



TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA
COMUNITAT VALENCIANA
Gabinete de Comunicaci3n

COMUNICADO DE PRENSA

Valencia. (20-3-07).- La juez de instrucci3n n3mero 21 de Valencia ha archivado la causa penal abierta el 3 de julio de 2006 para esclarecer las causas del accidente ocurrido en la l3nea 1 del metro, en el que resultaron muertas 43 personas, al considerar que la posible responsabilidad penal que se hubiese podido derivar del mismo ha quedado extinguida por el fallecimiento del conductor del convoy.

La magistrada ha tomado esta decisi3n bas3ndose en el resultado de pruebas relevantes para la investigaci3n, entre ellas el informe t3cnico policial realizado los d3as siguientes al accidente por el grupo b3sico de actuaci3n en grandes cat3strofes de la Brigada Provincial de Polic3a Cient3fica, del informe llevado a cabo por el perito nombrado por el juzgado y del informe aportado por Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana. En todos estos informes, como resumen, se indica que:

- El convoy siniestrado circulaba a una velocidad de 81 km/h en un tramo con limitaci3n de velocidad a 40 km/h, y 3ste fue el motivo determinante del descarrilamiento y posterior vuelco.
- El conductor del tren incurri3 en una clara infracci3n del deber objetivo de cuidado producida por el hecho de ir a 81 km/h en un tramo en el que exist3a una limitaci3n de velocidad a 40 km/h, anunciada mediante la correspondiente se3al a 316 metros de la estaci3n de la Plaza de Espa3a, e impuesta por otra se3al colocada antes de la entrada a la curva donde ocurri3 el accidente. Esta acci3n del conductor supuso un agravamiento del riesgo existente en toda circulaci3n de tr3fico ferroviario mucho m3s all3 de los

límites de lo socialmente admitido, ya que era previsible que al duplicar el límite de velocidad permitido el tren tenía muchísimas probabilidades de descarrilar.

- Las cajas y bogies estaban en perfectas condiciones sin fallos estructurales y dentro de los límites de tolerancia.
- Las instalaciones (trazado, carril, traviesas, fijaciones y otros elementos estudiados) se encontraban en un estado suficiente para mantener las condiciones de seguridad de la marcha con la limitación de velocidad de a 40 km/h. prescrita por Ferrocarriles de la Generalitat.
- En cuanto a las medidas de seguridad existente, además de las señales de limitación de velocidad, la línea cuenta con una baliza de frenado automático puntual a la salida de Plaza de España, que impide que el conductor inicie la marcha con el semáforo en rojo y dos eurobalizas situadas a mitad de trayecto de las estaciones Plaza de España y Jesús, con la misión de evitar que el convoy entre en el andén de la estación de Jesús a más de 40 km/h., no teniendo en cuenta la curva previa cuya velocidad máxima está limitada a 40 km/h, de forma que no existe ninguna baliza que active el sistema para que el convoy entre en la curva a menos de la velocidad limitada.

En base a todo ello, la juez concluye que no se constata la existencia de ningún fallo técnico como causa del accidente junto al exceso de velocidad, ya que la limitación de velocidad impuesta por Ferrocarriles de la Generalitat en la curva donde se produjo el accidente es suficiente para garantizar la seguridad en la circulación del tráfico ferroviario. En este contexto, no es jurídicamente correcto imputar al Consejo de Administración de Ferrocarriles la comisión de 43 homicidios imprudentes y numerosos delitos de lesiones por imprudencia, como delitos de comisión por omisión, por el hecho de que no existiese una baliza antes del inicio de la curva que controlase la velocidad del tren a la entrada de ésta.