



Tribunal d'Instància
de Vilanova i la Geltrú
Servei de guàrdia

28 GEN 2026

DENUNCIA ANTE EL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN

Hora:

AL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN QUE POR TURNO CORRESPONDA

mayor de edad, con domicilio a efectos de notificaciones en
Vilanova i la Geltrú de Barcelona, comparece y, como
mejor proceda en Derecho,

DENUNCIA

Primero.-Que en un tramo de la red ferroviaria de Rodalies actualmente en servicio de la Línea R2 Sud, concretamente el tramo que pasa junto al mar en el término municipal de Vilanova y la Geltrú, con dirección a Barcelona, se ha constatado la existencia de elementos de fijación del carril (tirafondos, anclajes y otros componentes metálicos asociados a la vía) en un estado avanzado de corrosión y degradación estructural.

Dicho estado se acredita mediante las fotografías que se acompañan como **Informe fotográfico**, en las que se aprecia de forma objetiva la presencia de corrosión profunda, exfoliación del acero y pérdida apreciable de sección resistente en los elementos descritos.

Que la cuasi totalidad de los tornillos del rail derecho sentido Barcelona que suponen unos 300 metros lineales de vía, se encuentran en las condiciones descritas y que muestran las fotografías, si bien el resto de tornillos (pasadores) se encuentran en situación similar a medida que están más próximos a la vía que esta cerca del mar.

Segundo.-Que los componentes observados presentan corrosión de tipo laminar o intergranular, con separación en capas del material metálico, lo que evidencia un deterioro material que podría comprometer la función estructural que dichos elementos desempeñan en la estabilidad de la vía ferroviaria.

Tercero.-Que en uno de los railes observados se identifican marcas industriales correspondientes a ENSIDESA (Empresa Nacional Siderúrgica, S.A.), entidad desaparecida como operador industrial hace más de veinticinco años, lo que permite inferir una antigüedad significativa de determinados componentes estructurales actualmente en servicio.

Cuarto.-Que el estado descrito, atendiendo a la naturaleza crítica de la infraestructura ferroviaria y a la función de seguridad que cumplen los elementos afectados, podría ser indicativo de una situación de obsolescencia material o de insuficiencia de actuaciones de mantenimiento, inspección y renovación.

Quinto.-Que, sin perjuicio de que no se tenga constancia de incidentes concretos derivados de los hechos descritos, el deterioro observado podría ser susceptible de generar un riesgo potencial para la seguridad de la circulación ferroviaria y sus pasajeros, extremo que requeriría una valoración técnica especializada.

Sexto.-Que el tramo de la línea ferroviaria en el que se han observado los elementos degradados discurre a escasa distancia de un desnivel abrupto hacia el litoral marítimo, con una altura aproximada de varios metros sobre el nivel del mar.

Que esta circunstancia geográfica y topográfica podría suponer un factor de agravamiento del riesgo en el hipotético supuesto de un fallo estructural de la vía o de un descarrilamiento, incrementando potencialmente la gravedad de las consecuencias para la seguridad de la circulación ferroviaria, de los pasajeros y del entorno.

Séptimo.-Que el acceso al tramo ferroviario en cuestión se ha realizado sin necesidad de cruzar vías ni superar ningún tipo de vallado o sistema de protección, al no existir barreras físicas visibles que delimiten o restrinjan el acceso a la infraestructura.

Que los elementos descritos resultan accesibles directamente desde la playa y zonas de tránsito público, circunstancia que podría evidenciar una ausencia de medidas adecuadas de protección y seguridad perimetral de la infraestructura ferroviaria, incrementando potencialmente el riesgo para terceros.

Octavo.-Que los hechos expuestos, por su naturaleza y alcance, podrían revestir relevancia jurídica, administrativa o eventualmente penal, en la medida en que se acredite la existencia de una omisión de las obligaciones de conservación y seguridad de la infraestructura ferroviaria.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Primero.- Deber legal de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, atribuye al administrador de infraestructuras ferroviarias la obligación de garantizar la seguridad, conservación y mantenimiento de la red ferroviaria, así como la realización de las actuaciones necesarias para asegurar su correcto funcionamiento.

Segundo.- Posición de garante y comisión por omisión.

De conformidad con el artículo 11 del Código Penal, las omisiones serán penalmente relevantes cuando exista un deber jurídico de actuar.

En el ámbito ferroviario, los responsables del mantenimiento de la infraestructura ostentan una posición de garante respecto a la seguridad de la circulación, derivada de la normativa sectorial y de su función institucional.

Tercero.- Posible relevancia penal por creación de riesgo.

El artículo 385 del Código Penal tipifica como delito la conducta de quien, por acción u omisión, deteriore las vías ferroviarias o cree un riesgo grave para la circulación ferroviaria.

En este sentido, la permanencia en servicio de elementos estructurales con degradación avanzada podría, en su caso, ser susceptible de encaje en el citado precepto penal, previa valoración técnica especializada.

Cuarto.- Necesidad de valoración técnica.

La determinación del alcance real del deterioro descrito, de su incidencia en la seguridad ferroviaria y de su eventual relevancia penal requiere necesariamente la práctica de informes técnicos especializados, cuya realización corresponde a los órganos competentes.



Tribunal d'Instància
de Vilanova i la Geltrú
Servei de guàrdia

SOLICITA

28 GEN. 2026

Hora:

Primero.-Que se admita la presente denuncia y, si se estima procedente, se practiquen las diligencias de investigación necesarias para determinar el estado real de los elementos estructurales de la vía ferroviaria en el tramo afectado.

Segundo.-Que se acuerde la realización de informes técnicos especializados, a la vista de las fotografías aportadas como prueba documental, sobre:

- el grado de degradación de los elementos de fijación del carril,
- su antigüedad aproximada,
- la pérdida de capacidad resistente,
- y su eventual incidencia en la seguridad de la circulación ferroviaria.

Tercero.-Que, a la vista de las diligencias practicadas, se determine si los hechos descritos pudieran ser constitutivos de algún tipo de ilícito administrativo o penal, depurándose en su caso las responsabilidades que pudieran corresponder.

Cuarto y último.-Que se dé traslado al Ministerio Fiscal si se apreciaran indicios de relevancia penal.

En Vilanova i la Geltrú a 28 de Febrero de 2026.