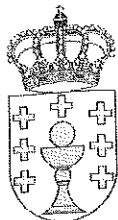




ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

RUA VIENA S/N, 3ª PLANTA.- POLIG. FONTIÑAS.- SANTIAGO DE COMPOSTELA
Teléfono: 981.54.04.33

904100

N.I.G.: 15078 43 2 2013 0008146

DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013

Delito/falta: HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA

Denunciante/querellante:

Procurador/a: D/Dª

Abogado/a: D/Dª

Contra:

Procurador/a: D/Dª

Abogado/a: D/Dª

AUTO

Que dicto, Luis Aláez Legerén, Magistrado-Juez del Juzgado de Instrucción nº 3 de los de esta ciudad; en Santiago de Compostela, a 20 de agosto de 2013.

HECHOS

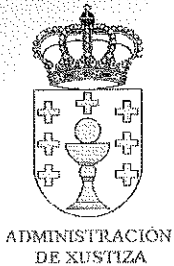
ÚNICO.- El día 8 de agosto de 2013 tuvo entrada en este juzgado un escrito presentado por la procuradora Dª. Mónica Vieites León, en la representación que tiene acreditada en autos, solicitando la práctica de determinadas diligencias de investigación.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- El objeto de la presente instrucción no es otro que el esclarecimiento de las circunstancias en que se produjo descarrilamiento del tren ALVIA, nº 150, procedente de Madrid, con destino O Ferrol, el día 24 de julio de 2013 en Santiago de Compostela, con determinación de las causas que hayan podido contribuir al siniestro y los posibles responsables.

Ya se indicó con anterioridad en alguna resolución dictada en este procedimiento que, al margen de que pudiera llegar a apreciarse la concurrencia de otros factores, la causa esencial del descarrilamiento del tren ALVIA, nº 150, procedente de Madrid, con destino O Ferrol, en el punto kilométrico 84,310, lugar de Angrois, ha sido la indebida conducción llevada a cabo por Francisco José Garzón Amo por circular a una excesiva velocidad para la configuración o trazado de la vía a la altura de dicho lugar.

Y a este propósito puede afirmarse que no existen datos para conjeturar de modo lógico que el siniestro encuentre su enlace con posibles defectos en la concepción estructural del tramo



de la línea ferroviaria que une las estaciones de Orense y Santiago, pues, aún de haberlos, devendrían extraños a la relación de causalidad, ya que de haber circulado aquel tren dentro de los límites de velocidad autorizados hubiese transitado la curva del lugar de Angrois sin que se produjese el descarrilamiento.

Hay que partir del hecho objetivo de que por el mencionado tramo de línea han transitado desde su entrada en servicio en fecha de 11 de diciembre de 2011 todos los días multitud de trenes, inclusive del mismo tipo del accidentado, y, en consecuencia, que estando bien concebido y ejecutado, la causa fundamental -que no excluyente de la posible concurrencia de otras- del descarrilamiento ha de encontrarse sencillamente en que no se observó por el conductor del tren la atención debida circulando por el lugar a unos 190 km/h cuando no debía, como conocía, superar los 80 km/h.

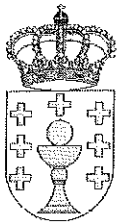
Desde estas consideraciones, en el proceso caviloso, sí deviene pertinente el examen, a efectos de posible reprochabilidad, de las actuaciones de los operadores responsables de garantizar la seguridad del tráfico ferroviario en el lugar de Angrois.

Para determinar si es posible ese "reproche" debe analizarse si tanto ADIF como RENFE han observado las debidas pautas funcionales para garantizar de una forma segura y eficiente la circulación, en general, de los trenes en el tramo de la línea donde se produjo el accidente objeto de autos y en particular del tren accidentado y por el agente de conducción del mismo (correcto estado de la vías, correcta instalación de los dispositivos que garanticen la seguridad para la circulación, incluidas las señales de advertencia de peligro o anuncio de precaución y cambio de velocidad o velocidad limitada por infraestructura de la vía y, en su caso, de preanuncio y anuncio, correcta instalación y funcionamiento de los sistemas ASFA y Hombre Muerto, posesión del título y habilitaciones de conducción precisas para el manejo del tren accidentado, documentación en forma para la circulación del tren y particularmente la que indica las velocidades máximas y limitaciones de velocidad, correctas condiciones del tren para prestar servicio con dotación mínima de los útiles del tren,, etc,...).

Pero, claro es, que como instructor en el ámbito de esta investigación - como de cualquier otra-, es decir, de la reprochabilidad sobre los hechos que constituyen su objeto, debo dejar de lado -como se ha destacado constantemente por la jurisprudencia-, el reproche político, que de existir, o tener motivos para él tiene su propio cauce y a través de las instituciones democráticas de nuestro Estado Social de Derecho para producirse (parlamento, etc) , y no es en el ámbito de la justicia penal, donde debe materializarse ese reproche, y



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

también el reproche social, o ético colectivo, que tiene su vía adecuada a través de los medios sociales (prensa, etc) para materializarse y producirse.

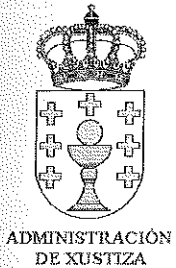
Es decir, para el reproche penal no basta que la conducta sea ética y socialmente censurable sino que se trate de una conducta incorrecta, indebida, ilegal, susceptible de reprochabilidad jurídica, que supere el mínimo aceptable socialmente, y lo integre en la vía penal, objeto de competencia por este órgano; pues no debe olvidarse que nos encontramos en la jurisdicción penal, donde su finalidad no viene dada por el castigo a conductas éticamente reprobables, por alto que pudiera ser este reproche, sino exclusivamente por sancionar aquellas conductas que vengan recogidas como delito o falta dentro del Código Penal, y desde esa perspectiva exclusivamente ha de analizarse la actuación de aquellos operadores en la explotación del ferrocarril para garantizar la seguridad ante el nivel de riesgo que supone la circulación por el referido tramo de línea de trenes a altas velocidades.

En suma, no se puede hacer, por muy graves que hayan sido las consecuencias del accidente objeto de autos, una causa penal general del sector ferroviario vinculada o ligada a la línea ferroviaria que une las estaciones de Orense y Santiago, ni moverse en la instrucción penal con los parámetros de aquellos otros ámbitos de censura o reprobación.

De esa delimitación del objeto del proceso deriva la inadecuación de algunas de las diligencias de investigación en los términos en que han sido solicitadas por la procuradora D^a. Mónica Vieites León, en la representación que tiene acreditada en autos, y, en concreto, de la primera a la séptima, la décima, y la décimo tercera, si bien la segunda, sexta y décima se presentan oportunas limitando la información a solicitar al lugar del accidente.

Finalmente, en lo que hace a la solicitud de nombramiento por el juzgado de otros peritos judiciales para completar el informe pericial acordado por el juzgado sobre determinados extremos es de reseñar que excluidos aquellos que exceden, por las razones antes expuestas, del objeto de este proceso (i, ii, y iv), los demás ya quedan englobados en el objeto de la pericia encomendada y pueden ser informados por peritos de las especialidades ya designadas, sin perjuicio del derecho de las partes a nombrar a su costa un perito (arts. 471 y ss de la Lecrim), a recusar a los peritos nombrados judicialmente (arts. 467 y concordantes de la Lecrim) y a hacer a los peritos preguntas o a pedirles aclaraciones, que integrarán su informe (483 de la Lecrim).

SEGUNDO.- Volviendo al proceso reflexivo anterior, se ha indicado que las muertes y lesiones producidas por el

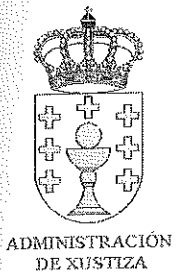


descarrilamiento del tren Alvia nº 150 se encuentran obviamente conectadas con la conducción inadecuada por exceso de velocidad de Francisco José Garzón Amo pero un examen más detenido de las circunstancias conocidas en que se produce el siniestro permite inferir también su conexión con la omisión de medidas de seguridad preventivas de naturaleza vial y, en definitiva, con una conducta imprudente de las personas responsables de garantizar una circulación segura en el tramo de la vía donde se produjo la catástrofe.

Tal como se desprende del material instructorio, y particularmente a la vista de la información facilitada por RENFE, puede presumirse que Francisco José estaba en condiciones de manejar y guiar un tren del tipo del accidentado y por la línea que lo hacía el día 24 de julio de 2013, al poseer la titulación y las habilitaciones de conducción correspondientes, tener perfecto conocimiento del tramo de la línea al haber realizado ese servicio desde noviembre de 2012, haber realizado los cursos exigibles y superado los controles de seguridad y reunir las condiciones psicofísicas adecuadas al desempeño de su labor; así como puede presumirse, vista aquella información y su propia declaración, que disponía de la información documentada precisa para prestar ese servicio el referido día, particularmente del llamado Libro Horario y cuadro de velocidades donde se refleja que en el punto kilométrico 84,230 la velocidad máxima de 200 km/h con la que podía circular en el tramo anterior se reducía a 80 km/h.

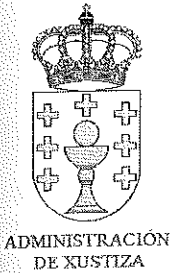
También resulta de aquella información derivada de las diligencias de investigación practicadas que la seguridad de la circulación del tren accidentado se garantiza, además de con la profesionalidad del agente de conducción y la información que al mismo se facilita, con el sistema de ayuda a la conducción ASFA; mecanismo que anuncia en cabina las condiciones más relevantes de la vía a través de la información que suministran las balizas instaladas en la vía y que activa el freno de urgencia del tren, de forma automática, si el maquinista no confirma ciertas indicaciones de la vía que exigen esa confirmación o no limita la velocidad del tren a menos de 200 kilómetros por hora; y, finalmente, con el sistema llamado "Hombre Muerto", que fiscaliza la presencia física del maquinista a los mandos de conducción en prevención de abandonos de cabina, desmayos o muerte súbita, exigiendo para asegurar esa presencia períodos de pulsación y períodos de liberación de la pulsación de un pedal.

En el caso sometido a examen es evidente que las características de la vía en el lugar donde se produjo el descarrilamiento, a la entrada a la estación de Santiago y en concreto en la curva de A Grandeira, son sumamente comprometidas para la circulación de los trenes y que el bien jurídico protegido que se pone en riesgo es la vida e



integridad física de las personas. Basta ver el croquis de situación obrante en el folio 558 o la secuencia fotográfica sobre el lugar obrante a los folios 777 y ss y la lectura del folio 543 sobre ese aspecto cuando dice que "...el accidente se produce en una zona de transición de una recta de longitud de 4.379 metros a una clotoide de longitud de 200 metros, ubicada a la salida del túnel de Santiago...". Pues bien ante esa situación de peligro para la circulación y, consiguientemente para la vida, y ante el previsible error o despiste de un maquinista que puede circular a la máxima velocidad permitida (200 km/h para el tren accidentado) a la llegada a Santiago por permitirlo el trazado recto de los últimos kilómetros y la ausencia de un sistema de seguridad de frenado automático que pueda corregir oportunamente esa falta, pues el ASFA, como se dijo, sólo actuaba por superar los 200km/h, y el aquel mecanismo del "Hombre Muerto" no sirve para prevenir una conducción desatenta a la señalización de la vía, ya que, al margen de que la pulsación de un pedal durante horas se convierte o puede convertirse, en realidad, en una rutina o automatismo, esa operación no conlleva concentración de la atención del conductor en aquel extremo, se debían haber adoptado otros procedimientos que salvarsen o evitasen el resultado de aquella predecible equivocación advirtiéndolo del peligro y no ha sido así, pues, ante la inoperatividad funcional de aquellos sistemas, la instalación de una señal fija de cambio de velocidad máxima a 80 km/h, por su ubicación, entre 200 y 300 metros del inicio de la curva se muestra insuficiente para evitar los resultados de muerte o lesiones de las personas que viajan en el tren, ya que, dicha indicación vial, situada en el punto kilométrico 84.230, justo en el hectómetro donde se impone el cambio de velocidad a 80 km/h máximo, está tan próxima a la citada curva que hace imposible o muy remotamente posible la corrección manual de la inadecuada marcha para sortear el riesgo. Adviértase que el inicio del descarrilamiento se produce en el punto kilométrico 84.413, es decir a unos 220 metros de aquella señal de cambio de velocidad.

Y, es más, dicha omisión de medidas de seguridad no puede considerarse suplida por la de señalización de entrada a la estación de Santiago pues aunque esa señalización suponga una advertencia de prudencia referida a la velocidad su finalidad no es en modo alguno advertir del peligro de la curva de A Grandeira al maquinista para que lleve a cabo una reducción muy importante de velocidad; señalización de entrada marcada como la E7 con dos balizas situadas, respectivamente, en los puntos kilométricos 83.876 y 84.171, es decir, muy próximas a la curva por lo que por lo demás, volvemos a encontrarnos en parecida situación a la de la señalización anterior, y una previa llamada "avanzada" E'7, que puede estar situada unos 2500 metros antes de la señal de entrada, y que simplemente advierte de la proximidad de ésta. Dicha señalización en modo alguno puede ser considerada medida de seguridad adecuada para



evitar el riesgo de descarrilamiento derivado de la configuración de la vía puesto que aunque sea una advertencia de precaución lo es de la próxima entrada en una estación pero en modo alguno dirigida a alertar de aquel riesgo porque no es esa su función y ni siquiera a reducir la velocidad por debajo del máximo permitido hasta la entrada en la estación. O dicho de otro modo, alerta sólo de la proximidad de entrada a la estación o de que queda un tramo para llegar a la señal de entrada y luego otro para llegar efectivamente a la estación pero no de que se esté en las proximidades de una curva peligrosa y es obvio que las exigencias de adaptación de la conducción a la seguridad de la circulación son diversas a la alerta de una u otra situación. Entenderlo de otro modo supondría exigir de un maquinista una interpretación de la información que le la señalización distinta de la que efectivamente recibe.

Puede concluirse, en definitiva, con el carácter provisorio propio de esta fase procesal, que ha existido una omisión de cautelas elementales por quienes tienen la misión de garantizar la seguridad de la circulación ferroviaria en dicha línea, constitutiva de una imprudencia punible, pues ante la existencia de un importante riesgo para la circulación, no se dota al sistema de seguridad de ningún recurso que lo resuelva automáticamente (Asfa y Hombre Muerto) ni se destaca al maquinista ese concreto riesgo más que de modo indirecto con la importante reducción de velocidad indicada en el cuadro de velocidades y aquella referida señal, que tampoco es un procedimiento adecuado para dar una respuesta positiva de resolución en una circunstancia de predecible despiste del maquinista .

Efectivamente, el delito imprudente aparece estructuralmente configurado, de una parte, por la infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión), que obliga a advertir la presencia de un peligro cognoscible y el índice de su gravedad; y, de otra, por la vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado), que obliga a comportarse externamente de forma que no se generen riesgos no permitidos, o, en su caso, a actuar de modo que se controlen o neutralicen los riesgos no permitidos creados por terceras personas o por factores ajenos al autor, siempre que el deber de garante de éste le obligue a controlar o neutralizar el riesgo ilícito que se ha desencadenado. A estos requisitos ha de sumarse, en los comportamientos activos, el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico), y la imputación objetiva del resultado a la conducta imprudente, de forma que el riesgo no permitido generado por ésta sea el que se materialice en el resultado (vínculo normativo o axiológico). Y en los comportamientos omisivos habrá de operarse con el criterio hipotético de imputación centrado en dilucidar si la conducta omitida habría



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

evitado, con una probabilidad rayana en la certeza, la lesión o el menoscabo del bien jurídico que tutela la norma penal, extremo que no parece revestir duda de tipo alguno.

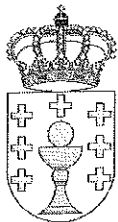
Ya la sentencia del Tribunal Supremo 907/1995, de 22 de septiembre, entre otras muchas, analiza todos los elementos de las infracciones culposas y se refiere al favor normativo o externo representado por la infracción del deber objetivo de cuidado traducido en normas convivenciales y experienciales tácitamente aconsejadas y observadas en la vida social en evitación de perjuicios a terceros o en normas específicas reguladoras y de buen gobierno de determinadas actividades que, por su incidencia social, han merecido una normativa reglamentaria o de otra índole, en cuyo escrupuloso atendimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro dimanante de las dedicaciones referidas.

Por tanto, a los responsables de garantizar la seguridad de la circulación ferroviaria, dada su presunta condición de personas experimentadas y con formación específica en la materia, no podía pasarles desapercibido el peligro cierto de desatención (somnolencia, cansancio, rutina, etc) que podría materializarse en el descarrilamiento de un tren que circula por una vía hasta a 200 km/h con exceso de velocidad a la llegada a la altura de la curva de A Grandeira, de manera que les afectaba el deber de adoptar las cautelas adecuadas al caso

Cierto es que el maquinista es el responsable de manejar y guiar el tren y que lo debe hacer en cada línea de ferrocarril conforme a las instrucciones de Adif pero también lo es que era claramente previsible que un descuido o desatención de aquel podía provocar un accidente con riesgo alto para la vida e integridad de los pasajeros; sospecha notoria al depender la maniobra de reducción de velocidad de la sola percepción por el maquinista de la aproximación a la curva de A Grandeira en función de la visualización de los postes o marcadores kilométricos y hectométricos o del entorno espacial, ante la inexistencia de cualquier advertencia previa oportunamente instalada en la línea al respecto, según lo dicho anteriormente, y que podría llevarse a cabo con algo tan básico, por ejemplo, como el establecimiento de señales visuales y sonoras de preanuncio y anuncio de la limitación de velocidad a 80 km/h o de reducción progresiva de la velocidad a medida que se produce la aproximación al punto kilométrico 84,230 con exigencia de confirmación en las segundas para que pueda llegar a actuar el sistema de frenado automático. Y esa desatención en la seguridad en una línea en que, como se ha dicho, se circula a altas velocidades y que consiguientemente conlleva que un despiste en la conducción pueda tener consecuencias trágicas, tiene conexión con el descarrilamiento del tren Alvia nº 150 ocurrido el día 24 de julio de 2013 pues de haberse alertado previa y suficientemente de la proximidad



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

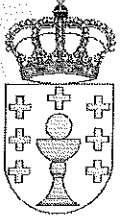
a la curva de A Grandeira y del consiguiente cambio de velocidad al maquinista es de lo más probable que Francisco José recobrase la atención perdida -por una llamada telefónica- en la conducción y hubiese ajustado la velocidad del tren a las circunstancias; y dicho descuido se presenta grave.

El Tribunal Supremo en sentencia de 15 de marzo de 2007 señala: "hemos establecido el criterio -pacífico y reiterado en numerosos precedentes- que para determinar la gravedad de la imprudencia a fin de integrarla en una de estas dos categorías, debe atenderse: a) a la mayor o menor falta de diligencia mostrada por el agente en la acción u omisión desencadenante del riesgo, atendidas las circunstancias concurrentes en cada caso; b) a la mayor o menor previsibilidad del evento que constituye el resultado; y c) la mayor o menor grado de infracción por el agente del deber de cuidado según las normas socio culturales vigentes (véanse SS.T.S. de 18 de marzo de 1.999 y 1 de diciembre de 2.000, entre otras). Es ese deber de cuidado el que debe ser examinado en cada caso como elemento esencial de la imprudencia, deber de cuidado que ha de observarse en toda actividad humana y que equivale en Derecho "a la cautela o precaución requerida para la protección o salvaguardia de los bienes jurídicos. Es muy importante subrayar que esa cautela o precaución tendrá un nivel máximo de exigibilidad cuando el bien jurídico protegido que se pone en riesgo sea de especial relevancia, como es la vida de las personas, de manera que en esos supuestos la omisión del especial deber de cuidado que requiere la actividad desarrollada por el agente será determinante para la graduación de la gravedad de la imprudencia". Y en la STS num. 181/2009 argumentaba que la imprudencia es grave, equivalente a la temeraria del Código Penal derogado EDL1973/1704 , cuando supone dejar de prestar la atención indispensable o elemental, comprendiendo tanto la culpa consciente como la inconsciente, ya que no es precisa una representación mental de la infracción por parte del sujeto. Se configura así por la ausencia de las más elementales medidas de cuidado causante de un efecto fácilmente previsible y el incumplimiento de un deber exigido a toda persona en el desarrollo de la actividad que ejercita (SS 1082/1999, de 28 de junio; 11/2004, de 13 de octubre). Los criterios para su medición son la mayor o menor falta de diligencia de la actividad, es decir, en la omisión del cuidado exigible en el concreto actuar, la mayor o menor previsibilidad del evento en esa actividad, y el mayor o menor grado de infracción que reporte el incumplimiento del deber que exige la norma socio-cultural y la específica que reglamenta ciertas y concretas actividades (SS 413/1999, de 18 de marzo; 966/2003, de 4de julio).

Y en el asunto sometido a análisis, es evidente, que tanto por el bien jurídico protegido puesto en riesgo, la vida e



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

integridad física de las personas, como por la elevada previsibilidad del descarrilamiento y la ausencia de las más elementales medidas de cuidado, la conducta censurada puede incluirse provisoriamente en las infracciones penales graves, es decir, en el ámbito del delito y no de la falta.

TERCERO.- Por otro lado y teniendo conocimiento de la comparecencia en la Comisión Fomento del Congreso de los Diputados los días 8 y 9 de agosto de 2013 de los presidentes de las compañías RENFE Operadora y ADIF, además de la Sra. Ministra de Fomento, resulta oportuno conocer las explicaciones que hayan podido dar sobre las causas del accidente a cuyo fin procede enviar oficio al Excmo. Sr. Presidente del Congreso de los Diputados a fin de interesar que remita a esta causa copia del correspondiente diario de sesiones.

En atención a los precitados artículos y razones expuestas

DISPONGO

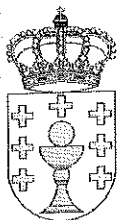
A) Que DEBO ACORDAR Y ACUERDO:

1º.- Se aporte por **la Dirección General de Explotación y construcción de la entidad denominada Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**, a través de su representación procesal, en el plazo más breve posible:

- a) los informes técnicos con arreglo a los cuales se establecen las velocidades autorizadas y criterios que las justifican para el tramo de la línea ferroviaria que une las estaciones de Orense y Santiago;
- b) los protocolos o documentos donde se recogen los procesos relacionados con la seguridad en la circulación no contemplados en los demás documentos reglamentarios que establece el Reglamento General de Circulación;
- c) un informe, elaborado por quien corresponda, sobre la realización de auditorías internas sobre alguna incidencia en el citado tramo de la vía entre el punto kilométrico donde se produjo el descarrilamiento del tren Alvia nº 150 el día 24 de julio de 2013 y los diez kilómetros anteriores y, de existir, se acompañen al informe.
- d) un informe indicativo de las personas que integran el órgano responsable en materia de seguridad en la circulación con indicación de las capacidades o



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

facultades de cada una de ellas en la toma de decisiones.

2º.- Se aporte por **Renfe-Operadora**, a través de su representación procesal, en el plazo más breve posible:

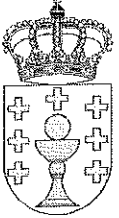
- a) los protocolos o documentos donde se recogen los procesos relacionados con la seguridad en la circulación no contemplados en los demás documentos reglamentarios que establece el Reglamento General de Circulación; y el protocolo de uso de los teléfonos corporativos durante la circulación de un tren y el protocolo de personal en cabina.
- b) un informe indicativo de las personas que integran el órgano responsable en materia de seguridad en la circulación con indicación de las capacidades o facultades de cada una de ellas en la toma de decisiones; y
- c) otro informe sobre la realización de auditorías internas sobre alguna incidencia en el tramo de la vía que une las estaciones de Orense y Santiago entre el punto kilométrico donde se produjo el descarrilamiento del tren Alvia nº 150 el día 24 de julio de 2013 y los diez kilómetros anteriores y, de existir, se acompañen al informe.

3º.- Se oficie al **Ministerio de Fomento** para que la Comisión Asesora de Seguridad en la Circulación Ferroviaria informe sobre el conocimiento de alguna incidencia en el tramo de la vía que une las estaciones de Orense y Santiago entre el punto kilométrico donde se produjo el descarrilamiento del tren Alvia nº 150 el día 24 de julio de 2013 y los diez kilómetros anteriores así como sus recomendaciones y, de existir, se acompañen al informe.

4º.- Se oficie al **Excmo. Sr. Presidente del Congreso de los Diputados** comunicándole que este juzgado de Santiago de Compostela está instruyendo con el número de diligencias previas que consta en el margen causa penal sobre el accidente sufrido por el ferrocarril Alvia el día 24 de julio de 2013 procedente de la ciudad de Ourense a su entrada en Santiago de Compostela en el lugar de Angrois, por lo que a los efectos de completar la instrucción desarrollada en este Juzgado, dirijo el presente a V. E. a fin de interesar que remita a esta causa copia auténtica del diario de sesiones correspondiente a la Comisión de Fomento los días 8 y 9 de agosto de 2013 que comprenda las comparecencias de los presidentes de las compañías RENFE Operadora y ADIF, y de la Sra. Ministra de Fomento.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

6º.- Se **libre mandamiento dirigido al Registro Mercantil Central** para que expida y remita certificación literal de la inscripción de RENFE y ADIF.

7º.- Recibir **declaración en calidad de imputado** a las persona/s de Adif responsable/s de la seguridad en la circulación del tramo de la línea ferroviaria que une las estaciones de Orense y Santiago de Compostela a fecha de 24 de julio de 2013. Diligencia para la que señalará fecha una vez que dicha entidad pública empresarial informe sobre la identidad de tales personas.

B) Que **NO ACUERDO** el nombramiento de más peritos judiciales.

Notifíquese la presente resolución a las partes y al Ministerio Fiscal. Contra la misma podrá interponerse recurso de reforma en plazo de tres días y subsidiario de apelación o directamente recurso de apelación en el plazo de cinco días para la Audiencia Provincial de A Coruña.

Así lo acuerdo y firmo