

**JUZGADO DE INSTRUCCIÓN
NÚMERO CINCO DE MÓSTOLES**

Procedimiento: Diligencias Previas nº 3076/2012

AUTO

En Móstoles, a quince de julio de dos mil trece.

HECHOS

ÚNICO: Las presentes actuaciones se incoaron en virtud de aviso procedente de la Comisaría de Móstoles, comunicando el 7 de agosto de 2.012, que se había producido un accidente en las cocheras de Metro Sur de Loranca, dentro del término municipal de Móstoles, y que al parecer, había una varón y una mujer fallecidos, y un menor de edad y una mujer heridos, que habían sido trasladados al centro hospitalario; siendo que los hechos podrían ser constitutivos de un delito contra los derechos de trabajo, o de homicidio y lesiones imprudentes, se incoaron Diligencias Previas, habiéndose practicado todas las diligencias de investigación que se han considerado necesarias para la instrucción de la causa.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

ÚNICO: Las presentes actuaciones se iniciaron en virtud de los hechos que tuvieron lugar el 7 de agosto de 2.012, consistentes en la colisión de un convoy de Metro-Sur con un talud, al final de la vía no comercial de las cocheras de Metro-Sur, en el municipio de Móstoles, con resultado de dos heridos y dos fallecidos, uno de ellos un operario de las cocheras, +++, que según las diligencias de investigación, no estaba realizando ninguna función relacionada con su actividad laboral, sino que simplemente había accedido a las vías, de acceso restringido a personal no autorizado, para enseñar el funcionamiento de los vagones a unos familiares (su mujer, +++, e hijo menor de edad, +++) y a la joven +++, de 16 años de edad y nacionalidad suiza, que estaba pasando unos días en España, a cargo del Sr. +++ y la Sra. ++, y trabajando en el cuidado del menor ++. Personas estas últimas que no estaban autorizadas, según las normas de la empresa, a estar en la zona del accidente.

No consta, de las diligencias de investigación practicadas, indicios de criminalidad alguno que permita continuar con la tramitación de esta causa penal. Así, consta que +++ estaba autorizado para acceder a la vía de pruebas donde tuvo lugar el siniestro, y para usar la vía y conducir los trenes, pues era Gerente de Área de Mantenimiento de Trayecto Corto, y tenía conocimientos sobre el manejo del tren siniestrado, al tener una antigüedad de más de 10 años en el Metro de Madrid.

El Sr. +++, responsable de dar acceso a los trenes para las distintas vías, dice que sobre las 19:05 horas se personó +++ solicitando que le diera acceso a la vía de pruebas, porque iba a sacar una unidad; que como esta persona tiene autorización para usar esa vía, le dio acceso para hacer uso de la misma; que ha visto como esta persona llegaba con el tren a la vía, y regresó nuevamente, escuchando un ruido extraño, percatándose que el tren había colisionado con el talud. De la declaración del Sr. +++ y de +++, se desprende que el primero desconocía que +++ se hubiera personado en el lugar con familiares, y que fueran a acceder al tren personas ajenas a la empresa, siendo cuando se acercaron a la cabeza del tren tras percatarse de la colisión, cuando se percataron de que había varias personas, escuchando la voz de un niño. Lo mismo se desprende de la declaración de +++, conductor de maniobras de la empresa METRO DE MADRID, que estaba en la cabina del Jefe del Depósito, junto con su compañero +++, cuando tuvo lugar el siniestro. Es más, en los primeros momentos, a presencia de S.S^a, durante la diligencia de levantamiento de cadáver, todavía no se sabía con certeza el número de personas que pudieran estar atrapadas en la cabina, al desconocer los operarios que el trabajador hubiera accedido con otras personas al tren. Del visionado de las imágenes perimetrales aportadas por la Dirección de Seguridad de la Empresa METRO DE MADRID, se desprende cómo el tren accidentado sale de los angares y entra en la vía de pruebas a las 19.13 horas del 7 de agosto de 2.012, entrando en la vía de pruebas a las 19:13 horas, y produciéndose la colisión a las 19:25 horas, sin apreciarse ninguna contingencia externa al propio tren que haya podido producir e intervenir en la causación del siniestro. El responsable del Área de Mantenimiento de Material Móvil declara que, al tratarse de una vía de pruebas, no existen sistemas automático de frenado, sino que ha de ser el conductor del tren quien detenga el vehículo.

Del informe pericial obrante a los folios 253 y siguientes de las actuaciones, donde se analizan las imágenes almacenadas en los discos duros recuperados de los vagones de metro afectados por el accidente, se desprende que no existen imágenes de lo ocurrido en el interior de las cabinas de conducción. Sí se recoge, en la cámara 2, que sobre las 19:06 horas, se detecta la presencia de personas en el vagón 8408, que

parecen acceder a la cabina de conducción, registrándose a las 19:07 horas el encendido de las luces interiores del vagón, y seguidamente, cómo un hombre adulto y una mujer joven salen de la cabina de conducción y se dirigen hacia el extremo opuesto, correspondiéndose esta mujer con la menor fallecida +++, lo que supone una infracción y una actuación negligente por parte del operario de metro +++, al permitir el acceso a la cabina de conducción de personas no autorizadas. Se indica en este informe que ++++ permanece unos segundos sola en la cabina de conducción del vagón 8403, mientras el Sr. +++ espera en el vagón intermedio, regresando seguidamente ambos a la cabina del vagón 8408, entrando primero ++ y después el Sr. ++, permaneciendo durante todo este tiempo el tren parado. Sin embargo, a las 19:08 horas, se recoge cómo el tren se pone en marcha, con el vagón 4808 como cabeza de tren, encontrándose varias personas en ese momento en la cabina de este vagón, lo que constituye una infracción de las normas de prudencia y de prevención de riesgos imputable al operario de METRO SUR, Sr. +++. De hecho, se aprecia en las imágenes que el tren se detiene a las 19.10 horas, y seguidamente se abre la cabina de conducción y salen cuatro personas (las víctimas del siniestro), que se dirigen seguidamente a la cabina opuesta del vagón 8403, entrando todos en ella, viéndose como +++ porta una cámara de fotos colgada del cuello, poniéndose enseguida el tren en movimiento a las 19.12 horas, siendo el vagón 8403 cabeza de tren, y deteniéndose a las 19:15 horas, hora a la que los cuatro ocupantes salen de esta cabina de conducción y se dirigen a la cabina 8408, poniéndose en marcha de nuevo a las 19:18 horas, siendo esta última cabina la cabeza de tren, observándose nuevos movimientos y detenciones. A las 19:23 horas se observa salir precipitadamente al Sr. +++ de la cabina de conducción 8403, dejando en su interior solos a los otros tres acompañantes, dirigiéndose él a la cabina opuesta, regresando después a la cabina donde están sus familiares, estando el tren parado en este tiempo, poniéndose de nuevo el tren en movimiento a las 19:24 horas, siendo el vagón 8403 cabeza de tren, y deteniéndose en el momento del accidente, parándose la grabación a las 19:25 horas. Según la declaración prestada por +++, todos acudieron a las Instalaciones de Metro Madrid para que su marido les enseñara el funcionamiento de los trenes (actuación no permitida, por ser una zona de acceso restringido, al que sólo puede acceder personal autorizado). Dice la Sra. ++ que no había nadie en la zona donde ellos esperaron a su marido mientras solicitaba autorización para sacar el tren, y que ellos no subieron a la cabina donde estaba el Jefe de Depósitos, por lo que es posible que esta persona desconociera que estaban allí. Declara la Sra. ++ que, en un momento dado, su marido propuso a +++ que se sentara para la conducción del Metro, utilizando la menor una

palanca que se movía hacia delante y hacia atrás con la mano, siempre bajo la supervisión de su marido, no pudiendo precisar el tiempo que estuvo +++ a los mandos del tren. Declara también que, en el momento del accidente, era +++ la que estaba sentada manejando la palanca antes referida, bajo la supervisión de su marido, y que en el momento inmediatamente anterior al de la colisión, ya estaban frenando el tren, estando +++ sentada en el lugar del conductor, ella detrás del asiento, su marido a la izquierda de +++ y su hijo a la derecha de +++; que no se alarmaron en ningún momento, y que su marido no les dio ninguna alerta, no esperándose la colisión final. Existe, por tanto, una negligencia que se estima grave, por parte del Sr. +++, al permitir, no sólo el acceso de personas no autorizadas a la vía de pruebas, al tren y a la cabina de conducción, sino incluso la conducción del tren por una tercera persona, menor de edad, aun cuando fuera bajo su supervisión.

No se desprende, de lo hasta ahora actuado, que a esa negligencia observada por el Sr. +++, concurriera alguna actuación imprudente por cualquier otro trabajador de METRO DE MADRID, pues no consta que se notificara a ninguna de las personas que allí se encontraban el acceso de personal no autorizado, ni que los allí presentes, en la oficina, pudieran ver la presencia de estas personas no autorizadas. De hecho, al producirse el accidente, como se ha indicado, existía mucha confusión acerca del número de personas que podían estar en el tren, pues el Jefe de Depósitos sólo vio al Sr. ++, autorizado para acceder a esa vía y para conducir los trenes. Del informe obrante a los folios 342 y siguientes de las actuaciones se desprende que, en esa zona, existen varias formas de conducción del tren: manual + ATP, en cuyo caso la velocidad máxima de circulación es la que permite el sistema ATP 2 (de superarse esa velocidad el tren aplica automáticamente el freno de emergencia); o sin ATP (mediante una llave especial, donde la velocidad de circulación debe ser inferior a 34 km/h, si bien no existe frenado de emergencia automático en caso de rebasarse esa velocidad, dependiendo la velocidad exclusivamente de la actuación del conductor, quien viene obligado a ajustar la velocidad a la señalización ferroviaria y a la cartelería situada al efecto. El Jefe de Depósito en el momento de los hechos, al declarar como testigo, declaró que la llave especial para conducir libremente el tren, la tienen a disposición los conductores y mecánicos, y que +++ debía tener acceso a la misma, sin que fuera necesario que el Jefe de Depósitos autorizase para su utilización, que él sólo crea una hoja de itinerario, y en este caso, fue lo que hizo; que cuando el conductor usa la llave especial, él no recibe ningún aviso en su puesto de trabajo de esta forma de proceder.

También consta informe al folio 362 de los autos, de METRO DE MADRID, S.A., donde se indica que el Sr. +++ tenía autonomía funcional, y poseía amplios conocimientos y experiencia en diversos materiales móviles y, en especial, en el tipo 8.000, en el que tuvo lugar el siniestro, siendo poseedor de varias autorizaciones para conducir en depósitos, y concretamente para conducir el tren donde se produjo el siniestro, habiendo recibido diversos cursos en materia de Seguridad y Salud, entre los años 2001 y 2011. Es más, en la descriptiva de su puesto de trabajo se indica como requisito necesario para ocupar su puesto, un mínimo de 5 años de experiencia en metro en puesto similar. Se indica también que los servicios implicados tenían todas las revisiones preventivas en orden (folio 379)

Procede, en consecuencia, decretar el sobreseimiento provisional de las actuaciones en base al contenido del art. 641.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en relación con el art. 779.1.1º de la misma Ley Procesal, al no existir indicios de la comisión de ilícito penal atribuible a persona determinada, desprendiéndose de las diligencias de investigación practicadas que el siniestro pudo tener lugar por la actuación negligente del fallecido, Sr. +++.

Vistos los preceptos citados y demás disposiciones de general y pertinente aplicación,

DISPONGO

SE ACUERDA EL SOBRESEIMIENTO PROVISIONAL Y EL ARCHIVO DE LA PRESENTE CAUSA.

Notifíquese esta resolución a las partes personadas y al Ministerio Fiscal, haciéndoles saber que la misma no es firme y que contra ella cabe interponer RECURSO DE APELACIÓN en el plazo de los CINCO DÍAS siguientes al de su notificación, ante este Juzgado y para ante la Ilma. Audiencia Provincial de Madrid.

Así, por este su auto, lo pronuncia, manda y firma, la Ilma. Sra. Dña. Susana González de la Varga, Magistrada-Juez del Juzgado de Instrucción número 5 de los de Móstoles y su Partido. Doy fe.