JUZGADO DE INSTRUCCION NUMERO 21 DE VALENCIA

Avda del Saler nº 14-4ª Planta Zona roja
Teléfono: 961929061 Fax: 961929361
NIG: 46250-43-1-2006-0096558
Procedimiento: **DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO Nº 002743/2006 -**

AUTO

En Valencia a cinco de mayo de dos mil catorce.

HECHOS

PRIMERO.- Por el Procurador de los Tribunales Sr. Ruiz Martín se interpuso recurso de reforma contra la providencia de fecha 3/3/14, en el particular que acordaba posponer la procedencia de oír en declaración como imputados a las personas que señalaba en su escrito de fecha de entrada en este Juzgado de 27/2/14, a la práctica de la totalidad de las diligencias acordadas por la Audiencia Provincial.

SEGUNDO.- Admitido a trámite el mismo se dio traslado al resto de partes personadas, adhiriéndose al mismo la Procuradora Dª Paula García Vives, la Procuradora Dª Basilia Puertas Medina y la Procuradora Dª Estrella Vilas Loredo, oponiéndose el Letrado de la Generalitat Valenciana. De igual forma se dio traslado al Ministerio Fiscal representado por el Ilmo. Sr. D. Vicente Torres y la Ilma. Sra. Dª Sandra Bonet quienes informaron en los siguientes términos: "*...se adhiere al mismo por considerar procedente la petición efectuada, ya que nada impide en este momento procesal tomar declaración en calidad de imputados*".

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Solicita el recurrente que se reciba declaración en calidad de imputados a determinadas personas, seis en concreto, el Director de Explotación de FGV, el Director Técnico de FGV, el Jefe de la Diec, el Jefe de Mantenimiento de Instalaciones Fijas de FGV, el Jefe de Mantenimiento de Señalizaciones y Comunicación de FGV, y el interlocutor de Siemens en el proyecto originario de colocación de las balizas. Fundamenta su petición la parte sobre la base de la declaración de uno de los testigos, el Sr. Trinidad Delgado, en referencia a la

programación de la baliza 1680; a la posibilidad de que hubiese estado programada a 60 km/h, "*que hubiese producido que al pasar el tren por la baliza, a la velocidad que lo hizo a 75,96 km/h, el que se accionase el freno por el exceso de velocidad y que el tren hubiese entrado en la curva a una menor y que si se hubiese querido proteger la curva además del andén, en la baliza 1680 se hubiese tenido que restringir más la curva de frenado y que supone que eso hubiese provocado retraso en el servicio; que a entender del declarante si se hubiese querido proteger la curva se tenían que haber colocado dos balizas, una para proteger la curva y otra para proteger la entrada al andén".* Y partiendo de lo anterior el recurrente entiende que existió un error de programación y planificación de las balizas que fue determinante en el descarrilamiento y vuelco de la UTA por considerar insuficientes las medidas de protección de la curva mediante una señalización visual, habiéndose podido proteger adecuadamente la curva con la sola programación de otra baliza; la baliza 1680 podía haber cumplido una función de control de la velocidad del tren si se hubiese adaptado al límite consentido en ese tramo de 60 km/h; la curva de frenado ordenada por la baliza 1680 hubiera actuado antes si se hubiese reducido la velocidad de entrada en la estación de Jesús, concluyendo con que existe una relación causal entre la inadecuada programación y el descarrilamiento y vuelco de la UTA.

SEGUNDO.- Partiendo de las anteriores consideraciones que efectúa el recurrente en su escrito inicial en el que solicita la imputación de determinadas personas, con carácter previo a analizar los argumentos que esgrime en su escrito de recurso, resulta necesario exponer las dudas que le suscita a esta juzgadora el poder atender a lo peticionado por la parte, sin vulnerar el principio de seguridad jurídica al haber sido ya objeto de debate y resuelto por la Audiencia Provincial todo lo referente a la baliza 1680, a la programación de la misma y en su caso a lo que en definitiva supone la inexistencia de una baliza que tuviese por función el proteger la curva donde se produjo el accidente y que hubiese evitado el mismo.

En efecto, a los folios 2733 y ss. (T.XV), el perito judicial amplió su informe inicial, centrando el mismo en la baliza 1680, en la posibilidad de programar la misma para que un tren pudiese limitar la velocidad a 60 km/h, sobre si funcionó correctamente para entrar en la estación de Jesús a 40 km/h, y si podía programarse para que encontrándose donde estaba limitase la velocidad en la entrada en la curva a 40 km/h en la distancia que había entre la baliza y la señal de obligación de velocidad limitada de 146 metros. En el mismo informe se hizo una descripción del sistema de seguridad FAP y de la funcionalidad del mismo. Se señaló que las balizas se colocan a pie de señal y que los trayectos en túnel con distancia mayor a 700 metros requieren de la colocación de balizas intermedias, lo que explicaría la existencia o colocación de la baliza 1680 a mitad trayecto entre ambas estaciones para recordar al tren que a la entrada en la estación de Jesús su velocidad no podía superar los 40 km/h, velocidad que debía de mantener durante 100 metros más correspondientes al andén.

El informe pericial concluyó con que sí que era posible que la baliza 1680 fuese programada para que un tren en la distancia que existiese pudiese limitar la velocidad a 60 km/h, que sí que funcionó correctamente para la finalidad a la que atendía, que era la de entrar a 40 km/h en la estación de Jesús, aún cuando llevase la velocidad de 75,68 km/h en el momento en el que pasó por encima de la baliza, indicando que lo que no podía por la distancia que el tren necesitaba para frenar, es pasar a 40 km/h por la zona de la curva y por último indicó que

teniendo en cuenta la escasa distancia entre la baliza y la señal de velocidad limitada -146 metros - no podía programarse para limitar la velocidad a la entrada de la curva.

En la ratificación al informe pericial obrante a los folios 2794 y ss. (Tomo XVI), el perito judicial manifestó que debido a la distancia existente entre las dos estaciones, más de 800 metros, por reglas de ingeniería, para que la entrada en la estación de Jesús fuese a 40 km/h se requirió la colocación de las dos balizas -la 1660, a la salida de la estación de la Plaza de España y la 1680, a mitad del trayecto-, circunstancia ésta que viene corroborada por la información remitida por Siemens (página 16 del Pliego de Condiciones Funcionales y Técnicas del Sistema, folio 4414); que se colocaron balizas análogas en el resto de la vía de la Línea 1; que se pretendía la protección de las entradas y salidas de los andenes y pasos a nivel o cambios de aguja, hecho éste que viene corroborado con la documentación remitida por Siemens (folios 4406 a 4461) en la que consta el Pliego de Condiciones Técnicas para Licitación (folio 4445**)** en el que se relaciona la casuística de riesgos a proteger entre los que no se encuentra el control de las limitaciones de velocidad preestablecidas y el Pliego de Condiciones Funcionales y Técnicas del Sistema elaborado por Siemens en respuesta al de Licitación (folios 4407 a 4428); el perito judicial reiteró que las balizas no estaban programadas para proteger la curva; que la baliza 1660 se podía programar y cumplir la función de la nueva baliza colocada después del accidente; asimismo que si la baliza 1680 hubiese sido programada a 60 km/h, hubiese frenado al tren y éste no hubiese descarrilado, coincidiendo con lo expuesto por el testigo Sr. Trinidad Delgado; evidentemente, se hubiese accionado el frenado de urgencia por el sistema FAP al pasar el tren por la baliza a la velocidad a la que pasó, 75,96 km/h, superando en más de 10 km/h la velocidad máxima programada de 60 km/h, límite fijado por el sistema para que se active el freno de urgencia. Habría que añadir asimismo que dicha programación de 60 km/h no hubiese impedido que cualquier unidad hubiese pasado por la baliza a una velocidad superior a 60 km/h e inferior a 70 km/h, sin que quedase protegida la curva atendiendo a la escasa distancia existente entre la baliza y la curva, 198 metros, y a la suavidad de la curva de frenada (al suponer tan solo una reducción de 20 km/h entre la velocidad máxima programada de 60 km/h y los 40 km/h de entrada al andén) y ello teniendo en cuenta que en el caso del tren siniestrado, en los 171 metros que recorrió entre su paso por la baliza y el punto en el que se activó el freno, la curva de frenada tan sólo sufrió un decrecimiento de 7 km/h (de 80Km/h a 73Km/h); reiteró asimismo el perito judicial que en la instalación originaria de las balizas no se tuvo en cuenta el trazado; que la baliza 1680 para lo que estaba destinada funcionaba correctamente; que la baliza 1680 no hay indicios de que no funcionara correctamente el día del accidente y finalmente que de la programación e instalación se encargó una compañía externa.

En definitiva las cuestiones que plantea el recurrente, a entender de esta juzgadora fueron en su día abordadas y resueltas, aún cuando se puedan plantear nuevas hipótesis de cómo podía haberse evitado el trágico suceso, como la nueva idea introducida por la parte de haber limitado la velocidad de entrada al andén a 20 km/h en vez de los 40 km/h que con carácter general venía establecida para todas las estaciones, limitación que hubiese generado una curva de frenada aún más intensa. No obstante lo anterior, ésta y cada una de las hipótesis que se pueden plantear llevan a un punto en común, cual es que no se previó cuando se acordó por la Administración Ferroviaria la colocación de balizas en la Línea 1 la protección de los

puntos de limitación de velocidad preestablecidas, respondiendo la colocación de las balizas en dicha línea y entre ellas las existentes en el tramo donde ocurrió el accidente, a los parámetros que salieron a licitación. Pues bien, expuesto lo anterior, a criterio de quien suscribe el presente y como se señaló al inicio del presente fundamento jurídico, la Audiencia Provincial en su momento resolvió las distintas cuestiones que plantea el recurrente y que entiende relevantes y justificativas de una imputación, si bien en sentido contrario al de éste, pues la Audiencia Provincial tuvo en cuenta para resolver los distintos recursos que interpusieron las partes todas las cuestiones que se analizaron en el informe pericial y en la ratificación al mismo. A éste respecto y en lo que atañe al correcto funcionamiento de la baliza 1680 no cabe sino dar lectura al Auto de la Audiencia Provincial (Sección 1ª) de fecha 20/12/07 (folios 2970 y ss.); respecto de la omisión de medidas de seguridad o insuficiencia de las ya adoptadas resulta relevante lo expuesto por el Auto de la Audiencia Provincial (Sección 1ª) de fecha 18/9/07 en el razonamiento jurídico segundo (folio 2653) "*...es menester destacar que debe realizarse con criterios "ex ante", consecuencia de las obligaciones contraídas, que no "ex post" y como conclusión del siniestro mismo. No cabe por tanto, incurrir en el error de enjuiciar estas situaciones desde el presente, cuando lo que exige es un juicio ex ante, esto es, teniendo en cuenta las condiciones y circunstancias existentes antes de la acción, para desde ellas hacer un juicio de previsibilidad y de adecuación de la conducta del sujeto a las normas de diligencia. Por tanto, no cabe en el ámbito del procedimiento realizar todo tipo de indagación en orden a plantearnos las distintas posibilidades e hipótesis de lo que pudiera haber ocurrido o no si en la fecha en que aconteció el hecho que motivó la incoación de las diligencias penales se hubieran adoptado unos u otros mecanismos de seguridad, cuando lo que importa es conocer si en ese momento los existentes y adoptados por los responsables resultaban adecuados para controlar el normal riesgo inherente a la actividad desplegada. No cabe duda que a posteriori se puede conocer y saber sin mayor dificultad si las medidas eran o no bastantes para afrontar determinadas situaciones y en su consecuencia para evitar o en su caso mitigar un determinado siniestro. Precisamente por ello, cuando acontecen eventos trágicos como los estudiados y se comprueba que las medidas de seguridad, que se habían manifestado suficientes durante los años en que se venía prestando el servicio de transporte de viajeros, no han respondido a las previsiones por haber fallado, bien desde la perspectiva de los medios materiales, bien de las personas encargadas del servicio de ambas , es por lo que se procede a su revisión y adaptación o perfeccionamiento....*"; y por último las distintas cuestiones que plantea el recurrente, tienen su cumplida respuesta en el Auto de la Audiencia Provincial (Sección 1ª) de fecha 7/5/08, razonamiento jurídico primero "*Las investigaciones sobre la baliza han dejado bien claro que la función que desempeñaba era la de garantizar el límite máximo de velocidad del tren de 40 km/h a su paso por la estación, sin cometido ni prevención alguna en relación con la circulación general del convoy, y en especial con la circulación por la curva donde se produjo el siniestro. En este punto las cautelas utilizadas consistían en la colocación a la entrada de la curva de una placa de límite de velocidad rebajando el general de 60 km/h a 50 km/h, es de suponer que de acuerdo con la normativa vigente, pues no consta en la causa ninguna disposición alegada por las partes o de conocimiento judicial que exigiera la adopción de otra medida adicional o diferente. Tanto el perito judicial como el de parte y los responsables de FGV, coinciden en señalar por un lado la ajenidad de la baliza a cualquier idea de protección*

de la seguridad del convoy a su paso por la curva, y por otro la ausencia de una obligación legal o reglamentaria que obligara a los responsables de su instalación o mantenimiento a hacer una cosa distinta.", razonamiento jurídico segundo, "*Las partes apelantes no obstante y a pesar del estado de cosas anterior, aducen la comisión de un delito de imprudencia imputable a los titulares...*" , "*...de la dirección de FGV, ...*" , "*...habría que determinar el grado de conocimiento y voluntad en el mantenimiento de la situación, de acuerdo con el principio de culpabilidad que rige nuestro ordenamiento, obviedad que ponemos de manifiesto porque es durante la presente investigación cuando se ha caído en la cuenta de la doble capacidad de las mencionadas balizas y de las funciones susceptibles de ser reprogramadas. Sin embargo el tema de fondo es el de la concurrencia de los requisitos definidores de la conducta imprudente, cuyo debate se ha centrado en el de la previsibilidad del resultado y en el de la omisión del deber objetivo de cuidado...*", "*...En el caso de la curva donde se produjo el descarrilamiento, como decíamos, no constaba ni consta ninguna disposición reglamentaria que establezca la obligación de programar una baliza con la función de frenar el tren si supera determinada velocidad, no hay por tanto infracción de deberes en los responsables que hubieran podido llevar a cabo dicha medida. La instalación de una señal vertical de limitación de velocidad era la medida común y general de garantizar la seguridad de la vía, rebajando la velocidad media y dirigiéndola a los conductores profesionales...*" , "*...la previsibilidad y evitabilidad del resultado, es un elemento inherente al mismo concepto del deber de cuidado, puesto que sólo de aquéllo que es previsible se puede predicar la omisión del deber de cuidado y de su evitación. Trasladados de nuevo al caso, en modo alguno era previsible que el conductor del tren rebasara la velocidad del convoy como lo hizo, por el lugar que se venía circulando desde la fecha de creación de la línea de metro.*" o razonamiento jurídico tercero: "*...el planteamiento de los apelantes ...hace hincapié en la evitabilidad del accidente, no en su previsibilidad y lo hace además sobre valoraciones acerca del deber objetivo de cuidado posteriores al suceso, cuando ya la experiencia ha superado la lógica y precedente previsibilidad razonable anterior al hecho, siendo así que la responsabilidad penal por omisión nace unicamente cuando no se adopta la regla de conducta que resulta de una valoración ex ante de los posibles peligros en el concreto sector, basada además en la regulación y normativa previa o en su defecto en la experiencia y el razonamiento.*"

Atendiendo a lo anterior, a criterio de quien suscribe el presente, las resoluciones de la Audiencia Provincial anteriormente reseñadas dan respuesta a lo peticionado por el recurrente y ello sería suficiente para rechazar la pretensión de la parte en orden a evitar la vulneración del principio de seguridad jurídica.

No obstante lo expuesto más arriba, esta juzgadora se ve necesariamente vinculada a lo ordenado por la Audiencia Provincial (Sección 2ª), en su Auto de fecha 20/01/14. En la parte dispositiva del mismo, entre las diligencias ordenadas, se encuentra aquella que acuerda que se oficie a FGV para que informe sobre las personas que en la fecha del accidente eran responsables de revisar periódicamente y decidir la ubicación y características técnicas y de funcionamiento de las balizas de limitación de velocidad instaladas en el tramo de la Plaza de España a Jesús. Dicha circunstancia, el hecho de que venga ordenada la anterior diligencia, lleva a esta juzgadora a entender, salvo que se efectúe una interpretación errónea de la resolución de la Audiencia Provincial (Sección 2ª), que dicho Tribunal entiende que no existe

obstáculo procesal para volver a incidir sobre cuestiones debatidas y resueltas relacionadas con la colocación y ubicación de las balizas, así como la ausencia de una de ellas que controlase la velocidad del tren en la entrada en la curva.

TERCERO.- Sentado cuanto antecede, y en estrecha relación con lo expuesto en el anterior fundamento jurídico, se encuentra la cuestión relacionada con la imputación de los supuestos trabajadores de FGV directamente relacionados con la programación, colocación y ubicación de las balizas. Dicho tema fue en su día resuelto asimismo por la Audiencia Provincial (Sección 1ª), si bien , como se indicó anteriormente, corresponde estar a lo acordado en el auto de fecha 20/01/14. Nada dice la resolución de la Audiencia Provincial (Sección 2ª) respecto a si una vez identificadas las personas responsables de revisar periódicamente y decidir la ubicación y características técnicas y de funcionamiento de las balizas de limitación de velocidad instaladas en el tramo de la Plaza de España a Jesús, a diferencia de la identificación de los mecánicos y responsables de taller, deben aquellas ser oídas en declaración como testigos o como imputados. Lo anterior, salvo errónea interpretación de esta juzgadora, lleva a pensar que el Tribunal entiende que aquellos pueden ser responsables penalmente a título de imprudencia de los hechos objeto del presente procedimiento.

El recurrente impugna la resolución recurrida sobre la base del necesario pronunciamiento sobre la imputación de las personas que relaciona en su escrito, entendiendo improcedente posponer el mismo a un momento posterior. En apoyo a sus argumentos se remite a resoluciones judiciales que no resultan de aplicación al presente supuesto por cuanto que en las mismas tan solo se hace referencia a los casos de admisión o inadmisión a trámite de una querella, no de procedimientos ya iniciados y en fase de instrucción.

Nada impide la posibilidad de retrasar la imputación cuando existen diligencias pendientes de practicar en orden a valorar la verosimilitud del hecho imputado y la indiciaria posibilidad de que las personas sobre las que se pide la imputación hayan podido cometer hechos concretos con trascendencia penal y más si tenemos en cuenta que la condición de imputado, pese a que en situaciones normales supone un status procesal que garantiza su derecho de defensa, en otras situaciones comporta una innegable carga procesal que se agrava en procedimientos como el presente debido a la trascendencia publica o repercusión mediática.

Así pues, la exigencia establecida en el art. 118 . 2 de la Lecrim de puesta inmediata de la imputación en conocimiento del investigado dependerá del juicio de imputación que pueda llevar a cabo el Juez Instructor.

No obstante lo anterior, procederá valorar a su vez la restricción de las posibilidades de defensa que podría producir la dilación a la hora de establecer la condición de parte imputada y que a su vez podría llevar a provocar indefensión a la parte. Pues bien, valorando los argumentos expuestos anteriormente y sobre la base de lo ordenado por la Sección Segunda de la Audiencia Provincial en su auto de fecha 20/01/14, siendo que los trabajadores de FGV que participaron en el año 99 en el proyecto de colocación de balizas en el trazado de la Línea 1 fueron el Director de Explotación, D. Vicente Contreras, el Director Técnico, D. Francisco García y el Jefe de la Diec, D. Francisco Orts, será procedente citarlos al objeto de que sean oídos en declaración como imputados.

Con respecto al interlocutor de Siemens, D. Raúl Pagnola, ningún indicio de imputación de hechos de relevancia penal recae sobre el mismo para justificar su declaración como imputado.

Como ya se indicó en la primera fase de instrucción del presente procedimiento, Siemens es la empresa que suministró la tecnología del sistema FAP a FGV, conforme a los requerimientos de ésta, que consistían en la protección de entradas y salidas de andenes, pasos a nivel y cambio de agujas. El pliego de condiciones técnicas para licitación resulta revelador al efecto (folios 4445 y ss) . En la página 12 de dicho pliego se describe la casuística de riesgos, entre los que no estaban las limitaciones de velocidad preestablecidas, dado que no se priorizó como riesgo relevante (desde el año 88 al año 99 por dicha línea habrían circulado más de 300.000 trenes), y conforme a dicho pliego, Siemens presentó su pliego de condiciones funcionales y técnicas del sistema, entre las que no incluía lógicamente balizas que controlasen la velocidad en las curvas que pudiese tener el trazado de la línea 1. Conforme a los requerimientos efectuados por FGV, Siemens da una respuesta técnica que justifica la ubicación de las balizas 1660 y 1680 en el tramo del siniestro. Al tratarse de una estación subterránea con una distancia superior a 500 metros, era necesario colocar una baliza intermedia entre las dos estaciones (página 16 del pliego de condiciones, reverso folio 4414**)**. La programación de dichas balizas obedecía a la funcionalidad pretendida con las mismas, entrada al andén de Jesús a 40 km/h y se partía de la velocidad máxima consentida en todo el trayecto, 80 km/h. No es posible por tanto con carácter indiciario, imputar hechos de relevancia delictiva al interlocutor de Siemens con FGV que se encargó de ofrecer la tecnología que demandaba la Administración Ferroviaria.

Con respecto a la declaración del Jefe de Mantenimiento de Instalaciones Fijas, D. Gonzalo Romero y el Jefe de Mantenimiento de Señalizaciones y Comunicaciones D. Ricardo Cabello, declaraciones de ambos que solicita la parte en calidad de imputados, la pretensión de la parte tampoco va a poder ser acogida. No existe indicio alguno de que la baliza 1680 no funcionase correctamente atendiendo a la funcionalidad de la misma. Así ha quedado expuesto una y otra vez en diversas ocasiones a lo largo del procedimiento, ya sea en el Informe Técnico Policial, ya por manifestaciones del propio perito judicial, ya en el informe que remitió Siemens. No consta ninguna deficiencia de mantenimiento de la baliza 1680 ni que la misma el día del accidente funcionase incorrectamente; tampoco que entre el cometido de aquéllos estuviese el de decidir la programación de las balizas. Procederá pues denegar en este punto lo interesado por el recurrente.

En atención a lo expuesto,

DISPONGO: Ha lugar a estimar parcialmente el recurso de reforma interpuesto por el Procurador de los Tribunales Sr. Ruiz Martín contra la providencia de fecha 3/3/14.

Se acuerda recibir declaración en calidad de imputados a D. Francisco Orts, D. Francisco García y D. Vicente Contreras, señalando al efecto el día 17 de junio a las 16 horas el primero, 24 de junio a las 16 horas el segundo y 26 de junio a las 16 horas el tercero.

Cíteseles a través de FGV al objeto de que comparezcan ante este juzgado durante la mañana del próximo día 13 de mayo al objeto de notificarles la presente resolución y citarlos personalmente.

Contra esta resolución cabe interponer recurso de apelación en el plazo de cinco días conforme a los trámites del artículo 766 Lecrim.

Así lo acuerda y firma el/la Magistrado NIEVES MOLINA GASSET, Magistrado del JUZGADO DE INSTRUCCION NUMERO 21 DE VALENCIA, doy fe.