Societat | Redacció | Actualitzat el 02/02/2021 a les 10:50

La fiscalia demana 4 anys de presó per al conductor de l'autocar accidentat a Freginals

L'escrit d'acusació argumenta que va desatendre les normes de seguretat vial conduint cansat i amb son



Autocar sinistrat a Freginals el 19 de març de 2016 | ACN

Fiscalia demana 4 anys de presó per al conductor de l'autocar accidentat a l'autopista AP-7 a l'altura de Freginals (Montsià) la matinada del 19 de març de 2016 i en el qual van morir tretze persones així com 26 més van resultar ferides.

L'escrit de conclusions argumenta que l'acusat, Santiago R., va desatendre "de forma greu" les normes reguladores de la seguretat vial posant-se al volant del vehicle cansat i amb son. L'autocar traslladava de tornada un grup d'estudiants d'Erasmus de la Universitat de Barcelona que havien visitat la festa de les Falles de València. Diversos testimonis van relatar que conduïa de forma irregular, fent esses i anant d'un costat a l'altre del carril de circulació.

El ministeri públic considera que l'acusat era "conscient" que patia cansament i son en el moment de començar el trajecte des de València una hora i mitja abans. Prova d'això, apunta, és que "va obrir en diverses ocasions la finestreta de la seva posició perquè entrés aire fresc sense adoptar cap altra mesura per evitar la conducció" en estes condicions, com hauria estat, detalla,

"estacionar el vehicle i descansar durant el temps necessari per garantir una conducció posterior òptima".

Uns "deures de prevenció i abstenció" que l'acusat va desatendre tot i ser-ne coneixedor, segons Fiscalia, "atesa la seua dilatada experiència com a conductor d'autobusos". En el moment dels fets l'acusat Santiago R., que va donar negatiu a les proves d'alcoholèmia i drogues, portava 14 anys treballant de forma indefinida a l'empresa Autocares Alejandro Tours, amb seu a Mollet del Vallès, com a conductor d'autobús. El vehicle no presentava avaries mecàniques, tenia passada la ITV i durant l'any anterior se li havia fet el manteniment i reparacions ordinàries.

L'escrit d'acusació es remet al registre d'este dispositiu i als testimonis dels supervivents a l'hora d'explicar que la conducció de l'acusat va ser "irregular", fent "esses", "ziga-zagues" i anant d'una banda a l'altra del carril de circulació i, fins i tot, trepitjant les bandes rugoses de la voravia. També, apunta, va efectuar frenades, acceleracions i desacceleracions de velocitat "injustificades" per les característiques de la via i la circulació, "escassa" en aquell moment.

Segons el tacògraf del vehicle, el sinistre es va produir a les 5:51 hores en un tram de recta i sense condicions atmosfèriques adverses. Mentre circulava de forma constant a 100 km/h, l'autocar va començar a desplaçar-se "de forma constant, progressiva i sense canvis bruscos de direcció cap al marge dret de la via, traspassant la línia contínua rugosa i la zona asfaltada de la voravia arribant a sortint de la calçada" i circulant per la berma prop de 125 metres. Quan es va adonar de la sortida, segons el relat del ministeri públic, l'acusat va fer un canvi de direcció cap a l'esquerra per reincorporar el vehicle a la calçada.

Veient llavors que es dirigia cap a la mitjana, va intentar frenar i girar a la dreta, perdent el control, impactant contra la mitjana i bolcant lateralment. El vehicle va recórrer 21 metres sobre la tanca de protecció lateral fins ocupar bona part de la calçada del sentit sud, per on circulava correctament un turisme amb dos ocupants que no van poder evitar la col·lisió.

Cap de les 13 víctimes mortals no duia cordat el cinturó de seguretat

Arran de l'accident van perdre la vida 13 dels 59 ocupants del vehicle. Cap d'elles no duia cordat el cinturó de seguretat i la majoria ocupaven, principalment, la part posterior del vehicle. Les víctimes mortals van ser set noies italianes -tres de 22 anys, dos de 21 anys, una de 23 i una altra de 25-, dues noies alemanyes de 20 i 25 anys, una noia francesa de 24 anys, una uzbeka de 20 anys, una austríaca de 24 anys i una romanesa de 23.

El ministeri públic acusa el conductor de 13 delictes d'homicidi per imprudència greu i 26 delictes de lesions per imprudència greu pels quals demana 4 anys de presó; 6 anys de privació del dret a conduir vehicles a motor i ciclomotors, amb la pèrdua del permís de conduir, i 6 anys d'inhabilitació especial per a l'exercici de la professió de conductor professional.

La companyia asseguradora GES ha indemnitzat totalment, per la via civil, els perjudicats directes de les 13 víctimes mortals del sinistre, per la qual cosa els familiars només mantenen l'exercici de la via penal, segons detalla la fiscalia. La companyia també ha indemnitzat o consignat judicialment almenys més de mig milió d'euros a diversos ferits.

Tot i això, en concepte de responsabilitat civil, la fiscalia sol·licita que l'acusat, la companyia asseguradora com a responsable civil directa i l'empresa com a responsable civil subsidiària, paguen l'import que determinen els informes sanitaris a aquells afectats que no han renunciat a rebre una indemnització.

La investigació judicial de l'accident s'ha allargat durant gairebé cinc anys. La causa s'ha arxivat en tres ocasions per part de diferents instructors que han passat el jutjat número 3 d'Amposta. Els recursos de les acusacions particulars i Fiscalia, però, han permès que el procediment seguisca endavant, sobretot després que l'octubre de 2019 l'Audiència de Tarragona decidís

reobrir el cas i ordenés a la jutge que iniciés el procediment abreujat. L'òrgan encarregat de jutjar el cas serà un dels dos jutjats penals de Tortosa.