



TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA
COMUNITAT VALENCIANA
Gabinete de Comunicació

COMUNICADO DE PRENSA

Valencia. (20-3-07).- La juez de instrucción número 21 de Valencia ha archivado la causa penal abierta el 3 de julio de 2006 para esclarecer las causas del accidente ocurrido en la línea 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 decisión basándose en el resultado de pruebas relevantes para la investigación, entre ellas el informe técnico policial realizado los días siguientes al accidente por el grupo básico de actuación en grandes catástrofes de la Brigada Provincial de Policía Científica, 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 limitación de velocidad a 40 km/h, y éste fue el motivo determinante del descarrilamiento y posterior vuelco.
- El conductor del tren incurrió en una clara infracción del deber objetivo de cuidado producida por el hecho de ir a 81 km/h en un tramo en el que existía una limitación de velocidad a 40 km/h, anunciada mediante la correspondiente señal a 316 metros de la estación de la Plaza de España, e impuesta por otra señal colocada antes de la entrada a la curva donde ocurrió el accidente. Esta acción del conductor supuso un agravamiento del riesgo existente en toda circulación de tráfico ferroviario mucho más allá 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.