

AL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN Nº 3 DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DON SANTIAGO GÓMEZ MARTÍN, Procurador de los Tribunales, en nombre y representación de PLATAFORMA VICTIMAS ALVIA 04155 y de DOÑA LAURA DEL MORAL VARGAS y DON JESUS ENRIQUE DE LA ROSA DOMINGUEZ, bajo la dirección técnica del Letrado DON MANUEL ALONSO FERREZUELO, comparezco ante el Juzgado y como mejor proceda en Derecho,

D I G O

Que mediante el presente escrito, y habiéndome sido notificado Auto de fecha 3 de diciembre de 2018, con fecha de notificación 3 de diciembre del año en curso, por el que se acuerda la continuación del procedimiento por los trámites del procedimiento abreviado y al no considerarla ajustada a derecho, dicho sea en términos de defensa, vengo a interponer contra dicha resolución **RECURSO DE REFORMA**, por los siguientes motivos,

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I.- Se interpone el presente Recurso al amparo de lo establecido en el art. 216 de la vigente Ley de Enjuiciamiento Criminal, en relación con el art. 217 del mismo Texto Legal.

II.- Se interpone el presente Recurso de Reforma ante la misma Autoridad Judicial que dictó la resolución objeto de la impugnación, conforme se dispone en el art. 219 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

III.- Se formaliza dentro del plazo de los tres días siguientes al de la notificación de la resolución recurrida, conforme a lo dispuesto en el art. 211 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

IV.- Igualmente se cumple con los requisitos previstos en el art. 220 del prenombrado Texto Legal.

MOTIVOS

PRIMERO.- DE LA RESPONSABILIDAD DEL SR. LANCHARES ASENSIO.

Ha sorprendido sobremanera al Letrado de esta representación el sobreseimiento respecto del Director de la Seguridad en la Circulación de RENFE, desarrollada en el Fundamento de Derecho Octavo del Auto objeto del presente recurso, dado que, hace poco más de un año, el día 19 de octubre de 2017 se dictó por parte del mismo Auto por el que se acordaba recibir declaración en calidad de investigado al Sr. Lanchares.

Y muy al contrario de cómo se recoge en el Auto de fecha 3 de diciembre, desde que se acordó su imputación las pruebas que se han practicado, lejos de eximirle de responsabilidad, han corroborado su responsabilidad en los hechos.

La única prueba que se puede considerar en su descargo es su propia declaración, la cual por motivos obvios no podía ser en otro sentido.

No así la declaración del los técnicos de INECO, pero sobre todo, y lo más importante la prueba que fue acordada curiosamente en el mismo Auto en el que se acordaba la citación del Sr. Lanchares como investigado, el Informe solicitado a la Agencia Europea del Ferrocarril, que fue aportado por esta con fecha junio de 2018, que tal y como vamos a desarrollar hace responsable tanto a ADIF como a RENFE de las múltiples deficiencias en seguridad de dicha línea, que NUNCA tuvo que haberse puesto en funcionamiento.

Así en el Auto de fecha de 19 de octubre de 2017 en su Fundamento de Derecho Primero se dice textualmente: “... *la tarea de evaluación de riesgos previa a la puesta en funcionamiento de la línea no era una competencia exclusiva de ADIF, sino compartida con la operadora ferroviaria quién, en caso de advertir alguna situación de riesgo, podría incluso cuestionar u oponerse a la emisión del preceptivo certificado de seguridad que habría de emitir la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF.*”

El Informe emitido por D. Chris Carr, de la Agencia Europea del Ferrocarril de fecha 15 de enero de 2018 corrobora lo anterior en varios apartados de su Informe emitido a petición del Juzgado.

Así al Punto 2 de su Informe se dice textualmente: “*Con arreglo al artículo 9 de la Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura deben establecer un sistema de gestión de la seguridad para garantizar el funcionamiento seguro del sistema.*”

En el Artículo 9 de la Directiva 2004/49/CE se requiere que el sistema de gestión de la seguridad:

- *cumpla los requisitos del anexo III de la Directiva 2004/49/CE, que incluye: d) procedimientos y métodos para llevar a cabo la evaluación de riesgos y para aplicar las medidas de control de riesgo siempre que un cambio de las condiciones de funcionamiento o un nuevo material supongan nuevos riesgos en la infraestructura o en los servicios”*
- *garantice el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria, incluidos la prestación de servicios de mantenimiento y el empleo de contratistas.*

Por tanto, según el ERA y en aplicación a la legislación vigente en el momento de puesta en servicio de la línea, la responsabilidad de evaluar los riesgos antes de la puesta en servicio de la línea no es algo exclusivo del administrador de la infraestructura, sino que también compete a la empresa ferroviaria, como es del todo lógico, lo que viene a respaldar la imputación realizada en su momento en el Auto de fecha 19 de octubre de 2017 del Sr. Lanchares.

En dicho Auto se recoge que. *“Con ello se sitúa al Sr. Lanchares en situación equiparable a la del propio Sr. Cortabitarte de tal modo que cualquier posible defecto en la evaluación de riesgos que pudiera tener incidencia causal en la generación del siniestro sería corresponsabilidad de ambos”*.

Resulta obvio que RENFE debe ser garante y tiene responsabilidad de los posibles riesgos en la nueva línea, y debería haber controlado a través del correspondiente análisis de riesgo dicha circunstancia. Tal y como exige la normativa y así lo explica la ERA en su Informe de fecha 15 de enero de 2018.

Así en el Punto 2 se dice: *“En virtud del artículo 9, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, el anexo II del Reglamento (UE) nº 1158 y el Reglamento (UE) nº 1169/2010 requieren:*

- *Existan procedimientos para detectar los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria, incluidos los que se derivan directamente de las actividades laborales, definición de puestos de trabajo o carga de trabajo, así como las actividades de otras organizaciones/personas.*
- *Existan procedimientos para elaborar e implantar medidas de control de riesgos.*

Para continuar diciendo: *“En conclusión, desde un punto de vista normativo y técnico, las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras tienen la responsabilidad, a través del sistema de gestión de la seguridad, de controlar todos los riesgos asociados a sus actividades. Deben cooperar en aspectos en los que tengan interfaces compartidas que puedan afectar a la instauración de unas medidas de control de riesgo idóneas.”*

Y si nos ceñimos al modo de producirse el accidente en cuestión, es decir, un descarrilamiento, la ERA lo tiene claro: *“El riesgo de descarrilamiento causado por el exceso de velocidad en tren debe por tanto formar parte de la evolución del riesgo tanto de la empresa ferroviaria como del administrador de la infraestructura. Dicha evaluación del riesgo debe tener en cuenta todos los factores contribuyentes, como la curva de la línea y la velocidad de servicio, que podrían incrementar la probabilidad o la gravedad del riesgo. La empresa ferroviaria y el operador de la infraestructura deben debatir y convenir las medidas de control del riesgo”*.

La ERA es rotunda a la hora de determinar que la empresa ferroviaria (RENFE) tiene la obligación de realizar y tener una evaluación de riesgos ante la puesta en marcha de una nueva línea, no solo es obligación de la empresa administradora de la infraestructura.

Pero el motivo por el que se solicita que se deba abrir juicio oral contra del Sr. Lanchares como máximo responsable de la seguridad en RENFE no solo es por esa ausencia de una análisis de riesgo previo a la puesta en marcha de la línea, sino también por la desconexión del ERTMS, o lo que es lo mismo, un cambio significativo en la seguridad de la línea.

En el Auto de 19 de octubre de 2017 en su Fundamento de Derecho Primero se habla de esta cuestión y se pone en relación con el Sr. Lanchares y sí tuvo o no responsabilidad en esa desconexión. *“Por otra parte, no podemos obviar que fue el Sr. Lanchares el que, al poco tiempo de inaugurarse la vía, solicitó de la Dirección de Seguridad en la circulación de ADIF la desconexión del ERTMES, desconexión que fue autorizada el mismo día por el Sr. Cortabitarte sin que conste que, con carácter previo, se hubiere realizado una previa evaluación del riesgo que podría representar para la seguridad en la circulación tal desconexión que, si bien en principio se preveía temporal, a la postre se mantuvo durante casi un año y estaba vigente a la fecha del accidente.”*

A estas alturas del procedimiento, ya nadie pone en duda, dado que así lo han establecido los peritos, y la propia Agencia Europea del Ferrocarril, que la desconexión del sistema ERTMS supuso un cambio en la infraestructura, pero es más, asociada directamente a la seguridad y que era conocida tanto por ADIF y por RENFE, y ambas sabían y aceptaron que no se había efectuado la más mínima evaluación de riesgo antes de aprobar ese cambio y descenso sustancial en la seguridad de la vía, algo que tanto jurídica como técnicamente era mas que evidente que tenían que haber hecho.

Y así también lo refleja la ERA en su Informe de fecha 15 de enero del año en curso: *“La evaluación del riesgo debe tener lugar en la fase de diseño y revisarse siempre que se efectúe un cambio en la infraestructura durante el proyecto o siempre que un cambio de las condiciones de funcionamiento o un nuevo material supongan nuevos riesgos en la infraestructura o en los servicios.”*

Pero es más, hay un hecho muy significativo y que de alguna manera corrobora todo lo anterior, y es que con fecha 15 de diciembre de 2011 D. José Ramón Iglesias Mazaira remite un correo a su entonces superior, José Luís Rodríguez Vilariño advirtiéndole del riesgo en dicha curva, y al parecer, o así se desprende de la lectura de dicho correo, parece ser que se le había encomendado al Sr. Iglesias Mazaira que comprobase el comportamiento del ERTMS en dicha línea y sobre todo en la curva.

Entiende esta representación que el hecho de que el Sr. Mazaira, Jefe de Maquinistas de Orense, que en un trayecto, no de prueba, sino con pasajeros, detectase graves irregularidades en la curva donde se produjo la catástrofe, lo puso en conocimiento de sus Jefes, quienes, parece ser, no hicieron nada, evidencian varias irregularidades y de todas ellas el máximo responsable es el Sr. Lanchares, en primer lugar que el riesgo era tan evidente que esta persona sin ser un experto lo detectó en su primer viaje, de lo que se infiere que el riesgo en la curva era más que evidente y de que de haberse hecho un análisis de riesgo se hubiese detectado y se hubiese podido solucionar antes de la puesta en servicio de la línea, segundo, que aún teniendo el aviso RENFE nada hizo para solucionar el problema y Tercero, que como máximo responsable de seguridad en RENFE no se hubiese establecido protocolos eficaces para que cuando un empleado detecte un mal funcionamiento de cualquier sistema, dicho

aviso sea tratado con total celeridad y la máxima rigurosidad, para algo se crea un puesto de Responsable de Seguridad y para algo se le paga un sueldo.

Pero es más, la Agencia Europea del Ferrocarril en su Documento de Asesoramiento a la Comisión Europea ERA / ADV 2015-6 indica que *“No se explica cómo gestionó el equipo directivo los peligros detectados por el conductor principal de Renfe en diciembre de 2011”*.

En ese mismo documento de asesoramiento, la Agencia Ferroviaria Europea cita la responsabilidades jurídicas y corporativa de RENFE en el apartado:

“Gestión de responsabilidades en Renfe Operadora y evaluación de los riesgos de la conducción del tren” dice lo siguiente

“Las funciones y responsabilidades jurídicas y corporativas (seguridad) en cuanto al equipo directivo, al director del departamento de seguridad, al diseñador de los cometidos de los conductores de tren¹⁹ y al diseñador y al fabricante del material rodante, al organismo de evaluación independiente y a otros trabajadores implicados y su asignación en relación con :

.....

3. la evaluación de riesgos (objetivos, métodos, sistema de información técnica, programa de identificación de peligros, evaluación de riesgos, revisiones de seguridad, evaluación de medidas paliativas, recursos,

4. la evaluación documentada de riesgos de los cometidos de los conductores de tren (incluido el frenado del tren, el control de los paneles de la vía, y la comunicación por teléfono).

La política y los acuerdos para garantizar el control de riesgos, la efectividad de los SGS y cómo funcionaron en la práctica la política de seguridad, el enfoque basado en los riesgos y el ciclo Planificación-Ejecución-Verificación-Actuación. En cuanto a los cometidos de los conductores de tren (incluida la comunicación por teléfono); en el presente en concreto en cuanto a la garantía del cumplimiento de los límites de velocidad respecto de las curvas (sin sistema de protección automática) en la infraestructura de España. “

Por todo ello, se solicita que sea revocado el Auto objeto del presente recurso y se acuerde la continuación del procedimiento contra el Sr. Lanchares.

SEGUNDO.- DE LA RESPONSABILIDAD DEL SR. REBON SARTAL.

Al igual que ocurría con el Sr. Lanchares, desde que fue citado a declarar el Sr. Rebón como investigado por Auto de 1 de febrero de 2018 hasta que se ha acordado su sobreseimiento por Auto de 3 de diciembre del mismo año, no se ha practicado ninguna diligencia de prueba que fundamente esa decisión.

En el Auto de 1 de febrero y respecto a su imputación se decía: *“i resulta pertinente y útil recibir declaración a Fernando Rebón Sartal en su condición e Gerente del Área de Seguridad en la Circulación del Noroeste de ADIF, Es indudable que su testimonio resulta muy necesario para esclarecer algunos de los defectos que, en lo que se refiere a la gestión de la seguridad y riesgos inherentes a la línea, justificaron en su día la imputación del Sr. Cortabitarte el cual, en su condición de Director de la Seguridad en la Circulación de ADIF, es indudable que tuvo que contar con la colaboración de los aludidos Gerente...”*

El Sr. Rebón en su declaración manifestó que la línea ya le viene dada de alta, pero eso no es óbice para que en su condición de Gerente de la Seguridad de esa zona territorial, tuviese que supervisar o al menos revisar que se hubiese cumplido la normativa respecto al alta de una nueva línea en su demarcación territorial.

Y había cosas que debido al escaso margen que se tuvo desde que se finalizó la obra hasta que se dio de alta la línea, que deberían haber hecho dudar al Sr. Rebón de que se habían hecho bien las cosas.

Acaso no conocía que había habido un cambio de proyecto, acaso no sabía que se había suprimido el sistema ERTMS en el tramo más peligroso de la línea, para que estaba entonces el Sr. Rebón en ese cargo, solo para cobrar el sueldo y calentar el sillón, se debería haber preocupado de comprobar que esa nueva línea dentro de su demarcación era segura y cumplía con la reglamentación y se había realizado un análisis de riesgo.

Pero es más, por que sus inspectores no detectaron, como si hizo el Jefe de Maquinistas de Orense, Sr. Iglesias Mazaira que había un peligro grave en la línea, y mas concretamente en la llegada a la estación de Santiago, él como Gerente de Seguridad debería de poner los medios adecuados en su zona de influencia para que se detecten estos riesgos.

De hecho, y como Gerente de Seguridad de ADIF en esa demarcación estuvo presente en una reunión donde se trató del aviso del Sr. Mazaira.

Tal y como ya se ha dicho, el Sr. Iglesias Mazaira, Jefe de Maquinistas, avisó ya inaugurada la línea, de las incidencias que presentaba el tramo de la curva de A Grandeira y el consiguiente peligro derivado de estas.

Con la comunicación de estas incidencias a sus superiores, se llevó a cabo una reunión de la cual se levanto ACTA REUNIÓN SEGUIMIENTO EXPLOTACIÓN SERIE 121 GALICIA Y CATALUÑA el día 28 de Diciembre de 2011, en la que estuvo presente el Sr. Rebón como máximo responsable de la Seguridad en la Circulación de aquella zona, y por tanto, responsable de la seguridad en la circulación en esa línea, y como todos conocemos no puso ninguna solución para eliminar o mitigar ese riesgo, tal y como era su responsabilidad

Por todo ello, consideramos que el Auto de fecha 3 de diciembre debe ser revocado en este sentido y dictar nueva resolución por la que se acuerde continuar con el procedimiento contra Rafael Rebón por los motivos expuestos.

TERCERO.-LESIÓN Y/O VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA TUTELA JUDICIAL EFECTIVA CONSAGRADO EN EL ART. 24.1 y 2 DE LA C.E. EN RELACIÓN CON EL DERECHO A LA UTILIZACIÓN DE LOS MEDIOS DE PRUEBA PERTINENTES PARA SU DEFENSA.

En el Fundamento de Derecho Noveno del Auto de Incoación de Procedimiento Abreviado se deniegan una serie de diligencias de investigación solicitadas por distintas representaciones procesales.

Entre ellas se deniega la declaración de Cristofer Carr, Jefe de Seguridad de la ERA, que ha emitido varios informes que obran unidos a las actuaciones.

El motivo por el que se deniega es que ya ha contestado por escrito a preguntas que le fueron formuladas por las partes.

Creemos que ese no es motivo suficiente, por esa regla de tres no se debería haber tomado declaración a ninguno de los peritos y han declarado todos, y el Sr. Carr, que es una persona de indudable experiencia y conocimiento en la materia y 100% objetivo no es citado a declarar para poder aclarar ciertos puntos de sus informes.

Y no se debe esperar como se propone en el mismo Auto a declarar en el acto del Juicio Oral, porque puede ser demasiado tarde.

Y valga como ejemplo el Motivo Primero del presente Recurso, la declaración del Sr. Carr podría ser determinante para aclarar la responsabilidad más que evidente del Sr. Lanchares en los hechos enjuiciados.

Este letrado considera que se trata de una diligencia de investigación pertinente y relevante por los motivos que acabamos de exponer, por lo que su denegación conculca el Art. 24 de la Constitución.

Dicho artículo de la Carta Magna proclama el derecho constitucional a “un proceso con todas las garantías” y entre ellas, el derecho “fundamental” a “la defensa en juicio” y, consecuentemente, el de “valerse de los medios de prueba pertinentes”, velando en su número 1 para que no se produzca en ningún caso indefensión, los medios de prueba propuestos han de ser “pertinentes”, esto es, que puedan dar resultados útiles, y, una vez admitida una prueba y programada su práctica para el plenario, ha de ser “necesaria”, esto es, “indispensable” y “forzosa” y cuya práctica resulta obligada para evitar que pueda causarse “indefensión”, con conculcamiento si ello ocurriera del art. 24 citado y los 6.3.d. de la Convención Europea de Derechos Humanos y 11 de la Declaración Universal de Derechos Humanos.

La Jurisprudencia es pacífica al respecto, **Tribunal Supremo Sala 2ª, S 12-3-2015, nº 134/2015, rec. 10765/2014**

“1. El derecho a defenderse de una acusación en el ámbito penal mediante el empleo de los medios de prueba pertinentes debe entenderse comprendido en el marco del derecho a un proceso equitativo al que se refiere el artículo 6.1 del Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales y en el derecho a un proceso con las debidas garantías del artículo 14.1 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. En nuestro ordenamiento, aunque podría considerarse incluido en el derecho a un proceso con todas las garantías, su rango constitucional deriva de su reconocimiento expreso y singularizado en el artículo 24 de la Constitución. La alegación de su vulneración es posible a través del artículo 852 o por la vía del artículo 850.1º, ambos de la LECrim (EDL 1882/1), aunque la invocación del primero no permite orillar las exigencias contenidas en el segundo precepto.

Como requisitos materiales, la prueba ha de ser pertinente, esto es, relacionada con el objeto del juicio y con las cuestiones sometidas a debate en el mismo; ha de ser relevante, de forma que tenga potencialidad para modificar de alguna forma importante el sentido del fallo, a cuyo efecto el Tribunal puede tener en cuenta el resto

de las pruebas de que dispone (STS num. 1591/2001, de 10 de diciembre y STS num. 976/2002, de 24 de mayo); ha de ser necesaria, es decir, que tenga utilidad para los intereses de defensa de quien la propone, de modo que su omisión le cause indefensión, (STS num. 1289/1999, de 5 de marzo); y ha de ser posible, en atención a las circunstancias que rodean su práctica. Todos estos aspectos han de ser acreditados por el recurrente cuando alega en vía de recurso la vulneración del derecho a utilizar los medios de prueba pertinentes a su defensa.”

Por todo lo manifestado entendemos que la diligencia de investigación que ha sido denegada es estrictamente necesaria para ejercitar del derecho de defensa de mis patrocinados, es relevante y pertinente al tener relación con el objeto del presente procedimiento y cuya denegación ha producido una vulneración de los derechos fundamentales de las víctimas, quienes solo quieren conocer toda la verdad de lo ocurrido y llevar ante la justicia a todos los responsables del fatal siniestro.

En el presente Recurso se dan todos y cada uno de los requisitos necesarios para considerar que el presente motivo ha de ser estimado, nos encontramos, sin perjuicio que el número no importaría, no con una o dos pruebas de las que se nos ha denegado su práctica sino que teniendo en cuenta la totalidad de diligencias de prueba denegadas a todas las representaciones procesales, debería hacer pensar al Juez Instructor que algo falla en la instrucción, cuando casi todas las partes personadas consideran que deben practicarse más diligencias de prueba para el total esclarecimiento de los hechos, por lo que se solicita que sea revocado el Auto y se acuerde la práctica de las diligencias solicitadas.

Por todo ello, se solicita que sea revocado dicho Auto y se dicte nueva resolución acordando la declaración como testigo/perito de D. Chris Carr.

En su virtud, al Juzgado,

S U P L I C O

Tenga a bien admitir el presente escrito, por hechas las manifestaciones que en su cuerpo contienen y en mérito a las mismas, tener por interpuesto **RECURSO DE REFORMA** contra el Auto de fecha 3 de diciembre de 2018, por los motivos expuestos, y previos los trámites procesales oportunos, sea revocado y se dicte nueva resolución en los términos solicitados, con demás pronunciamientos que sean de menester en Derecho.

Por ser de Justicia que respetuosamente pido en Santiago de Compostela, a 7 de diciembre de 2018.