

JDO. INSTRUCCIÓN N. 3 de SANTIAGO DE COMPOSTELA.

El Fiscal, en el procedimiento abreviado/diligencias previas 4069/2013 del Juzgado de Instrucción número 3 de Santiago de Compostela, interesa que se dicte auto de apertura de juicio oral frente a F.J.G.A., siendo competente para su enjuiciamiento el Juzgado de lo Penal, conforme a las siguientes

CONCLUSIONES PROVISIONALES

Primera. A) El acusado, F.J.G.A., mayor de edad y sin antecedentes penales, presta sus servicios laborales para la empresa RENFE Operadora desde el 2 de diciembre de 1982 hasta la fecha, ostentando la categoría profesional de maquinista jefe de tren en el área de larga distancia desde el 19 de diciembre de 2010. Para tal finalidad cuenta con la licencia reglamentaria y las habilitaciones para la infraestructura viaria Zamora-A Coruña desde el 10 de enero de 2012 y para el pilotaje de la serie S-730 desde el 20 de noviembre del mismo año. En el curso de su profesión había realizado los cursos de formación continuada, superado los controles médicos periódicos así como las pruebas aleatorias de detección alcohólica que la reglamentación impone a los maquinistas jefe de trenes. De acuerdo con el Reglamento General de Circulación, el maquinista es el agente que tiene a su cargo la conducción de un vehículo motor de cualquier clase y el cumplimiento de las normas reglamentarias que le correspondan ejerciendo en plena vía el mando de todo el personal del tren.

La competencia de la gestión de la estructura viaria Alta Velocidad Eje Ourense-Santiago de Compostela, línea 082, corresponde a la Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y se cuenta con la autorización de puesta en servicio desde el 9 de diciembre de 2011. El tramo se encuentra realizado en ancho ibérico. La última auscultación dinámica cuatrimestral de la misma previa a los hechos que se indican a continuación se produjo el 8 de mayo de 2013 y la geométrica anual el 21 de noviembre de 2012.

Para la seguridad de la vía actúa en todo su trazado desde el 23 de junio de 2012 el sistema de alarma automático Anuncio de Señales y Frenado Automático (ASFA) que a través de un sistema de balizas y de un panel facilita al conductor determinados datos de la vía, verifica a través de unas señales la atención del conductor a la señalización y detiene el vehículo si existe un exceso en la velocidad de 200 km/h o bien si una señal se encuentra en rojo. Asimismo, la estructura en la Vía 1 cuenta con el sistema ERTMS/ECTS Nivel 1 excepto en sus extremos inicial (pkm 1,845) y final (pkm 80,069).

De acuerdo con el Cuadro de Velocidades Máximas correspondiente a la línea indicada en el momento de los hechos, desde el km 2,903 hasta el 84,230, la velocidad máxima permanente establecida es de 200 km/h, pasando a partir de ese punto a 80 km/h, cambio que se encuentra además señalizado en la baliza que se acompaña con señal E7, dotada de baliza previa, a la que precede otra señal denominada avanzada E'7 en el punto kilométrico 80'619, precedida de los tres cartelones de proximidad reglamentarios y una baliza correspondiente al sistema ASFA, que anuncia una bifurcación y que sirve de referencia para activar los sistemas de frenado para los maquinistas de vehículos como el Alvia. En el pkm. 80,803 se encuentra un cartelón de cambio de modo ASFA. En el pkm 84,176 se ubica un cartel con la indicación RGC, que indica la transición del ámbito de aplicación reglamentario de las Prescripciones Técnicas Operativas de circulación y seguridad (PTO) a la normativa del Reglamento General de Circulación. En el km. 84,429 se inicia una curva con un radio de 402 m que finaliza en el Km. 84,691.

La explotación de la misma corresponde a la empresa RENFE Operadora que a tal fin dispone el servicio ALVIA para realizar el servicio de desplazamiento de pasajeros, que es prestado con el vehículo TALGO de la serie 730, Rama 12 y el recorrido 150/151 entre Madrid-Chamartín y Ferrol.

La unidad autopropulsada del vehículo 730.012 fue autorizada para su puesta en servicio el 11 de junio de 2012 y su compatibilidad con la infraestructura ferroviaria el 13 de junio del mismo año. El vehículo cuenta con el sistema de frenado y de seguridad denominado de Hombre Muerto, que detiene el tren en caso de que el conductor se desvanezca o se ausente de la cabina a través del establecimiento de pulsación permanente de un pedal y la liberación puntual de unos botones que es preciso mantener pulsados. Asimismo, está equipado con sistema de ASFA Digital y con sistema ERTMS/ECTS, si bien éste último se había desconectado de la estructura desde el 23 de junio de 2012. El vehículo contaba con el mantenimiento exigido en la planificación exigida conforme su autorización.

Desde su primer servicio el 23 de noviembre de 2012 y hasta el 24 de julio de 2013, el acusado ha realizado en cincuenta y nueve ocasiones el recorrido de la línea de Alta Velocidad Ourense-Santiago de Compostela, veintitrés ocasiones al frente de vehículos de la serie 730.

El 24 de julio de 2013, el acusado accedió al puesto de maquinista del tren ALVIA 151, TALGO 730.012, Madrid Chamartín-Ferrol, en la estación de ferrocarril en Ourense tras recibir las indicaciones de funcionamiento del conductor que había guiado el tren desde Madrid-Chamartín y con el interventor del mismo. Desde ese momento, el vehículo estaba compuesto por dos cabezas motoras, dos Coches Extremos Técnicos, ocho coches de pasajeros y un coche cafetería. Las máquinas motoras delantera y trasera del tren habían sido revisadas a las 9 horas del 24 de julio de 2013 y contaba con una revisión periódica, la última de las cuales había sido efectuada el 16 de mayo de 2013.

El acusado contaba con la documentación que es preceptiva disponer a la vista de acuerdo con la reglamentación, en concreto el Documento de Tren, el Libro Horario de Trenes y el Cuadro de Velocidades Máximas desde el 31 de mayo de 2013 y la Consigna B desde el 15 de junio de 2013. El 24 de julio de 2013 el acusado inició la marcha del vehículo en Ourense en dirección a Santiago de Compostela a las 20:05:13 horas. A las 20:09:29 el acusado accionó el panel accionando el Modo ASFA Alta Velocidad desde el Modo ASFA Convencional al superar el cartelón que anunciaba el “Cambio de modo ASFA”.

Durante el trayecto el acusado realizó una bajada brusca de velocidad a las 20:10:01 y se activó el sistema de frenado denominado de Hombre Muerto a las 20:15:21, aproximadamente en el punto kilométrico 8,76 y a las 20:17:03, en el punto aproximado 10,84. A las 20:29:02 el sistema ASFA activa un aviso que permanece 47 segundos indicando un exceso de velocidad sobre los 201,25 km/h. Otro aviso semejante con una duración de 1:12 minutos se inicia a las 20:30:33. Asimismo, el acusado atendió una llamada a las 20:17:42, datos todos que evidencian una conducción desatenta en el trayecto.

A las 20:39:06 y mientras circulaba a 199 km/h, encontrándose en torno al pkm 78,28, próximo a las inmediaciones de A Grandeira, tramo en el que el conductor debía concentrar su atención por tratarse del final de la línea y en el que se produce la reducción de velocidad de circulación, consiguiente y que debe ser conocido por quienes realizan la conducción, el acusado atendió una llamada al teléfono móvil corporativo, que no dispone de un sistema de manos libres, realizada por el interventor A.M.M. y mantuvo la misma hasta las 20:40:55 horas (un total de 100 segundos), dependiendo de su exclusiva responsabilidad tanto aceptar la llamada atendidas las circunstancias de su función primordial de garantizar la

seguridad del vehículo y de sus ocupantes como de finalizar la comunicación si estas mismas circunstancias lo requerían.

En esta situación, a las 20:39:23 h, a su paso por la zona neutra ubicada entre el pkm 78,646 y el pkm 79,056, el acusado activó el pulsador luminoso “zona neutra”, permitiendo que el sistema comprobase el reconocimiento del maquinista de su ubicación espacial.

Instantes más tarde, el acusado omite observar la señal avanzada de baliza E'7 y los elementos propios y ajenos a la vía que le permitieran determinar su ubicación espacial cuando circulaba con una velocidad de 195,14 km/h. A las 20:39:52 h supera la baliza previa de la señal avanzada E'7 de Bifurcación A Grandeira, en indicación de vía libre (con aviso acústico del sistema), con una velocidad de 199 km/h y seguidamente rebasa la tercera y última pantalla de proximidad de la baliza E'7. A pesar de ser el punto de referencia para iniciar la reducción de velocidad para adaptarla a los 80 km/h que exige tanto la normativa vigente en el momento posterior al pkm 84,230 como la seguridad del vehículo y de sus ocupantes dadas las condiciones físicas de una vía que le era conocida, el acusado omitió la mínima atención de sus deberes profesionales al permanecer atento al contenido de una llamada que en ese momento era inadecuadamente extensa.

En el pkm 80,671 accede al interior del túnel de Marrozos y en su interior supera el cartel de aviso de cambio de modo ASFA ubicado en el pkm 80,803 cuando son las 20:40:01 h permaneciendo en la misma velocidad próxima a los 200 Km/h.

En los 100 segundos en que permanece una conversación extensa y relativa a una circunstancia que no implicaba urgencia al tratarse del acceso a una vía en un punto que pudo estudiarse sin riesgo ninguno mientras el vehículo se encontrase detenido en Santiago de Compostela, el acusado no desarrolló más actividad que el reconocimiento de la zona neutra y no realizó la correspondiente reducción de velocidad en los 5.540 metros recorridos, en quebranto de las mínimas reglas de atención y profesionales que le son exigibles.

El acusado inició el sistema de frenado de servicio a las 20:40:58 y el de servicio rápido o de emergencia a las 20:40:59, cuando se encontraba muy próximo al punto kilométrico 84,230 en que da inicio a la curva, logrando reducir la velocidad a 179,38 km/h, físicamente insuficientes para evitar que el tren iniciara su salida de la vía por el sentido propio de la circulación, que se inició en el punto 84,310, a las 20:41:06 h y concluyó diez segundos más tarde en el lugar de Angrois, termino municipal de Santiago de Compostela.

RENFE tiene suscrita póliza de responsabilidad civil con la compañía QBE Insurance (Europe) LTD.

B) Como consecuencia de las múltiples contusiones sufridas con afectación grave o destrucción de sus centros vitales, fallecieron las siguientes personas:

*Relación de los **80 fallecidos** en el accidente*

C) Además, sufrieron lesiones que requirieron la aplicación de tratamiento médico o quirúrgico para su sanidad las siguientes personas:

*Relación de **132 personas** y detalle de las lesiones sufridas como consecuencia del accidente*

D) Sufrieron además lesiones que precisaron la aplicación de tratamiento médico y quirúrgico, pero que a fecha actual no ha alcanzado la estabilidad lesional o no consta que esta se haya producido en relación con las siguientes personas:

*Relación de **8 personas** y detalle de las lesiones sufridas como consecuencia del accidente*

E) Sufrieron otras lesiones que no requirieron tratamiento médico o quirúrgico las siguientes personas:

*Relación de **4 personas** y detalle de las lesiones sufridas como consecuencia del accidente*

F) Consecuencia del accidente se produjeron desperfectos en la estructura ferroviaria titularidad de Administrador de infraestructuras Ferroviarias, que además abonó otros gastos en las siguientes cantidades:

- La infraestructura y vía por valor de 54.500 euros
- Reparación de daños a terceros por 65.385,60 euros
- Materiales por importe de 90.423,30 euros
- Instalaciones de seguridad y telecomunicaciones por 181.500 euros
- Línea aérea de contacto por 181.500 euros
- Gastos de personal por 16.500,20 euros
- Trenes talleres por 223.768,68 euros
- Servicio de tracción por 64.503,87 euros

El importe total de tales gastos es de 1.368.081,83 euros.

Segunda. Los hechos son constitutivos de:

- a) Ochenta delitos de homicidio por imprudencia grave profesional del artículo 142, apartados primero y tercero, del Código Penal.
- b) Ciento cuarenta y cuatro delitos de lesiones del art. 152.1 del Código Penal
- c) Un delito de daños del art. 267 del Código Penal

Todos ellos en concurso ideal del artículo 77 apartados primero y segundo del Código Penal.

Tercera. Es autor el acusado.

Cuarta. No concurren circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal.

Quinta. Procede imponer las penas de cuatro años de prisión, con las accesorias de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena e inhabilitación especial para la profesión de maquinista de ferrocarriles por tiempo de seis años. Costas.

Responsabilidad Civil. El acusado indemnizará, con responsabilidad civil directa de QBE Insurance (Europe) LTD y con responsabilidad subsidiaria de RENFE Operadora a las siguientes personas:

I Indemnizaciones por fallecimientos:

Relación de las distintas cantidades por persona fallecida, que suman un total de
32.356.484,49 euros

II Indemnizaciones por lesiones:

*Relación de las distintas cantidades por persona lesionada, que suman un total de **10.542.478,27 euros***

A todos los perjudicados por lesiones

Asimismo, a las personas mencionadas con anterioridad, en los siguientes conceptos:

- Los gastos derivados de desperfectos que no hayan podido informarse hasta el presente momento.
- Los gastos médicos, de rehabilitación, fisioterapia, psicológicos y farmacéuticos que se acrediten en ejecución de sentencia.
- Los gastos de transporte, manutención, alojamiento propio o de personas próximas con motivo de su atención.
- Cualquier otro gasto relacionado directamente con los hechos de este escrito, que se determine en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del tratamiento recibido

En todos estos casos, siempre que no hayan sido abonados por un seguro privado.

III Indemnizaciones por daños

Al Administrador de Infraestructuras ferroviarias en 1.368.081,83 euros.

IV En común a todas las indemnizaciones

Todas estas cantidades con aplicación de los intereses establecidos en el art. 576 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. Será de aplicación los intereses moratorios del art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro respecto de la compañía QBE Insurance (Europe) LTD.

Santiago, 26 de octubre de 2015

El Fiscal

Fdo. Antonio Roma Valdés