



**JDO. DE INSTRUCCIÓN N° 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:

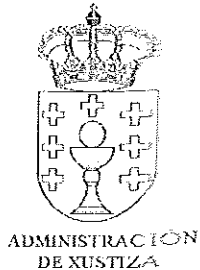
Procurador/a: D/Dª

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 N° 3 de esta ciudad, en las diligencias previas n° 4069/2013; en Santiago de Compostela, a 9 de septiembre de 2013.

HECHOS

ÚNICO.- El día 29 de agosto de 2013 se presentó por el ADIF determinada información que le había sido solicitada por auto de fecha de 20 de agosto de 2013.

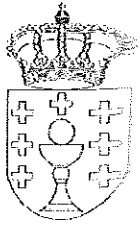
RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- A la hora de determinar dentro de una gran empresa como es el ADIF, con una compleja estructura organizativa, en que se aprecia una importante descentralización y especialización y fragmentación de funciones y de tareas, las personas a las que imputar la autoría y la participación en los hechos delictivos investigados ha de desentrañarse cuales eran los órganos que tenían competencia para provocar o adoptar decisiones relativas a la seguridad en la circulación en el tramo de la línea ferroviaria que une las estaciones de Orense y Santiago de Compostela a fecha de 24 de julio de 2013, o dicho de otro modo, ha de esclarecerse quién era aquél o quienes aquéllos en cuya esfera de competencia se hallaba la adopción de las oportunas medidas o procedimientos de seguridad para evitar el accidente ocurrido el día 24 de julio de 2013 o la posibilidad de instar la adopción de esas medidas para salvar su producción.

La Ley 39/2003 , de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario asignó al ADIF, entre otros aspectos, la administración de las líneas ferroviarias y el control de los sistemas de seguridad y de la circulación que sobre ellas se produzca; y El Reglamento sobre seguridad en la circulación, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, en el Título I bajo la rúbrica "Régimen de seguridad para la



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA



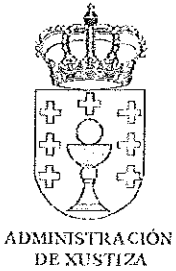
ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General" dispone en su art. 3.3 que "la responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General corresponde al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a las empresas ferroviarias que en ella operen" y en su art. 7.2 establece que "El Reglamento General de Circulación establecerá la forma en la que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de dictar las órdenes, circulares y consignas necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria. Las órdenes y circulares tendrán por objeto evitar incidencias y accidentes...".

El Reglamento General de Circulación, que aglutina las normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes de forma segura y eficaz, concreta en el órgano responsable en materia de seguridad del ADIF la aprobación de las normas (en forma de circulares, órdenes y consignas) necesarias para complementar las básicas previstas para evitar accidentes o de las normas (cartas circulares de reglamentación) que excepcionen el cumplimiento de aquellas normas, disposiciones y condiciones recogidas en el citado reglamento, haciendo, en tal caso, a la Dirección General de Ferrocarriles la correspondiente propuesta de modificación del RGC, sin perjuicio de la vigencia temporal de esas disposiciones que no se ajusten al reglamento o difieran de él.

El Estatuto del ADIF, aprobado por Real Decreto 2395/04, de 30 de diciembre, en su art. 16.1.s señala como competencia del Consejo de Administración de dicha entidad el dictado de "las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria"; y por Resolución de 11 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, se publica un Acuerdo de fecha de 31 de mayo de 2013 del citado Consejo por el que se delega en el Presidente del ADIF "la aprobación de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria" y en el Director de Seguridad en la Circulación de dicho ente "la aprobación de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria, en materia de seguridad en la circulación". De lo que puede concluirse que la seguridad en la circulación es, en virtud de delegación del Consejo de Administración del ADIF, competencia de la Dirección de Seguridad en la Circulación de dicho ente.

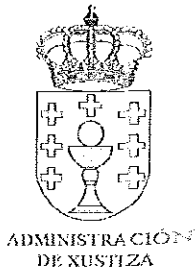
A través de dicha delegación los directivos y técnicos delegados del ADIF, que asumen el control efectivo de los riesgos en la circulación ferroviaria, han de ser considerados como potenciales autores del delito imprudente de resultados mortales y lesivos que se investiga. Lógicamente, la creación, en virtud de delegación, de esa posición de garante sustitutiva libera de responsabilidad penal al Consejo de Administración del ADIF y la traslada a la Dirección de Seguridad en la Circulación. Delegación que, en principio, no debe tacharse de gratuita pues puede ser incluso una exigencia de la posición de garante del Consejo de Administración ya que



el control de las fuentes de peligro en la circulación ferroviaria requiere una especial capacitación técnica que el presidente y consejeros del ADIF pueden no poseer, y que por ello mismo hace que la delegación sólo exonere de responsabilidad cuando se haya hecho en personas capacitadas para la función que se les encomienda, es decir, cuando el Consejo de administración del ADIF haya elegido a las personas idóneas y, además, le haya proporcionado los medios necesarios que le hayan exigido o indicado para la ejecución de su cometido con el fin de garantizar la seguridad en la circulación ferroviaria, y, en el caso que nos ocupa, en el tramo de línea donde se produjo el accidente, para con ellos poder evitar las situaciones de riesgo de accidente. Pero es más, esa exoneración de la responsabilidad por delegación de la posición de garante con aquellas exigencias que la hagan eficaz -capacidad y medios- no excluye que se le pueda exigir responsabilidad al Consejo de Administración del ADIF si la Dirección de Seguridad en la Circulación en que delega no ha desarrollado correctamente la función que se le encomendado y pese a ello no ha actuado; es decir, el Consejo de Administración del ADIF en virtud de la delegación eficaz en la Dirección de Seguridad en la Circulación pierde su posición de garante inmediato, pues la Dirección asume los principales deberes específicos de la obligación de seguridad en la circulación ferroviaria, pero seguirá siendo un garante mediato pues conserva el deber de supervisión y control sobre la actividad de la mencionada Dirección para asegurarse de que se ponen en práctica las medidas de evitación de riesgos de accidentes ferroviarios y si la Dirección no lo ha hecho o lo ha hecho incorrectamente tenía el deber de intervenir. Y esa omisión también puede ser determinante de responsabilidad.

En suma, esa delegación de la materia de seguridad en la circulación ferroviaria hecha por el Consejo de Administración del ADIF en la Dirección de Seguridad en la Circulación sólo eximirá de responsabilidad a aquel por el accidente ocurrido el día 24 de julio de 2013 si la delegación se ha hecho en personas competentes a las que se han facilitado los medios demandados o denunciados como necesarios para evitar accidentes como el ocurrido en aquella fecha en Santiago de Compostela, y, si, aún cumpliendo la delegación dichos requisitos, el Consejo de Administración ha vigilado la diligencia de dicha Dirección en el cumplimiento de la función encomendada.

Pues bien, abandonando esa potencial responsabilidad del Consejo de Administración del ADIF, centrándonos, en primer lugar, en el órgano en que se delega la seguridad en la circulación ferroviaria y ciñéndonos al tramo de línea en que se produce el accidente que ha motivado la presente causa, a la vista del organigrama e información remitida por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, pueden considerarse potenciales autores del delito imprudente de resultados mortales y lesivos que se investiga el Director de Seguridad en la Circulación, Manuel B. G., el Gerente del Área de Seguridad en la Circulación Noroeste, Fernando R. S., el Jefe de Inspección de la Gerencia de Área de Seguridad en la Circulación-Noroeste, José Antonio G. D., y los Inspectores de dicha Jefatura Carlos A. G. y Roberto S. A. pues los cinco se presentan



como destinatarios de las normas de cuidado que tienen por fin la prevención de accidentes y sus resultados dañinos en el lugar donde se produjo el investigado y sus resultados dañinos, y a los cinco incumbía, en consecuencia, a cada uno en su círculo específico de responsabilidad, la demanda de adopción o la adopción de las medidas adecuadas en relación con los riesgos para la seguridad de la circulación ferroviaria que existían tanto en la línea en que se produjo el accidente en su conjunto como en el lugar concreto del descarrilamiento. Los citados presumiblemente no cumplieron con estos deberes puesto que, conociendo las características de la vía a la altura de la curva de A Grandeira y el riesgo que creaba para la circulación de los trenes, no arbitraron medidas ante una posible desatención del conductor del tren a las indicaciones de velocidad detalladas en el documento que llevaba en cabina, cuando, atendidas las circunstancias, no podía pasarles desapercibido el peligro cierto de desatención (somnolencia, cansancio, rutina, etc) que podría materializarse en el descarrilamiento de un tren.

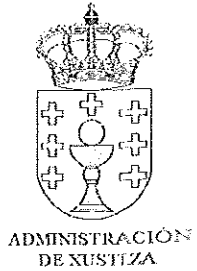
Recordemos los hechos y las circunstancias en que se produjo el accidente. El día 24 de julio de 2013 a las 20.39.06 horas el conductor del tren de la serie 730 Alvia 151 procedente de Madrid-Chamartín y con final de trayecto en la ciudad de Ferrol, Francisco José C. A., cuando circulaba por la línea de Alta Velocidad Orense Santiago, aproximándose a Santiago, a 199 km/h, recibió una llamada del interventor del tren, la contestó y mantuvo con él una conversación sobre la posibilidad de circulación por una determinada vía en la estación de Puentedeume hasta las 20.40.55 horas, momento en que el tren circulaba a 195 km/h. Cuatro segundos después, a la misma velocidad, aplica el freno de emergencia y siete segundos después a una velocidad de 179 km/h descarrila el tren a 16 metros de la curva de «A Grandeira», situada aproximadamente a unos 3 km de la estación de Santiago de Compostela, en el punto kilométrico 84,413 de la línea Orense-Santiago. Como consecuencia del descarrilamiento, las dos locomotoras, los dos furgones generadores diésel, el coche cafetería y los ocho coches de viajeros se salieron completamente de la vía causando la muerte de setenta y nueve personas y lesiones a otras muchas.

La línea de Alta Velocidad Orense-Santiago de Compostela de 87 kilómetros de longitud se caracteriza por el elevado número de pasos superiores (27), pasos inferiores (32), túneles (33) y viaductos (40). La curva de «A Grandeira» es una curva circular de radio 402 metros que se configura entre los puntos kilométricos 84,429 y 84,691 y se sitúa a escasos cientos de metros de la salida de un túnel que el tren Alvia nº 151 tardó en recorrer unos segundos.

La velocidad máxima a la que el tren podía circular en el tramo Bifurcación Coto da Torre- Bifurcación A Grandeira (línea 082) era de 220 km/h o 200 Km/h, según se emplease, respectivamente, el sistema de seguridad ERTMS o el ASFA y en el punto del descarrilamiento la velocidad máxima era de 80 km/h. Ese cambio de velocidad a 80 km/h se imponía en el km 84,230 hasta el 85,000 y venía señalizado en el Libro Horario y Cuadro de Velocidades de que disponía el agente de conducción en cabina y con una señal lateral en la vía justo



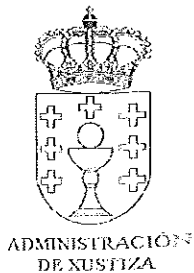
en el hectómetro donde se impone el cambio de velocidad a 80 km/h máximo, sin indicación previa alguna en la vía. El tren necesita de varios kilómetros para realizar esa reducción progresiva de velocidad en condiciones de seguridad para los usuarios.



El tren iba equipado con los sistemas de seguridad ERTMS (Sistema Europeo de Gestión de Tráfico Ferroviario) y ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático), pero operaba con éste último, puesto que el Director de Seguridad en la Circulación de ADIF, a petición de RENFE por la aparición de fallos del sistema en las transiciones STMEbicab-ETCS de la línea de Alta Velocidad Orense-Santiago, en fecha de 23 de junio de 2012 había autorizado que, de acuerdo con el RGC y las PTO, los trenes de la serie 730 pudieran circular por la línea Orense-Santiago con el sistema ERTMS embarcado desconectado, con la protección del ASFA digital (ERTMS Nivel 0 + ASFA) y de la señalización lateral, como habían venido circulando antes de esa fecha desde la puesta en servicio de la línea las composiciones Talgo remolcadas por locomotora. Ese sistema ASFA, aunque inicialmente no estuviese previsto así en el proyecto, ya se empleaba desde la puesta en servicio de la línea en el acceso a Santiago desde el punto kilométrico 80,169, es decir desde unos 4 kilómetros antes del lugar del accidente.

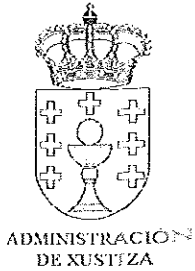
El sistema ASFA proporciona información al maquinista en cabina de las condiciones más relevantes de la vía a través de las balizas instaladas en ella y activa el freno de urgencia del tren, de forma automática, si el maquinista no confirma ciertas indicaciones de la vía que exigen esa confirmación o no limita la velocidad del tren a menos de 200 kilómetros por hora, pero no informa del punto kilométrico en que se encuentra ni obliga al tren a adecuarse a una velocidad determinada por debajo de ese límite, como la máxima de 80 km/h que regía en la curva de A Grandeira según el Cuadro de Velocidades, aunque el tren la superase. El ERTMS es un sistema más avanzado y completo que el ASFA en la medida en que proporciona mucha más información al maquinista y, en lo que interesa, realiza una supervisión de la velocidad del tren determinando la velocidad máxima en cada momento a la que puede circular. Cualquiera que sea el nivel de ERTMS con que se opere (nivel 1 o 2), avisará al maquinista de las limitaciones de velocidad y le comunicará la obligación de frenar, y de no frenar, el sistema realizaría de manera automática el frenado para cumplir con las órdenes de las señales.

Expuesta la situación en que se produce el accidente, sorprende que el propio ADIF señale, en la información relativa a la seguridad en la circulación facilitada, como pilares básicos de la seguridad en la circulación "el conocimiento de la línea" por el maquinista y "el cumplimiento de las velocidades máximas autorizadas" por el mismo y, paralelamente, considere el "error humano", dada su alta probabilidad, como un aspecto importante a considerar para garantizar la seguridad en la circulación, y, sin embargo, en el presente caso haya omitido cualquier tipo de respuesta del sistema ante el previsible fallo humano. Al proyectar la circulación en la Línea de Alta Velocidad Orense-Santiago con



el sistema ERTMS el procedimiento de seguridad prevé ese fallo y da una solución: superada la velocidad máxima autorizada si el conductor no frena lo hace el sistema. Al permitir circular con el sistema ASFA desaparece la respuesta del sistema de seguridad ante el fallo humano y no se dota al procedimiento de otras medidas de seguridad que mitiguen las consecuencias de la posible falta humana. Uno y otro sistema parten de igual información al agente de conducción para los casos de cambio de velocidad: conocimiento del maquinista de la línea, conocimiento del maquinista del cambio de velocidad por el Libro Horario y Cuadro de Velocidades y señal del cambio en el mismo lugar donde entre su imposición sin preanuncio, pero en el ERTMS se introduce información en el sistema para frenada automática si se sobrepasa el límite y en el ASFA no, dejando en este caso la seguridad en la circulación sin otra medida que aquel conocimiento para evitar un accidente por exceso de velocidad y sus potenciales resultados lesivos. Por tanto, se deja exclusivamente en manos del maquinista la reducción de velocidad de 200km/h a 80km/h confiando en que conoce la vía, que en el caso integra una curva pronunciada, y en que conoce un punto kilométrico en el que ya debe circular a la velocidad reducida sin advertencia previa alguna para solventar un posible desliz del maquinista y a pesar de que a quién incumbía velar por la seguridad de los usuarios le era perfectamente conocible que la probabilidad de error humano era alta, más si cabe si se considera que la repetición en la línea de sus características (constantes entradas y salidas de túneles y de pasos por viaductos) lo facilita, al depender exclusivamente la decisión del cambio de velocidad de la percepción de aquél de la ubicación del lugar por el que circula el tren en función de la visualización de los postes kilométricos y hectométricos o del entorno, así como también le era previsible que si se producía el error en ese lugar, en las proximidades de la curva de "A Grandeira", era muy posible que se materializase en un fatal desenlace como el ocurrido el día 24 de julio de 2013.

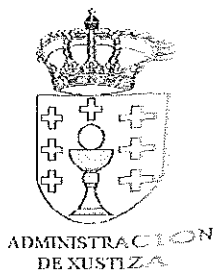
Y ese conocimiento de la situación expuesta no debe predicarse sólo de quienes están en contacto directo o más próximo con la situación concreta de riesgo sino también de los órganos directivos y gestores alejados que debían velar por el cumplimiento diligente de la actividad de los primeros en materia de seguridad en la circulación, es decir, de todos aquellos que conociendo o debiendo conocer el riesgo para la vida e integridad de los usuarios de la línea de Alta Velocidad Orense-Santiago y pudiendo remediarlo no han adoptado medidas para evitarlo mediante la observancia de las normas de prevención atinentes al caso, incumpliendo los deberes de cuidado impuestos por la normativa del sector ferroviario; pues advertir aquella situación de riesgo retenida en el tiempo (circulación en una polémica o controvertida línea de alta velocidad con trayectos que imponen bruscos cambios de velocidad con el sistema ASFA y sus características básicas y, por ello, sus deficiencias) y las medidas elementales disponibles que podrían adoptarse para resolver aquel (balizas de frenado dispuestas en la vía, señalización visual o sonora previa, etc,) no exige un pormenorizado conocimiento de la situación ni un especial conocimiento técnico para quienes se mueven en el sector. Todos los órganos gestores y directivos encargados la



seguridad en la circulación conocían o debían conocer aquella situación y con su capacidad y rango de dirección podían haberla impedido. Todos eran destinatarios de las normas de cuidado que tienen por fin la prevención de accidentes, pues a todos incumbía, a cada uno en su círculo específico de responsabilidad, la organización y dirección del trabajo dentro de la empresa para conseguir ese fin prioritario de evitar accidentes. Deber de cuidado que todos asumen en cuanto garantes de la indemnidad de los usuarios de la línea, no solo en la actuación ordinaria de las empresas ferroviarias que operan en ella sino incluso cuando esta llega a ser descuidada por la confianza, la rutina o la distracción, cosa que parece que en el caso de Autos concurre. En fin, las muertes y lesiones ocasionadas por el descarrilamiento del tren Alvia 150 ocurrido el día 24 de julio de 2013 en la curva de "A Grandeira", son imputables objetivamente a todos ellos, pues todos, delegantes y delegados, han tenido un dominio real sobre la fuente de peligro. Y, de ahí, que todos hayan de ser considerados potenciales autores del sobredicho delito imprudente.

SEGUNDO.- Alcanzada tal conclusión ha de subrayarse a continuación que la información disponible evidencia que la situación en el tramo de la línea entre las estaciones de Orense y Santiago de Compostela, en lo que a la causa concierne, era a fecha de 24 de julio de 2013 la misma que a la fecha de su entrada en servicio en diciembre de 2011, pues no sólo los trenes de la serie 730 equipados con el sistema ERTMS podían circular a alta velocidad por el tramo de línea 082 donde se produjo el accidente con dicho sistema desconectado y con protección del sistema ASFA (ERTMS Nivel 0 + ASFA) y desde junio de 2012 por toda la línea, sino que incluso antes ya circulaban composiciones Talgo remolcadas por locomotora con ese mismo sistema; y ello es relevante porque puede conllevar una ampliación del círculo de potenciales autores del delito si es que las personas que han ocupado aquellos cargos han variado desde aquel momento al de la fecha del accidente, pues a ellas es extensible el reproche que se hace a los que los desempeñan actualmente. Y vuelvo a referirme no sólo a los que ocupaban cargos delegados en virtud de los paralelos acuerdos de delegación al reseñado de fechas de 27 de abril de 2012 y de 29 de abril de 2011, sino también a los que delegaron entonces.

A los efectos del delito imprudente de que aquí se trata lo decisivo ha sido permitir la circulación de trenes por un tramo de línea carente de las medidas de seguridad suficientes para mantener el peligro para la vida e integridad de sus usuarios dentro de los límites tolerados por el ordenamiento jurídico, es decir, la omisión del establecimiento de un procedimiento de seguridad que evitase el descarrilamiento de un tren; y esa omisión conlleva la infracción de un deber objetivo de cuidado que supone la puesta en peligro de los bienes jurídicos -vida e integridad física- finalmente lesionados al producirse el descarrilamiento el día 24 de julio de 2013. Y es en el momento en que entra en servicio la línea sin aparentemente las medidas de seguridad necesarias cuando esa omisión cobra virtualidad para concretarse en un resultado lesivo, que efectivamente se produce en la indicada



fecha. Hasta el momento de entrada en servicio de la línea la falta de medidas de seguridad que aquí se reprocha no podría dar lugar al delito porque al no circular los trenes era imposible que produjese daño alguno. Es precisamente al abrirse la vía a la circulación cuando el riesgo generado por la omisión de medidas de seguridad escapa del control del omitente y es a partir de ese momento cuando es exigible la responsabilidad penal de las personas que con su falta de actividad garante de la vida e integridad de los usuarios han permitido la circulación de trenes por esa línea en esas condiciones hasta que se produce el descarrilamiento del tren Alvia nº 750 procedente de Madrid con destino O Ferrol el día 24 de julio de 2013 sobre las 20.41 horas con sus tristes consecuencias.

Vistos los preceptos legales citados y demás de pertinente y general aplicación

DISPONGO

Que **debo acordar y acuerdo:**

1º.- Recibir **declaración en calidad de imputados** a Manuel B. G. y Fernando R. S., señalándose al efecto el día 18 de septiembre de 2013 a las 10.00 y 12.30 horas, respectivamente; y a José Antonio G. D., Carlos A. G. y Roberto S. A., señalándose al efecto el día 19 de septiembre de 2013 a las 09.30 horas, las 11.30 horas y 13.00 horas, respectivamente. Dichas citaciones, con copia de la presente resolución, se trasladarán a través de la representación procesal de ADIF.

2º.- Solicitar al **ADIF**, a través de su representación procesal, que facilite la identidad de todas las personas que han sido **Presidentes y Vocales del Consejo de Administración** de dicha entidad y desempeñado en la misma los cargos de **Director de Seguridad en la Circulación, Gerente del Área de Seguridad en la Circulación Noroeste, Jefe de Inspección de la Gerencia de Área de Seguridad en la Circulación-Noroeste e Inspectores de dicha Jefatura** (y domicilio si lo conoce y ya no pertenecen al ente), desde el día de entrada en servicio del tramo de la línea ferroviaria en que se produjo el accidente el 24 de julio de 2013 hasta esta fecha, a fin de poderles recibir declaración en calidad de imputados.

Notifíquese la presente resolución a las partes y al Ministerio Fiscal. Contra esta resolución cabe interponer recurso de **REFORMA** ante este Juzgado en el plazo de tres días a contar desde su notificación y subsidiario de apelación o directamente recurso de **APELACIÓN** en el plazo de cinco días.

Así lo acuerdo, mando y firmo, Luis Aláez Legerén, Magistrado-Juez del Juzgado de Instrucción Nº 3 de Santiago de Compostela.