



:: [portada](#) :: [España](#) ::

11-09-2013

Considera que son "potenciales autores de un delito imprudente"

El juez imputa a todos los técnicos y directivos de Adif que permitieron circular trenes entre Ourense y Santiago sin frenado automático

Fernando Varela

infoLibre

Imputados los tres últimos presidentes de Adif y todos los consejeros de la empresa pública desde la inauguración

"Las muertes y lesiones [provocadas en Santiago] son imputables objetivamente a todos los delegantes [presidentes y consejeros de Adif] y delegados [técnicos y directivos encargado específicamente de la seguridad]";, que deben "ser considerados potenciales autores de un delito imprudente";, según el juez.

Técnicos y directivos. El juez que investiga las circunstancias que dieron lugar al accidente del Alvia en Santiago tiene en el punto de mira a todos quienes, "con su falta de actividad garante de la vida e integridad de los usuarios", permitieron la circulación de trenes sin sistema de frenado automático en la línea Ourense Santiago desde el día de su inauguración hasta el accidente que costó la vida a 79 personas. Todos ellos tendrán que declarar como imputados, incluido el actual presidente de Adif, Gonzalo Ferre, y sus dos antecesores en el cargo, Enrique Verdeguer y Antonio González Marín. El titular del juzgado de instrucción número 3 de Santiago, Luis Aláez, incluye en esta relación de potenciales responsables de lo ocurrido a los técnicos y directivos de Adif que, por delegación, "asumen el control efectivo de los riesgos en la circulación ferroviaria", pero también a los presidentes y consejeros de la empresa, porque aunque no se ocupan directamente del tramo de A Grandeira en el que tuvo lugar la tragedia sí conservan "el deber de supervisión y control para asegurarse de que se ponen en práctica" las medidas necesarias para evitar el riesgo de un accidente.

La responsabilidad, resume Aláez, es de la dirección de Seguridad en la Circulación de Adif, pero también del Consejo de Administración de la empresa (incluido su presidente) si no ha "vigilado con diligencia" el trabajo desarrollado por la citada dirección.

Entre los supuestos autores de la comisión de un delito de imprudencia con resultado de 79 muertes y numerosas lesiones, el juez cita al director de Seguridad de la Circulación de Adif, Manuel Besteiro Galindo, y a cuatro subordinados con responsabilidad en el tramo en el que se produjo el accidente: el gerente de Área de Seguridad de la Circulación Noroeste, su jefe de Inspección y dos inspectores a su cargo. A los cinco incumbía, según el juez, "la demanda de adopción o la adopción de medidas adecuadas en relación con los riesgos" en el lugar del descarrilamiento. "Presumiblemente", añade el juez en el auto dictado este martes, "no cumplieron con estos deberes porque, conociendo las características de la vía y el riesgo que implica, no arbitraron medidas ante una posible desatención del conductor del tren".

El juez Aláez se muestra sorprendido porque Adif supiera, como ha reconocido, que la seguridad dependía del factor humano y aun así "haya omitido cualquier tipo de respuesta del sistema ante el previsible fallo humano". La compañía, sostiene el titular del juzgado, dejó en manos del maquinista la reducción de velocidad de 200 a 80 km hora "sin advertencia previa" y fiándolo todo a los conocimientos del maquinista, a sabiendas de que "la probabilidad de error humano era alta", atendiendo especialmente a las características de la línea.

"Y ese conocimiento" del potencial peligro que implicaba la curva de A Grandeira, en las proximidades de Santiago, no afecta sólo, según el juez, "a quienes están en contacto directo con la



situación de riesgo [técnicos] sino también a los órganos directivos y gestores [presidentes y consejeros de Adif] que debían velar por el cumplimiento dirigente de la actividad de los primeros en materia de seguridad". La responsabilidad atañe a "todos aquellos que conociendo, o debiendo conocer, el riesgo para la vida e integridad de los usuarios y pudiendo remediarlo no han adoptado medidas para evitarlo, incumpliendo los deberes de cuidado impuestos por la normativa ferroviaria". No en vano, señala el auto, advertir el riesgo de la línea "no exige un pormenorizado conocimiento de la situación ni un especial conocimiento técnico. Todos los órganos directivos o gestores conocían o debían conocer aquella situación y podían haberla impedido". Por esa razón, "las muertes y lesiones son imputables objetivamente a todos ellos, delegantes [presidentes y consejeros de Adif] y delegados [técnicos y directivos encargado específicamente de la seguridad]. Todos deben "ser considerados potenciales autores de un delito imprudente".

Y como esta situación de desatención se ha producido desde la inauguración de la vía (entonces circulaban Talgos expuestos al mismo riesgo del factor humano), el juez extiende la potencial responsabilidad a todos los técnicos y directivos de la compañía desde la inauguración de la línea, en diciembre de 2011, cuando Adif todavía estaba a cargo del anterior Gobierno socialista en funciones. Y es que, a los efectos del delito imprudente, para Aláez "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". O, lo que es lo mismo, lo que importa en este caso es "la omisión de un procedimiento de seguridad que evitase el descarrilamiento. Y esa omisión "cobró vida", según el juez, el día que se inauguró la línea sin las medidas de seguridad necesarias para evitar un error humano. Y se mantuvo hasta el día del accidente.

Fuente:

http://www.infolibre.es/noticias/politica/2013/09/10/el_juez_imputa_todos_los_tecnicos_directivos_adif_que_permitieron_circular_trenes_entre_ourense_santiago_sin_frenado_automatiko_7542_1012.html