan imposiciones de reducciones de velocidad tan drásticas como la que rige en las proximidades de la curva de A Grandeira ya parece epresentarse como extraordinaria para la citada Comisión tan sólo unos días después del accidente, el 1 de agosto de 2013, al haber adelantado entre sus recomendaciones que se señalicen en la vía esa clase de reducciones de velocidad y que se implanten balizas ASFA que frenen al tren en caso de rebasar la velocidad con la que debe entrar en el tramo siguiente. Recomendaciones trasplantadas, con carácter provisional, por el ADIF a una norma complementaria dictada el día 13 de agosto de 2013 (Anexo 4º al capítulo 9 del Manual de Circulación, obrante al folio 9940 de la causa).

Pero es más sobresaliente el silencio de los técnicos del ADIF y RENFE si se toma en consideración que no es novedoso en el sector la cuestión de los riesgos derivados de las reducciones de velocidad y que incluso su análisis ha llevado a expertos a apreciar su carácter excepcional, pues ya en el año 1997 se afrontó el problema por la Dirección de Protección Civil y Seguridad en la Circulación, aunque ciertamente limitado a las reducciones de velocidad impuestas por causas de carácter temporal, y la solución a la que se llegó para garantizar la seguridad fue la misma que ahora: dictar una norma complementaria que impuso la asociación de balizas ASFA a las señales de anuncio y/o preanuncio de velocidad limitada, según que el descenso en trayectos en los que se puede circular a más de 160 km/h sea a 100 km/h o inferior o a 60 km/h o inferior (Anexo nº 2 al capítulo 9 del Manual de Circulación, obrante al folio 3107 de la causa) y ello con el objeto de ayudar al maquinista en la observancia y cumplimiento de esas señales y aumentar la seguridad en la circulación porque disminuye o anula, según el caso, el posible fallo humano al asegurar automáticamente la detención del tren en caso de actuación incorrecta del maquinista.

Aquel avance de recomendaciones efectuado por la Comisión Investigadora de Accidentes Ferroviarios, asumido por el ADIF, a la luz de la lectura de las citadas normas extraordinarias o complementarias, permite inferir que los técnicos de la



Comisión y el ADIF relacionan en posición de igualdad las situaciones de peligro generadas por las imposiciones permanentes y temporales de reducciones significativas de velocidad, y, por ello, que la respuesta reglamentaria y correlativa en la vía para las primeras al tiempo del accidente, desde el punto de vista de la seguridad, no era adecuada. Y aún cuando no se predicase tal igualdad por la presencia de un factor diferenciador, la asiduidad, repetición o frecuencia (no la profesionalidad del maquinista ni el conocimiento previo de la reducción de velocidad, pues en uno y otro caso está informado de la misma documentalmente antes de subir al tren: por el Libro Horario y Cuadro de velocidades en la permanente, y por el correspondiente documento reglamentario en la temporal) la cuestión que tratamos, insisto, debería haber sido investigada. La gravedad del accidente y sus resultados exige una investigación exhaustiva.

En cualquier caso, vista la falta de una opinión técnica sobre la cuestión de que se trata en los informes hasta ahora conocidos sobre el accidente, considero que al logro de dicho objetivo como del posible dictamen de los técnicos pendiente se presenta interesante conocer cuáles fueron tanto las razones que determinaron la recomendación adelantada de la Comisión de Investigación del Ministerio de Fomento, y cuya transposición realizó el ADIF a la citada norma complementaria de agosto de 2013, como las que determinaron esa otra norma extraordinaria del año 1997 recogida en el Anexo nº 2 al capítulo 9 del Manual de Circulación, en la medida que puedan contribuir a esclarecer si se identificó y valoró correctamente o no el peligro generado por el cambio de velocidad y la probabilidad de error del maquinista y/o si la decisión correlativa para la seguridad fue o no adecuada. Las primeras tendrán la posibilidad de ofrecerlas los técnicos o expertos de la Comisión Investigadora de Accidentes Ferroviarios y las segundas quizás puedan conocerse a través del análisis de los incidentes, accidentes, informes, evaluaciones de riesgo, etc,... que se tuvieron en cuenta en el momento de dictar la norma.

En el mismo contexto de investigación técnica de las causas y circunstancias del accidente que ha motivado el presente procedimiento han de situarse las aportaciones que pudiera hacer D. Ángel Luis S.C. dada su condición de experto técnico en conducción ferroviaria y su experiencia profesional. La Ley de Enjuiciamiento Criminal, en sus arts. 471 y ss y concordantes, prevé la intervención solicitada, si bien no habiéndose presentado los comprobantes de la cualidad que se atribuye al perito propuesto, con carácter previo a resolver sobre su admisión o nombramiento procede subsanar esa falta, a cuyo efecto se concede a la parte un plazo de cinco días, por ser dicha vía más rápida que una confirmación a través de información solicitada a los organismos o instituciones pertinentes.

Finalmente, en lo que hace a la hora de resolver sobre la solicitud de las declaraciones testimoniales de D. Gonzalo F.M. y D. Andrés María C.L. no puede obviarse que en este procedimiento se les llamó en calidad de imputados, sin que llegasen a prestar declaración como tal parte procesal al haber sido desautorizadas esas imputaciones por la Audiencia pero sin descartarlas definitivamente, dejando abierta la posibilidad de nueva atribución de posible responsabilidad al juicio de derivación que pueda hacerse de las opiniones técnicas. Por ello, que la llamada de esas personas en este momento en calidad de testigos puede resultar prematura y contradictoria con la necesaria libertad que ha reconocersele en las declaraciones que ofrezca y emita a quien pueda ser imputado. No es que no tengan interés para la causa sus declaraciones sino que se posponen para el momento en que se disponga de elementos suficientes para que su llamada al procedimiento se haga conforme al estatuto procesal más adecuado.

En atención a las precitadas normas y razones expuestas



DISPONGO

Que debo acordar y acuerdo:

1º.- **Incorporar a la causa los informes técnicos** aportados por el ADIF y RENFE-Operadora.

2º.- Conceder a la representación del imputado un plazo de cinco días, a partir de la notificación de la presente resolución, para que, con carácter previo a la admisión del perito propuesto, D. Ángel Luis S.C., **se aporte por la misma ante el juzgado los comprobantes de la cualidad que se atribuye al perito.**

3º.- Requerir al ADIF, a través de su representación procesal, para que en el plazo de diez días, a partir de la notificación de la presente resolución, **aporte al juzgado los estudios, informes, evaluaciones de riesgo, etc.,..., que determinaron norma recogida en el Anexo nº 2 al capítulo 9 del Manual de Circulación** de 26 de mayo de 1997 de la Dirección de Protección Civil y Seguridad en la Circulación.

No se acuerda la **declaración testifical** de D. Gonzalo F.M. y D. Andrés María C.L.

Notifíquese la presente resolución a las partes y al Ministerio Fiscal. Contra la misma podrá interponerse recurso de reforma en plazo de tres días y subsidiario de apelación o directamente recurso de apelación en el plazo de cinco días para la Audiencia Provincial de A Coruña.

Así lo acuerdo y firmo. DOY FE.