



ADMINISTRACIÓN  
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN  
DE XUSTIZIA

## XDO. DE INSTRUCCIÓN 3 SANTIAGO DE COMPOSTELA

-

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

904100

N.I.G.:

Delito/falta:  
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 esta ciudad, en las diligencias previas nº 4069/2013; en Santiago de Compostela, a 24 de septiembre de 2013.

### HECHOS

PRIMERO.- El día 20 de septiembre de 2013 se presentó por la Abogacía del Estado, en nombre y representación del ADIF, un escrito facilitando la información que le había sido solicitada por auto de fecha de 9 de septiembre de 2013 sobre la identidad de determinadas personas de dicho ente para poder ser citadas en calidad de imputados.

SEGUNDO.- En la misma fecha tuvo entrada en el juzgado un escrito de la procuradora Dª. Sagrario Queiro García, en la representación que tiene acreditada en autos, solicitando la citación como imputado de D. Andrés Mª. C.L.

### RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- La arriba identificada acusación particular suplica que se reciba declaración en calidad de imputado al Sr. C. por haber autorizado, a finales de junio de 2012, siendo Director de la Seguridad en la Circulación del ADIF, la desconexión del sistema ETCS en trenes S 730 en la línea 082 Orense-Santiago de Compostela y haber permitido la circulación de los mismos con la protección del ASFA digital y señalización lateral.

A pesar de haberse indicado ya en el auto del pasado día 9 las razones que conducían a la imputación de las personas del ADIF cuya identificación se solicitó, entre las que se encuentra Andrés Mª. C.L., la petición de la señalada acusación particular de citación del mismo como imputado basada en aquel argumento exige, para la adecuada contestación, recordarlas aunque sea someramente.

Vaya por delante, que no es la aportada por esa acusación la razón de su llamada, como tampoco es aplicable la misma a la citación de las demás personas responsables del ADIF a las que se ha imputado, sino que a todas ellas son ajustables las expresadas en el auto de 9 de septiembre de 2013, con las matizaciones que entonces se hicieron. Intentaré explicarme nuevamente aunque,

como he dicho, de modo más conciso para evitar, en la medida de lo posible, reproducciones innecesarias.

En el proyecto constructivo inicial para la ejecución de las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones del tramo de la línea de Alta Velocidad Orense-Santiago, se preveía su ejecución en ancho IUC hasta la estación de Santiago, con un cambiador de ancho a la salida de dicha estación hacia A Coruña y con otro a la entrada de la estación de Orense, y con sistema de protección ERTMS entre ambos cambiadores. Posteriormente, ese proyecto se modifica, adoptando la solución de ejecutar todo el tramo en ancho convencional o ibérico eliminando los cambiadores y que el acceso al enclavamiento de Santiago se explotase con el sistema ASFA como venía haciéndose, es decir, que en los ocho kilómetros anteriores a la estación de Santiago, en los que se localiza la curva de "A Grandeira", el maquinista tuviese como sistema de apoyo en la conducción el ASFA y no con el ERTMS. Ese cambio, por las distintas prestaciones, ya conocidas, de uno y otro sistema, conllevaba una evidente pérdida de seguridad en la circulación en la medida en que el sistema ASFA, a pesar de estar homologado, no da respuesta ante el previsible fallo o error del maquinista, como el ocurrido en el presente caso, a diferencia del ERTMS, y, sin embargo, los responsables de la seguridad en la circulación del ADIF autorizaron dicho cambio de ERTMS a ASFA sin exigir adición alguno que reforzase la seguridad como podría ser la señalización en la vía de la reducción de velocidad por la curva o la instalación de balizas asociadas al sistema ASFA que provocasen el frenado automático de no reducir la velocidad el maquinista, etc, emitiendo el correspondiente certificado de seguridad en la circulación, siendo conocedores que ese tramo de la línea de Alta Velocidad Orense-Santiago comprendía una curva que imponía una importante reducción de velocidad y que si no se ejecutaba a la velocidad adecuada podía conducir a desastrosas consecuencias.

Así pues, los responsables de la seguridad en la circulación del ADIF autorizaron el paso de un proyecto con un sistema de seguridad que parte de la alta probabilidad del error humano y dispone de respuesta ante el mismo (en el caso, superada la velocidad máxima autorizada de 80 km/h si el conductor no frena lo hace el sistema) a un sistema vacío de previsión y de respuesta ante el fallo humano (superada la velocidad máxima autorizada de 80 km/h si el conductor no frena el sistema no actúa) sin exigir o adoptar ninguna medida de seguridad adicional, debiendo y pudiendo hacerlo, según la normativa en vigor y la tecnología disponible, para intentar paliar ese evidente déficit de seguridad en un tramo de una línea de Alta Velocidad que por integrar una cerrada curva se presenta especialmente comprometido para la circulación y, por ende, para la vida e integridad de los usuarios. Eso es lo que es objeto de reproche, ya que sobre aquellas personas del ADIF pesa el deber normativo de garantizar la seguridad en la circulación sobre cualquier otro objetivo del sistema ferroviario y, sin embargo, en este caso se han dejado primar otros intereses no clarificados (acortar el tiempo del viaje entre Orense y Santiago, compatibilizar el sistema de protección o ayuda con el que ya se explotaba en el enclavamiento de la estación de Santiago o cualquiera otros que se puedan sospechar), que legal y reglamentariamente no debían haber sido sobrepuestos en ningún caso a la seguridad de los usuarios, sin hacer nada por mitigar los negativos efectos inherentes a esa indebida e ilegal decisión, debiendo hacerlo y pudiendo hacerlo. Y no sólo eso sino que aquéllas, con conocimiento de esa situación o con el deber de conocerla por la labor y responsabilidad que sus cargos conllevan, han permitido que esa situación de déficit en la seguridad de la circulación con grave riesgo para la vida e integridad de las personas se mantuviese hasta la fecha del accidente que ha motivado la apertura de la presente causa, cuando también los que han ocupado aquellos cargos con posterioridad a la puesta en servicio de la línea tenían la obligación legal de corregirla, y normativa (a través de normas complementarias o modificativas de las disposiciones básicas del Reglamento de la Circulación Ferroviaria) y tecnológicamente (mediante, al menos, la instalación de balizas y señales) podía hacerse, y parece que sin un elevado coste.



En definitiva, ha habido, cuando menos, una grave falta de diligencia por aquellos responsables tanto en la actuación preventiva como en la correctiva que les eran legalmente exigibles y que a la postre ha contribuido al fatal desenlace del pasado día 24 de julio, pues han permitido que en un tramo muy delicado para la circulación de una línea de Alta Velocidad y, en consecuencia, para la vida e integridad de los usuarios, se sustituyese un sistema (ERTMS) que, además de apoyar en la conducción al maquinista, da una respuesta ante el error humano (frenado automático si se supera la velocidad permitida), por otro que si bien está homologado se presenta, sin necesidad de especiales conocimientos, inválido, en ese tramo donde se produjo el descarrilamiento, para garantizar una circulación segura sin acompañarlo de alguna medida adicional con ese objetivo, estando obligados a ello y teniendo a su alcance los medios para hacerlo sin especial dificultad.

Desde esta perspectiva, la autorización de junio de 2012 de desconexión del sistema ETCS/ERTMS en trenes S 730 en el tramo de la línea 082 Orense-Santiago de Compostela en que se operaba con dicho sistema de seguridad y el permiso para la circulación de los mismos con la protección del ASFA digital y señalización lateral sin ningún adiconamiento de seguridad, podrá considerarse otra negligencia en la actuación de aquéllos responsables del ADIF, pero esa posible imprudencia, en cualquier caso, no ha contribuido al accidente que ha originado el presente procedimiento, pues en el lugar que se produjo nunca estuvo instalado el sistema ERTMS desde que se abrió la línea al servicio por aquel cambio en el proyecto.

SEGUNDO.- Procede a continuación y dando cumplimiento a lo dispuesto en el auto de fecha de 9 de septiembre de 2013 fijar las fechas para la declaración de las personas entonces señaladas como imputadas y ahora ya identificadas. Y teniendo en cuenta la reserva de salas, el imprescindible tiempo para algunas citaciones y la disponibilidad de quien instruye se señalan en la parte dispositiva de esta resolución los días para la práctica de tales diligencias.

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

### DISPONGO

Que **debo acordar y acuerdo recibir declaración en calidad de imputados** a:

1º.- Andrés C. L. y Juan Carlos C. D., señalándose al efecto el día 9 de octubre de 2013 a las 10.00 y 12.30 horas, respectivamente;

2º.- Gonzalo Jorge F. M. y Mercedes R.A., señalándose al efecto el día 10 de octubre de 2013 a las 10.00 y 12.30 horas, respectivamente;

3º.- Julio G.-P. R. y Félix D.M., señalándose al efecto el día 23 de octubre de 2013 a las 10.00 y 12.30 horas, respectivamente;

4º.- Benigno B.R., Alicia P.M. y Jesús del B. F.-M., señalándose al efecto el día 24 de octubre de 2013 a las 09.30 horas, las 11.30 horas y 13.00 horas, respectivamente;

5º.- José María P.C. y Jesús Miguel P. de C., señalándose al efecto el día 13 de noviembre de 2013 a las 10.00 y 12.00 horas, respectivamente;

Todas las citaciones anteriores, con copia de la presente resolución y de la de 9 de septiembre de 2013, se trasladarán a través de la representación del ADIF.

6º.- Jorge B.S., Juan Ángel M.L. y Javier H.D., señalándose al efecto el día 14 de noviembre de 2013 a las 09.30 horas, las 11.30 horas y 13.00 horas, respectivamente; la citación del primero se hará a través del representante del ADIF, las del segundo y tercero por carta de correo certificado con acuse de recibo dirigidas, respectivamente, a xxxxxxx. También habrá de acompañarse copia de aquellas resoluciones.

7º.- Carlos María J.C., Mercedes C.F. y Gerardo Luis G.G., señalándose al efecto el día 20 de noviembre de 2013 a las 09.30 horas, las 11.30 horas y 13.00 horas, respectivamente; las citaciones se harán por carta de correo certificado con acuse de recibo dirigidas, respectivamente, a xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx. También habrá de acompañarse copia de aquellas resoluciones.

8º.- José Carlos A.H., Carlos B.M. y Manuel N.G., señalándose al efecto el día 21 de noviembre de 2013 a las 09.30 horas, 11.30 y 13.00 horas, respectivamente; las citaciones se harán por carta de correo certificado con acuse de recibo dirigidas, respectivamente, a xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx. También habrá de acompañarse copia de aquellas resoluciones.

9º.- Antonio G.M. y Enrique V.P., señalándose al efecto el día 11 de diciembre de 2013 a las 10.00 y 12.30 horas, respectivamente; las citaciones se harán por carta de correo certificado con acuse de recibo dirigidas, respectivamente, a xxxxxxx. También habrá de acompañarse copia de aquellas resoluciones.

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.