AGUAITA.CAT

Societat | Redacció | Actualitzat el 30/10/2019 a les 17:03

L'Audiència de Tarragona ordena reobrir i enviar a judici el cas de l'accident de Freginals

Els magistrats consideren que existeixen indicis "evidents" d'imprudència greu per part del conductor de l'autocar



Un rams de flors a la tanca de l'autopista AP-7 i el poble de Freginals al fons. | ACN

L'Audiència de Tarragona ha revocat l'arxiu de la causa per l'accident de Freginals i ha instat al jutjat número 3 d'Amposta a reobrir la causa i iniciar el procediment abreujat previ al judici oral per tretze suposats homicidis imprudents i lesions. Els magistrats apunten en la interlocutòria, que accepta els recursos presentats per fiscalia i les famílies de les víctimes, que no es poden descartar els "indicis evidents" d'una possible imprudència greu per part del conductor de l'autocar. El conductor hauria reduït els descansos els dies anteriors i els magistrats no descarten que la somnolència i la fatiga hagués conduït a l'accident, que va acabar amb la vida de tretze joves estudiants d'Erasmus.

El passat 8 de maig el jutjat número 3 d'Amposta va decidir sobreseure de forma provisional el cas. Tant Fiscalia com els familiars de les víctimes i afectats per l'accident van recórrer en reforma i, subsidiàriament , d'apel·lació contra esta decisió. Uns recursos que, inicialment, va acabar tombant el mateix jutjat instructor i que, cinc mesos després, ha acabat esmenant la secció segona de l'Audiència de Tarragona. Reclama a la mateixa instància que reobre el cas i dicte una interlocutòria d'incoació per procediment abreviat, prèvia a la vista oral, per dilucidar si el conductor és responsable de tretze homicidis per imprudència greu i diversos delictes de lesions.

La interlocutòria de la instància provincial es remet a la reobertura del cas el juny del 2018, quan es van demanar noves diligències d'investigació sobre el sistema de frenada de l'autocar sinistrat i la

tramesa a la Inspecció de Treball d'un expedient sancionador contra l'empresa de transports on prestava servei el conductor investigat. En aquell moment no es van apreciar deficiències en l'electrònica de control del sistema de frenada o del sistema de gestió del motor. En canvi, sí que va ser sancionada l'empresa d'autocars per no haver subscrit un Servei de Prevenció de Riscos Laborals: l'investigat els feia anualment pel seu compte.

Tot plegat porta els magistrats a no descartar "l'existència d'indicis evidents" de que la conducta de l'investigat va ser "d'imprudència greu". Per fonamentar esta decisió, es basen en els relats com a testimonis de diversos passatgers, que atribuïen a l'investigat "conduir en circumstàncies no adequades" per l'AP-7 la fatídica matinada del 20 de març de 2016. Entre d'altres, van fer referència al fet que trepitjava la línia del voral de forma continuada; que baixava la finestreta perquè entrés aire fresc; que l'autobús anava fent esses; que s'escoltaven les bandes rugoses del voral; que el vehicle anava suaument de dreta a esquerra dins del carril; comentaris sobre que el conductor s'estava adormint; o aproximacions al bus de davant i frenades brusques.

També, en altres casos, els testimonis van constatar que van veure l'investigat cansat i amb moviments lents, recordant manifestacions de la setmana que havia passat o, fins i tot, com es va adormir i despertar de cop quan el vehicle es va començar a desplaçar a la dreta i va donar un cop de volant a l'esquerra. Segons l'informe del tacògraf elaborat pels Mossos, l'autocar circulava a 100 km/h i tenia activat el sistema de control de velocitat automàtic. Durant els últims quilòmetres es van produir 77 desacceleracions superiors als 2 km/h, metre que els altres dos autocars que anaven per davant i que feien el mateix trajecte només en van fer entre cinc i dotze.

Destaca també la interlocutòria que durant els darrers 28 dies de conducció de l'investigat només es van constatar dos descansos setmanals reduïts la setmana de l'11 al 19 de març. "D'estos extrems, si es confirmen, és factible poder considerar una situació de somnolència o fatiga" que hauria portat a l'accident. Per contra , consideren també els magistrats que l'impacte de l'autocar contra un turisme que circulava per l'altre calçada en sentit sud de l'AP-7, que el sinistre hagués tingut lloc en un considerat com a punt negre o que havia víctimes que no portaven cordat el cinturó de seguretat no és causa per al sobreseïment.

L'advocat d'un dels ocupants del turisme contra el qual va topar l'autocar, Joaquin Fibla, ha mostrat la seva satisfacció per la reobertura i l'impuls d'una causa que ha estat paralitzada des de "fa dos anys i mig". "Directament des de la mateixa Audiència Provincial se li diu a la jutgessa d'instrucció que ha de tramitar el cas per procediment abreujat i dirigir la causa cap al jutjat penal", ha remarcat. Segons Fibla, tot i que durant el primer any es van practicar les diligències acordades, la causa es va "estancar" arran un primer arxivament.

El cas, de fet, ha estat objecte de tres intents d'arxiu als jutjats d'Amposta. L'accident va tindre lloc quan passaven sis minuts de tres quarts de sis de la matinada. L'autocar conduït per l'investigat, juntament traslladava un grup d'estudiants d'Erasmus a Barcelona després d'haver visitat les falles de València el dia anterior. Al punt quilomètric 333, el conductor va efectuar una maniobra brusca cap a l'esquerra, després de tocar la tanca de la part dreta, fent que l'autocar bolqués i creués la mitjana, topant amb un turisme que circulava en sentit sud. Tretze joves de diferents nacionalitats van morir i 23 van resultar ferides de diversa consideració.