



**AUD. PROVINCIAL SECCION N. 6 (DESPL)
A CORUÑA**

AUTO: 00172/2016

Domicilio: RÚA VIENA S/N, 4ª PLANTA, SANTIAGO DE COMPOSTELA
Telf: 981- 54.04.70 Fax: 981- 54.04.73

Modelo: 662000

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

ROLLO: RT APELACION AUTOS 0000094 /2016

Juzgado procedencia: XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3 de SANTIAGO DE COMPOSTELA
Procedimiento de origen: DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

AUTO N°172/2016

=====
D. ANGEL PANTIN REIGADA
D. JOSE GOMEZ REY
Dª MARIA DEL CARMEN MARTELO PEREZ
=====

En Santiago de Compostela, a 26 de Mayo de 2016.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En la causa referenciada se dictó por el Juzgado de Instrucción nº 3 de Santiago de Compostela auto de fecha seis de octubre de dos mil quince que acordaba la incoación de procedimiento abreviado respecto del Sr. G.A. y auto de fecha trece de enero de dos mil dieciséis por el que se desestimaba el recurso de reforma interpuesto contra referido auto.

SEGUNDO.- Contra el auto de seis de octubre de dos mil quince se interpuso recurso de reforma subsidiario de apelación por el Procurador Sr. Concheiro Alvarez en representación de A.E.V.P. y otros, por el Procurador Sr. Fernando Leis Espasandin en representación de M.T.G.-M. A., por la Procuradora Sra. Goimil Martínez en representación de S.V.F. y otros, por el Procurador Sr. Belmonte Pose en representación de F.J.G.A., por el Procurador Sr. Cuns Nuñez en representación de J.I.A., por el Procurador Sr. Calviño Gómez en representación de L.M.-T.R., por la Procuradora Goimil Martínez en representación de A.F.D. y otro, por la procuradora Sra. Fernández-Rial y López en representación de M.A.S.R. y otros, por la Procuradora Sra. Alfonsín Somoza en representación procesal de L.A.B.P. y otros, por la Procuradora Sra. Fernández-rial y Lopez en representación de APAFAS, por la Procuradora Sra. Fernández-Rial y Lopez en representación procesal de C.G.R. y otros.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

Por la PLATAFORMA VICTIMAS ALVIA 04155 y otra se interpuso recurso de apelación frente al auto de 13 de enero de 2016 que había desestimado el recurso de reforma frente al auto de 6 de octubre de 2015.

Además se interpuso recurso de apelación directo contra el auto de 6 de octubre de 2015 por la Procuradora Sra. Regueiro Muñoz en representación de la Sra. R.V., por la Procuradora Sra. Vieites León en representación de la Sra. C.C. y otros, por la procuradora Sra. Goimil Martínez en representación de los Sres. S.L. y por la procuradora Sra. Alfonsín Somoza en representación de la Sra. D. de A. y otros.

También se interpuso recurso de apelación de QBE INSURANCE frente al auto de 6 de octubre de 2015 tras dictarse el auto de 24 de noviembre de 2015 que respondía a la solicitud de aclaración deducida por dicha parte.

Por el Procurador Sr. Pérez Goris en representación de M.C.P.A. y otro se presentó escrito adhiriéndose al recurso interpuesto por la PLATAFORMA DE LAS VICTIMAS ALVIA 04155, POR APAFAS y por la representación procesal de Cristobal Rabadán y otros.

Por la procuradora Sra. Fernández Durán en representación de J.A.O. y otros se presentó escrito adhiriéndose a los recursos interpuestos por la representación de J.I.A., por la representación de Antonio Buitrago Palomo y otros, por APAFAS, por la representación de C.G.R. y otros y por la PLATAFORMA VICTIMAS DEL ALVIA 04155.

SEGUNDO.- Admitidos a trámite los recursos se remitió a esta Sección testimonio de particulares para la resolución del recurso, señalándose para deliberación, votación y fallo del presente recurso el día 26 de Abril de 2016.

Siendo Ponente el Ilmo. Magistrado D. ANGEL PANTIN REIGADA.

FUNDAMENTOS DE DERECHO



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

PRIMERO.- RECURSOS PLANTEADOS Y SISTEMÁTICA

PRIMERO A- Se han interpuesto los siguientes recursos de apelación frente al auto de 6/10/15 (folio 23246), que acordaba la incoación de procedimiento abreviado respecto del Sr. G.A., o frente al auto de 13/1/16 (folio 27778) que desestimó los recursos de reforma interpuestos frente a aquél:

1- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación del Sr. V. y otros (folio 23836).

2- Recurso subsidiario de apelación interpuesto por la representación de la Sra. G.-L. (folio 23853). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, frente al cual se presentó un nuevo recurso de apelación (folio 27883), careciendo de relevancia esta errónea duplicación pues la parte podría al amparo del art. 766.4 LECR realizar alegaciones complementarias tras la desestimación de la reforma o adherirse a las alegaciones de otros recurrentes, por lo que se examinarán los argumentos y pretensiones de ambos escritos, siendo este criterio aplicable a otras situaciones idénticas que se referirán.

3- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación de D. S.V.F. y otros (folio 23867). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, tras el cual se presentó escrito de alegaciones (folio 28342).

4- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación del Sr. G.A. (folio 23883). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, tras el cual se presentaron (folio 27969) alegaciones complementarias.

5- Recurso de apelación interpuesto por la representación de PLATAFORMA VÍCTIMAS ALVIA 04155 y otra (folio 27941) frente al auto de 13/1/16 (folio 27778) que había desestimado el recurso de reforma (folio 23901) interpuesto frente al auto de 6/10/15 (folio 23246).

6- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación del Sr. I. (folio 23921). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, tras el cual se presentaron (folio 27915) alegaciones complementarias.

7- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación de la Sra. F. y otro (folio 23938). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, tras el cual se presentaron (folio 28337) alegaciones complementarias.

8- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación del Sr. S. y otros (folio 23953). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, tras el cual se presentaron (folio 27914) alegaciones complementarias.

9- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación del Sr. B.P. y otros (folio 23955). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, tras el cual se presentó nuevo recurso de apelación (folio 28368).

10- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación de APAFAS (folio 23974). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, tras el cual se presentó nuevo recurso de apelación (folio 27876).



11- Recurso de apelación subsidiario interpuesto por la representación del SR. G.-R. y otros (folio 23981). El auto de 13/1/16 (folio 27778) desestimó el recurso de reforma, tras el cual se presentó nuevo recurso de apelación (folio 27878).

12- Recuso directo de apelación interpuesto por la representación de la Sra. R.V. (folio 24011)

13- Recuso directo de apelación interpuesto por la representación de la Sra. C.C. y otros (folio 24020).

14- Recurso directo de apelación interpuesto por los Sres. S.L. (folio 24030).

15- Recurso directo de apelación interpuesto por la Sra. D.D.A. y otros (folio 24035)

16- Recurso de apelación de QBE INSURANCE (folio 27632) frente al auto de 6/10/15 (folio 23246) tras dictarse el auto de 24/11/15 (folio 27540) que respondía a la solicitud de aclaración deducida por dicha parte.

PRIMERO B- Los recursos plantean, como petición más frecuente, la solicitud de práctica de diligencias, que deriva del propósito compartido por acusado, aseguradora responsable civil y acusaciones recurrentes de obtener o dar relevancia a datos que permitan en su caso dirigir imputaciones frente a otros eventuales responsables penales y civiles, singularmente las personas responsables de la seguridad en la circulación de ADIF, por los hechos objeto de investigación, planteándose directamente, en algunos casos, peticiones de imputación frente a las personas que se designan.

Tales peticiones, debe reconocerse, no se hacen en la mayor parte de los casos en el vacío o con un mero afán prospectivo, sino con sustento en la interpretación que las partes recurrentes atribuyen a datos ya obrantes en las actuaciones. Sin embargo, como estamos ante el tercer conjunto de apelaciones frente a decisiones del instructor cuyo núcleo es la pretendida, directa o implícitamente, derivación de responsabilidades para terceras personas o entidades, varios de los datos o interpretaciones que fundamentan las peticiones de las partes ya han sido examinados, entendemos que con suficiente motivación, por esta Sala. Por ello, cuando no existan datos nuevos y significativos respecto de extremos que hayan sido analizados previamente y cuya aptitud como base para poder apreciar indicios de responsabilidades penales de terceros haya sido ya desestimada, nos remitiremos a lo expresado sobre tales materias en resoluciones como la de 4/11/13 (folio 9430), recaída en el recurso 571/13, y las demás dictadas por esta Sala en esas fechas que reiteran su contenido, y, en especial, dado que su ámbito es más amplio, la de 30/9/14 (folio 19839), recaída en el rollo 364/14, y las demás de esas fechas que repiten la misma argumentación, de modo que, sin perjuicio de lo que en cada caso concreto pueda apreciarse, la ausencia de indicios que permitan advertir una hipotética relevancia penal de las conductas de quienes pudieran ser responsables de las irregularidades que las partes destacan en sus recursos habrá de determinar la



confirmación de la resolución recurrida al no existir justificación para mantener abierta la fase de investigación, cuya única razón es la preparación del eventual juicio penal y no constituye una finalidad en sí misma.

Desde una perspectiva sistemática, consideramos adecuado proceder al examen de estas peticiones de nuevas diligencias, o de nuevas imputaciones, agrupándolas en torno al motivo fáctico que determina su petición, pues la pretendida necesidad de varias de ellas deriva de un mismo dato o argumento, o de un conjunto de ellos, y resulta conveniente, para evitar reiteraciones, examinar en relación a cada uno de estos motivos o temas relevantes objeto de la investigación los argumentos que las partes hayan expuesto respecto de los mismos.

Cabe destacar también que tanto el imputado Sr. G. como la aseguradora llamada al proceso como responsable civil han formulado peticiones de diligencias. Atendida la posición procesal que ocupa el primero -salvo que se aceptara su pretensión de ser considerado víctima de un delito cometido por terceros, que luego se analizará-, sólo cuenta en principio con legitimación para solicitar que se practiquen diligencias dirigidas a esclarecer las bases fácticas de la imputación que frente a él se dirige, no para buscar la imputación de terceros, que no puede instar. Ello se acentúa en relación con la aseguradora, que en principio no está legitimada para pretender determinar cuál es el objeto penal de un proceso ni para postular que otras personas distintas de aquélla de cuyos actos ha de responder deban ser sujetos pasivos del mismo. Sin duda puede cuestionar su propia obligación indemnizatoria, pero ello no le autoriza a adentrarse en la concurrencia o ausencia de aspectos de derecho penal material que afecten a su asegurado o a terceros.

No obstante, como varias partes acusadoras se han sumado a los planteamientos de acusado y aseguradora, han de ser examinados. Además, ha de tenerse presente que en ocasiones anteriores se admitieron recursos contra decisiones de imputación penal que fueron planteados por la entidad que en virtud de aquéllas sería responsable civil, por lo que está también justificado mantener un criterio amplio respecto de la admisibilidad de los recursos en la presente ocasión.

Por último, parece preciso puntualizar que la eventual aceptación de la procedencia de proseguir la investigación respecto de algunas de las materias que se analizarán determina legalmente que prosiga la fase de instrucción, con el lamentable efecto de que muchos de los perjudicados, que no han cuestionado la resolución judicial de transformación del proceso, vean demorada la decisión sobre sus pretensiones, sin perjuicio del eventual uso por el instructor del expediente del art. 762.6 LECR, que no corresponde ahora valorar. Para evitar que las dilaciones en el enjuiciamiento se conviertan en indebidas y para propiciar que se ciñan a lo indispensable para esclarecer los hechos investigados, la continuación de la



fase de instrucción para la dilucidación de los extremos concretos que lo exijan no debe permitir que continúe abierta de forma indefinida la investigación respecto de todas las demás materias a las que se refieren las diligencias solicitadas por las partes y que, en virtud del examen que a continuación se realizará, se rechacen al considerar que no permitirían la apreciación de indicios de responsabilidad penal, salvo que excepcionalmente durante la pendencia de la investigación respecto de los aspectos que se determinen se aportasen alegaciones o datos nuevos relativos a otras materias que hicieran razonable incidir en líneas de averiguación ya intentadas o en la apertura de otras nuevas.

PRIMERO C- Junto a este tipo de peticiones, también en los recursos se formulan solicitudes de otra índole, que se analizarán en el fundamento siguiente.

SEGUNDO- PETICIONES ESPECÍFICAS DE LOS RECURSOS.

SEGUNDO A. RECURSO 1. Sr. V. y otros.

la- El recurso pretendía el reconocimiento de la condición de perjudicado de DON A.G.B.. El auto desestimó la reforma al considerar que el referido perjudicado sí fue incluido por la resolución en la relación de perjudicados.

Al respecto debe señalarse que el auto incluye como uno de los lesionados a E.G.B. (folio 23272) y quien reclama es A.G.B. (con DNI xxx, referencia identificativa ésta que, de haber sido usada, hubiera excluido confusiones). El examen de las actuaciones (pieza de responsabilidad civil nº 64 y documentación unida al propio recurso) muestra que se trata de la misma persona, sin perjuicio de que deba rectificarse el error en el nombre. No existe pues omisión en la descripción de hechos del auto apelado respecto de este perjudicado.

Por otra parte, corresponde al auto de transformación la valoración indiciaria de la tipicidad de los hechos investigados y de la inclusión de ésta en el ámbito objetivo al que se refiere el procedimiento abreviado. Ésa es la única relevancia que cabe brindar a la calificación que la resolución apelada brinda de los hechos que se describen como indiciariamente constitutivos de muerte o de lesiones por imprudencia grave, que además la resolución encuadra en el apartado 1 del art. 152 CP. sin acotar los concretos subtipos que corresponderían en cada caso.

En consecuencia, si las legítimas discrepancias del Sr. G.B. o de cualquier otro perjudicado sobre los resultados lesivos que el auto recoge como correspondientes a cada uno de los perjudicados apelantes no afectan a la tramitación procedente ni a la corrección de la decisión de iniciar la fase intermedia, no procede adoptar en este trámite una decisión al respecto, que sería superflua, en el entendimiento de que esta descripción fáctica indiciaria realizada por el instructor no puede impedir que se formulen las pretensiones



penales y civiles, provisionales o definitivas, que las partes quieran sostener respecto de la extensión del concreto daño corporal generado por el delito o de los perjuicios irrogados, por lo que no está justificado que este tipo de discrepancias determine la modificación de la decisión apelada.

Tampoco la eventual pendencia del cuadro lesivo sin estabilización lesional que en éste y en otros casos se invoca puede justificar la prosecución de la fase de instrucción por tal motivo, de acuerdo con el criterio establecido en el art. 778.2 LECR. para evitar que contingencias del objeto civil del proceso puedan bloquear la prosecución del proceso penal, salvo que sea preciso aguardar a tal conclusión del periodo de curación para poder calificar el hecho, lo que deberá ser alegado y justificado en cada supuesto particular y que en el presente caso no ocurre pues ya se ha formulado escrito de calificación por el referido perjudicado (folio 26157), sin perjuicio en todo caso del derecho de las partes de proponer, como prueba anticipada o para su práctica en el juicio oral, las diligencias probatorias que se refieran a tal objeto civil del proceso, o de la facultad del tribunal decisor de hacer uso en esta materia, si está justificado, del art. 794.1 LECR.

1b- Se solicita que el traslado para la formulación de acusación particular fuera precedido de la formulación de acusación pública. Se ha de ratificar el criterio del instructor, que no hace sino aplicar la norma procesal específica para el proceso abreviado (art. 780.1 LECR) en lugar de la genérica que se invoca.

Este motivo se repite en el recurso 7 (Sra. F. y otro), 13 (Sra. C.C. y otros) y 15 (Sra. D.D.A. y otros), a los que es extensiva esta respuesta.

SEGUNDO B. RECURSO 4. Sr. G.A.

4a- Se solicita el sobreseimiento de la causa respecto del recurrente por no ser penalmente responsable del resultado finalmente producido en el accidente, al no contar el lugar del siniestro con las medidas de seguridad necesarias que evitaran el resultado, propugnando subsidiariamente la consideración de los hechos como falta.

Tal tesis se desestima en el auto resolutorio de la reforma tras realizar una extensa exposición en la que se niega la concurrencia de otras conductas causalmente relevantes en la producción del resultado lesivo. Estima esta Sala que la cuestión es propiamente la valoración de si existen indicios de responsabilidad criminal del imputado que recurre, resultando nítida su concurrencia pues infringió indiciariamente el deber de cuidado que personalmente le competía de que al llegar al km. 84,230, inmediatamente anterior a la curva, el tren que pilotaba circulase a la velocidad que estaba prescrita en el Libro Horario y en el Cuadro de Velocidades Máximas, aunque no existieran otras limitaciones de velocidad previas a tal punto, y provocó el



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTITIA

descarrilamiento del tren al no respetar esa velocidad máxima permitida.

No cabe considerar en la perspectiva provisional que ahora procede adoptar que, como se pretende, el hecho de atender una llamada de teléfono le exonere de responsabilidad, cuando desde normas de elemental prudencia cualquier persona, -y no solo quien reúna "capacidades excepcionales" para hacerlo, como expresa la psicóloga Sra. C.-, y en especial un conductor profesional, sabe cuál es la decisión a adoptar si puede surgir un conflicto entre su deber de controlar la velocidad del vehículo que conduce y la atención que se le requiere para atender consultas de otros trabajadores sobre una cuestión de mínima importancia, de modo que las afirmaciones del informe exculpatorio de dicha perito por las que "debido a una interrupción hecha al maquinista mediante una llamada de teléfono, las circunstancias superaron la capacidad de respuesta de éste", podrán ser hechas valer en el juicio oral, como cualquier otro elemento incriminatorio o exculpatorio, pero no pueden justificar la prosecución de la investigación para ratificar tal criterio o los demás de signo análogo que se contienen en su informe, o para excluir la intensa apariencia de responsabilidad criminal del imputado.

Por otra parte, aún en el caso de que pudieran concurrir otras responsabilidades criminales de terceros por haber determinado o permitido una situación de riesgo de accidente en el caso de que el conductor no respetara el referido deber de controlar la velocidad del tren, ello no impide que pueda valorarse si concurre o no una responsabilidad penal del conductor por sus propios actos, que, se reitera, aparece indiciariamente como concurrente y de una gravedad incompatible con la degradación que se pretende, al depender de sus actos la vida e integridad física de las personas transportadas y deber calificarse provisionalmente su negligencia como grave o temeraria, dado su desentendimiento de la tarea que le correspondía.

4b- Se invoca la responsabilidad civil de ADIF y de ALLIANZ, negando la condición de perjudicada de ADIF. Carece de legitimación el imputado para discutir o postular si otras personas han de ser llamadas o no al proceso como eventuales responsables civiles de sus propios actos, mientras que la condición de perjudicada de ADIF deriva de la producción de daños en elementos pertenecientes a dicha entidad indiciariamente derivados de la actuación criminal que se imputa al recurrente, sin que exista al momento presente la imputación de otras personas de las que deba responder civilmente dicha entidad que pudiera determinar la incompatibilidad lógica que se esgrime, y sin perjuicio de lo que pudiera resultar del eventual ejercicio de pretensiones civiles frente a la misma o de su aseguradora por las acusaciones y de su admisión, lo que no es objeto de la resoluciones apeladas ni, por tanto, de ésta.



4c- Se pide la nulidad del auto por no haberse dado traslado al imputado de las piezas de responsabilidad civil. Sin perjuicio de que ciertamente el imputado y los demás responsables civiles han de ser notificados de toda decisión que se adopte en tales piezas, pues su contenido puede afectar a sus eventuales responsabilidades civiles -y penales, en cuanto el resultado lesivo determina la tipicidad del hecho-, es evidente que tanto al exponerse el argumento en el recurso inicial como, sobre todo, al formularse las alegaciones complementarias se pudo haber conocido, de desplegarse la diligencia precisa, el contenido de tales piezas -nada consta ni se alega sobre que no se haya permitido el acceso a ellas-, como a cualquier otro material de la investigación, para cuestionar, si hubiera lugar a ello, los datos de índole médica que la resolución impugnada incorpora, al margen de que ya se ha expuesto el reducido interés que ello puede tener para el trámite procesal en que nos hallamos. La alegación es meramente formalista y no ha existido material indefensión.

SEGUNDO C. RECURSO 9. Sr. B.P. y otros.

9a- Se expone que el auto recurrido no menciona la condición de trabajadores del tren siniestrado de las víctimas DON D.B.M. y DOÑA O.B.V. y que no recoge con precisión los objetos perdidos y no recuperados por los familiares de ésta ni su valor.

La situación es análoga a la descrita en el apartado 1a, pues la alegada imprecisión del auto en la descripción o valoración de objetos perdidos no afecta a los elementos precisos para valorar la relevancia penal o para permitir la calificación penal por las acusaciones del hecho investigado, por lo que no pueden fundar la impugnación del auto, sin perjuicio de que, por supuesto, tales inexactitudes en absoluto impidan que se reclamen las responsabilidades civiles que procedan.

La circunstancia profesional omitida que se destaca tampoco resulta relevante pues es inherente al hecho que en el tren viajaban personas que prestaban sus servicios a RENFE, directa o indirectamente, y en todo caso la relevancia de tal cuestión está ligada a la imputación de un delito contra la seguridad de los trabajadores, cuestión que posteriormente se examinará.

SEGUNDO D. RECURSO 11. SR. G.-R. y otros.

El recurso expresa su discrepancia respecto de la concreción de lesiones y secuelas, pero no brinda dato concreto al respecto -no mencionándose siquiera los perjudicados concretamente afectados- que permita controlar tal supuesto error, del que en todo caso no se brindan datos que revelen que afecte a la eventual calificación jurídica de los hechos.

Sí que se menciona -es el único extremo en que se da un dato identificable- que la muerte de DÑA. F.P. fue consecuencia del accidente, por lo que debería estar incluida



en la relación de fallecidos contenida en la resolución recurrida. Al desestimarse el recurso de reforma se omitió dar respuesta a tal cuestión, probablemente porque lo peticionado expresamente era la revocación de la resolución para la práctica de diligencias, sin incluir subsidiariamente la petición de inclusión de tal víctima en el relato fáctico.

Dado que la voluntad impugnatoria es clara, las deficiencias técnico-procesales no deben impedir que se dé respuesta a tal cuestión, respecto de la cual la respuesta desestimatoria es clara. La índole de las lesiones objetivadas en el informe médico-forense (folio 83 de la pieza separada correspondiente a dicha lesionada) -herida contusa que requirió sutura y cervicalgia- no permiten deducir que el fallecimiento ocurrido en el mes de abril posterior tenga relación causal con el accidente y, sobre todo, no existe constatación médica de tal relación en la pieza separada, ni se brinda argumento o dato alguno que sea indicio de ello.

En todo caso consta formulado escrito de acusación (folio 26831) por razón del daño causado a dicha víctima, en el que también se alude a la posibilidad de demostrar en juicio la relación causal entre el accidente y el fallecimiento, por lo que queda claro que habrá de ser en dicha sede donde se dilucide tal cuestión fáctica.

SEGUNDO E. RECURSO 12. Sra. R.V.

Se remite a alegaciones previas (folio 23578) sobre el daño corporal de la perjudicada. Nos remitimos a lo ya razonado en el SEGUNDO A.1a sobre la cuestión, siendo evidente, por la formulación de acusación por dicha perjudicada (folio 25558) que era posible la calificación del hecho con los datos con que se contaba al dictarse el auto recurrido.

TERCERO- PRUEBAS PSICOLÓGICAS REALIZADAS AL CONDUCTOR.

Se proponen en el recurso nº 2 diligencias relativas a las pruebas aplicadas al Sr. G. para comprobar la capacidad psicológica exigida por el Anexo IV de la Orden FOM 2520/2006 "por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica". Se solicita aportación documental y la declaración testifical del Sr. A., médico especialista en Medicina del Trabajo, Jefe de Salud del Área Médica de Madrid del Centro Homologado de Reconocimiento Psicofísico del Grupo Empresarial RENFE que realizó la evaluación psicofísica de 21/9/2010 al Sr. G.A. (folio 21831).

Consta en autos (folio 908) certificado de aptitud psicofísica del imputado, firmado por el médico evaluador Sr. A. acreditativo de que el 21/9/10 se han realizado por el Centro Homologado de Reconocimientos Médicos del Personal



Ferroviario las pruebas para la valoración de aptitud psicofísica de aquél previstas en el art. 61 de la OM FOM 2520/2006 y de que el resultado de las mismas ha sido considerarle apto para el desempeño de su trabajo durante un periodo que comprendía el día del accidente, con limitaciones relativas a la necesidad de corrección visual durante el trabajo.

Ante la solicitud de esta misma parte apelante de práctica como diligencia de investigación de la incorporación a la causa de los resultados de las pruebas de aptitud psicofísica del Sr. G.A., el auto de 19/6/14 (folio 18490) entendió que antes de decidir sobre la incorporación a la causa de la documentación clínica solicitada, atendida su afectación a datos personales de especial protección, procedía indagar sobre el cumplimiento de la normativa relativa a la realización de las pruebas, aportando al efecto RENFE (folio 21822) copias de la Resolución del Director General de Ferrocarriles de fecha 25 de mayo de 2007 por la que se homologa el Centro de Reconocimiento Médico de RENFE-Operadora; resolución del Director General de Infraestructuras Ferroviarias de fecha 25 de mayo de 2010 por la que se renueva la homologación anterior; carta de fecha 5 de mayo de 2014 enviada por el Gerente de Área de Prevención de Riesgos Laborales de RENFE a la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se informa del cambio de Director del Centro Médico Homologado del Grupo RENFE Operadora; y certificado de 5 de febrero de 2015 realizado por el Director del Centro Homologado de Reconocimiento Psicofísico Grupo Empresarial RENFE en el que se identifica a los diversos profesionales (dos médicos especialistas en medicina del trabajo y dos psicólogos) que intervinieron en la valoración psicofísica de fecha 21 de septiembre de 2010 al trabajador de RENFE-Operadora Don F.J.G.A.

Según la recurrente la respuesta que dio RENFE Operadora no acreditó fehacientemente si el Sr. G.A. cumplía el requisito recogido en la OM 2520/2006, de 21 de julio, que respecto de la capacidad psicológica para el desempeño de sus tareas con criterios de seguridad señala en su Anexo IV que se establecerá en base a la evaluación de las aptitudes que la norma desarrolla, estimando preciso la parte recurrente que se aporten los instrumentos científicos que se usaron en su evaluación (lo que la parte apelante concreta en las pruebas que le han sido aplicadas para medir cada una de las aptitudes contempladas en la norma; autor o autores de las mismas; adaptación a la población española si se trata de una prueba extranjera; entidad editora y proceso investigador) y los resultados obtenidos por el conductor.

Debe confirmarse la resolución recurrida, pues en este caso la indagación que se pretende es meramente prospectiva. La documentación aportada muestra que el conductor se había sometido y había superado las comprobaciones sobre su capacidad psicofísica que le fueron efectuadas por un órgano habilitado para ello según la normativa. Se pretende comprobar



si las pruebas efectuadas por ese órgano técnico eran las adecuadas, lo cual podrá tener interés desde la perspectiva operativa y de mejora de métodos internos pero no desde una perspectiva ligada a la relevancia jurídico-penal de las conductas, pues no hay motivo, más allá de la mera especulación, para pensar que hayan existido carencias o deficiencias al evaluar las aptitudes psicológicas -el argumento que se da sobre que ello se revelaría porque sólo se hacen puntualizaciones sobre aptitudes físicas es totalmente inconsistente-; e incluso, de ser cierta tal hipótesis, ello sólo podía tener relevancia si hubiera indicios de que el accidente de 2013 ocurrió por carecer o tener mermadas el conductor aptitudes psíquicas o psicológicas cuya afectación se debería haber detectado en el año 2010 cuando se realizaron las pruebas, de lo cual no hay indicios -la conducta imputada no revela patologías o déficits psicofísicos, cuya existencia ningún dato permite sospechar- y que la parte recurrente ni siquiera pretende averiguar o comprobar, cuando ello debería ser el presupuesto lógico de las pesquisas que propone.

CUARTO- TREN ALVIA S730 Y TRAZADO CURVA.

Se proponen una serie de pruebas respecto del tren Alvia Serie 730, cuya unidad autopropulsada 730.012 fue la accidentada, tales como que el Centro de Investigación en Tecnologías Ferroviarias (CITEF) informe sobre los pesos en tara de cada uno de los coches que componen el S730; en la incorporación a los autos de informe de validación y certificación, además de prueba testifical, que acredite el grado de cumplimiento de las ETH (Especificaciones Técnicas de Homologación) así como de las ETI (Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad) relativas al vehículo ferroviario S-130, a partir del cual fue construido el vehículo ferroviario S-730 accidentado, así como la testifical de los autores de tal certificación o validación; la ratificación judicial de los autores del informe de la CITEF unido al peritaje del Sr. LAMELA y relativo al comportamiento de dicho tren; la ampliación de la pericial judicial por el perito judicial Sr LAMELA o al perito judicial que corresponda en relación al sobrepeso de las maquinas del tren Alvia; citar como testigos a los responsables de la certificación del tren S-130 (D. J.M.P.R., D. R.F.P., D. J.E.G.), miembros de CETREN, Órgano Notificado, para que puedan explicar el proceso de validación tanto del tren conforme a la normativa de Interoperabilidad que era de aplicación a la Línea 082 el día del siniestro.

Los argumentos que se plantean para fundar tales peticiones son en síntesis los siguientes.

CUARTO A- DISCONFORMIDAD ENTRE CIRCULACION Y AUTORIZACIONES.

Se alega en varios recursos que la autorización (folio 9722) de puesta en servicio de segundo nivel de los trenes S730 concedida el 11/6/12 por la Dirección General de



Ferrocarriles establecía que mantendría su eficacia en cuanto no se modificaran sus características en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección medioambiental y, en su caso, interoperabilidad que han fundamentado la autorización. A su vez, cuando ADIF concedió dos días después (folio 9724) la autorización de circulación a la Serie 730, rama 012, se autorizó la misma por la Red Ferroviaria de Interés General con condiciones consistentes en que en líneas con ancho ibérico podía circular a 200 Km/h tipo B con ASFA en servicio en toda la red de categoría C2 y superiores; y a 220 km/h con ETCS Nivel 1 en servicio: Bifurcación A Grandeira-Bifurcación Coto da Torre. En idéntico sentido se invoca la ficha de cumplimiento de la N.T.C. MA 001 de 2007 para el proceso de autorización de circulación, según la cual el material rodante S730 solamente podría circular por el tramo Orense-Santiago al amparo del sistema ETCS.

De estos datos las partes extraen diversas argumentaciones dirigidas a destacar la irregularidad de la circulación del tren S730 cuando ocurrió el accidente.

Se examinarán las mismas, pero no puede ignorarse que nos hallamos en un proceso penal y no en un estudio de cumplimiento de la normativa ferroviaria y que las inobservancias de ésta sólo pueden tener interés a efectos de la indagación de eventuales responsabilidades penales en cuanto, con arreglo a criterios de imputación objetiva, los incumplimientos, de existir, determinen un riesgo de lesión de bienes jurídicos penalmente tutelados y que el resultado lesivo ocurrido constituya la materialización o realización de ese mismo riesgo ilícitamente creado. Desde una perspectiva de la hipotética responsabilidad por riesgo -que luego se analizará- sería preciso demostrar que tales incumplimientos generaron un peligro grave para la vida o integridad física de los trabajadores ocupantes del tren.

Se alega que de ambas autorizaciones y de la ficha referida se deduciría que el S730 sólo podía circular por la Línea 082 en cuanto estuviera tal circulación amparada por ETCS, lo que no se producía tanto por su ausencia en la infraestructura en los kilómetros próximos a Santiago como por la desconexión del ERTMS embarcado. La argumentación no es convincente y no puede constituir base indiciaria para la línea de investigación o imputación que se persigue, al ser evidente que la exigencia en tales documentos de ETCS para circular por la línea 082 está ligada a la velocidad máxima, del rango de la alta velocidad, superior a 200 km/h, que tal línea autoriza, pero no resulta interpretación razonable considerar que si ese tren está autorizado para circular por la red convencional (como hace en ese viaje antes y después de la línea 082) con ASFA y a una velocidad máxima de 200 km/hora, no lo pueda hacer por esa línea 082, de superiores prestaciones y nivel de seguridad dada su condición de red de alta velocidad, siendo esta interpretación compartida por los peritajes de los Sres. CARBALLEIRA y LAMELA.



CUARTO B- INTEROPERABILIDAD.

Como se ha referido, la autorización administrativa de puesta en servicio del S730 era de segundo nivel, lo cual, según el art. 4 de la Orden FOM 233/2006, supone que haya sido emitida previa obtención de un informe de validación favorable suscrito por un organismo de certificación que acredite el cumplimiento de aquellas Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) que le sean de aplicación, caracterizando esta autorización al material rodante ferroviario no interoperable que puede circular por la Red Ferroviaria de Interés General. Debe añadirse que el informe del Sr. LAMELA destaca que, a través del proceso que detalla, en una segunda fase el S730 obtuvo un documento de conformidad de la Dirección General de Ferrocarriles de 15/7/2013 de extensión de validación conforme a la norma NTC-MA009 -prescripciones técnicas de material rodante de alta velocidad-, que ha de interpretarse, según dicho perito, como autorización de puesta en servicio que habilita a los trenes a circular con una velocidad máxima de 250 km/h.

Se argumenta que al circular por una línea de alta velocidad el S730 debería cumplir las exigencias precisas para cumplir las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (Capítulo V de la Directiva 2008/57/CE de Interoperabilidad del Sistema ferroviario, artículos 21 y siguientes; Capítulo V Real Decreto 1434/2010 sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general, de 5 de noviembre), lo que sólo podría ser certificado por Organismos Notificados (art. 17 Real Decreto), lo que no ocurrió respecto del S730.

No se advierte la relevancia jurídico-penal de tales tecnicismos. El tren fue autorizado a través de los procedimientos establecidos al efecto, como los peritos LAMELA y CARBALLEIRA expresaron, y lo fue con una autorización de segundo nivel porque se consideró que el tren -cuya característica esencial es su carácter híbrido, apto para circular por vías electrificadas y también con combustible diesel por vías no electrificadas, precisamente para ajustarse a las variadas características de las líneas por las que circula- no cumplía con las exigencias necesarias para ser considerado interoperable.

Ciertamente hay base normativa para discutir que la decisión haya sido técnicamente correcta y para sostener que el tren debería contar con tal condición interoperable al circular por una línea de alta velocidad de nueva creación; y para entender, como se expone en el recurso 4 y en otros, que no sería obstáculo a ello el ancho ibérico de la vía al estar prevista esta circunstancia como caso específico permanente en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad de Infraestructura de alta velocidad (apartado 7.3.4 del Anexo I de la Decisión de la Comisión de 20 de diciembre de 2007 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad).



El resultado de ello sería que, a causa del camino seguido para la autorización del S730, éste no contase con la certificación europea o emitida por un organismo notificado que acreditarse el cumplimiento de la ETI; pero ello es materia cuya relación con el accidente no se aprecia, cuando lo que para los recurrentes es el sustrato último de sus alegaciones -era imperativo el ERTMS y, por tanto, el tren y la línea debía contar con él- sí se producía en cuanto al tren, pues el tren se autorizó certificándose que contaba con tal sistema y efectivamente lo llevaba embarcado.

La cuestión podría tener hipotética trascendencia si hubiera atisbos de que, al no haberse certificado el tren como se postula que debería haberlo sido, se permitió que circulase un tren que, por no cumplir las especificaciones técnicas a las que debía ajustarse (las ETI y no las ETH), implicaba un riesgo para la seguridad que fuera relevante para la producción del accidente o que generase (en la tesis del delito de riesgo) un peligro concreto grave para la integridad de los usuarios trabajadores, y que, de haberse certificado debidamente, no se hubiera producido, pero se carece de indicio alguno de que haya sido así, siendo meramente formalista el planteamiento de las partes respecto de estas irregularidades, que parecen abordar la cuestión desde una perspectiva naturalista -como el tren accidentado era un S730 y no había sido autorizado debidamente, su circulación es causante del accidente-, insuficiente desde la perspectiva propia del derecho penal.

CUARTO C- TRENES S130

El mismo criterio ha de aplicarse a las cuestiones que se suscitan en relación al proceso de autorización del S730 partiendo del S130. Consta la autorización para la circulación (folio 9717) de estos trenes S130 de cuya transformación o modificación surgió el S730, siendo claramente prospectiva y desproporcionada la indagación que se postula que prosiga para conocer aspectos del proceso de autorización o características de este S130.

En este mismo ámbito, se cuestiona el proceso de homologación del S730. El perito Sr. LAMELA examina con gran detenimiento la cuestión, expresando sus reservas (folio 20873) sobre la conveniencia de la pauta que se siguió en el caso al aplicarse la Circular 10/2008 de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento sobre el procedimiento de validación en los casos de solicitud de autorización de puesta en servicio de material rodante modificado, en cuanto tal disposición permite que pueda ser una dependencia de la propia empresa ferroviaria, debidamente reconocida por la autoridad administrativa como se ha demostrado que lo era, la que actúe como evaluador independiente de seguridad. En términos de estricta técnica normativa puede ser opinable que la autorización de la que dimana esta norma (Disposición Adicional Décima de la OM FOM 233/2006 por la que "la Dirección General de Ferrocarriles



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

adoptará las medidas necesarias para el cumplimiento de esta orden, y resolverá las dudas que en relación con la misma puedan suscitarse") permita integrar el concepto normativo de organismo de certificación que contiene el art. 2.e de la OM., que es la entidad a la que se remite el art. 9.1.b.9º de la misma Orden para el supuesto de modificación del material rodante, pero es evidente para el perito Sr. LAMELA -que fue el único que examinó de forma específica el material rodante, materia ausente o sólo tangencial en los informes aportados por las partes y que el Sr. MARIÑAS reconoció que no abordó con concreción- que el procedimiento de autorización se ajustó a la referida normativa, dando respuesta su detallado análisis de todo el proceso a las alegaciones que se formulan en algunos recursos sobre que procedería un nuevo proceso de homologación al constituir una modificación significativa la experimentada por el S130 para convertirlo en el tren híbrido S730, pues precisamente el informe expone cómo se siguió el proceso previsto para esta clase de cambio significativo, sin que en todo caso se precisen qué aspectos inadecuados del tren S730 conforme a la normativa técnica (ETH) hubieran debido detectarse o impedirse de haberse seguido el trámite que los recursos postulan como correcto, o -cabe añadir- el que el perito estima más deseable -aunque sin cuestionar la regularidad del efectivamente llevado a cabo- por incluir la garantía de la evaluación externa.

Ello determina el rechazo de las pretensiones del recurso 9 sobre la aportación del dossier completo de fichas 3 de cumplimiento de las características de homologación de las normas NTC MA.001 y NTC MA.007, cuando el informe pericial explicita la regularidad del proceso y los análisis sobre la producción del accidente no aprecian que hipotéticos defectos del material rodante puedan ser causantes del accidente, por lo que estamos ante una petición prospectiva que no puede justificar la prosecución de la fase de instrucción.

CUARTO D- VELOCIDAD DE VUELCO.

El informe aclaratorio o complementario del CITEF, organismo al que acudió, con autorización del instructor, el perito SR. LAMELA para realizar una simulación de la marcha del S730 y también, como contraste, del S130 en los metros previos al descarrilamiento, precisa (folio 22969), matizando su primer informe en virtud de los estudios complementarios que se aludieron en el último inciso del folio 22567, que en el punto en que se produjo el descarrilamiento el S730 lo haría por vuelco del CET (coche extremo técnico, donde se halla el centro de transformación de energía) situado después de la cabeza tractora, a una velocidad de 156 km/h mientras que el S130 en ese punto también descarrilaría por vuelco (no por remonte de pestaña como inicialmente se entendió) a una velocidad de 168 km/h.

De tal circunstancia varios recursos, en particular el 3, postulan que se produjo "un error en la elección del tren por el diseño del CET", lo que se invoca como fundamento de la



práctica de nuevas diligencias. La afirmación carece de sustento fáctico, puesto que el hecho de que ese tren o ese elemento de su composición vuelque a una velocidad inferior a aquélla a la que lo haría otro tren u otro coche integrante del mismo no permite advertir que concurra algún tipo de infracción de la normativa técnica relativa a las características que ha de cumplir el tren o sus componentes. No hay muestra de ello en ningún informe técnico, en los que sí se refiere que la susceptibilidad al vuelco era mayor en el CET, fundamentalmente por su centro de gravedad más elevado, pero sin que exista referencia alguna concreta y valorable, en los informes periciales o en algún otro informe o dato técnico, relativa a que las características de tal coche -que era precisamente el elemento que singularizaba el S730 respecto del S130 y que fue, por ello, objeto de examen en el proceso de autorización de aquél- en cuanto a su mayor altura o elevación del centro de gravedad fueran contrarias a las pautas técnicas que según la normativa había de reunir el tren.

De todas maneras, fácil es advertirlo, lo relevante no es que el S730 pudiera llegar a volcar en esa curva de haber viajado a 156 km/h, sino si circulando, como de hecho ocurrió debido a la conducción del imputado, a 179 km/h por una curva de tales características, prácticamente con 100 km/h de exceso sobre la velocidad permitida, su vuelco revela algún tipo de anomalía o infracción técnica ligada a las características del tren o del coche CET que pueda considerarse causante, junto a tal exceso de velocidad, del accidente, de lo que no existe indicio alguno y que la prueba del CITEF en absoluto desmiente, siendo destacable que la velocidad de vuelco del otro tren con el que se le comparó también era inferior a la que llevaba el S730 al llegar a la curva.

CUARTO E- PESO CET.

Se realizan por varias partes alegaciones de índole deductiva respecto de las hipótesis de que se superaría el margen autorizable de exceso de peso del tren S730 respecto del S130 o el peso máximo permitido por eje del CET. Ninguna de las pruebas periciales, y en particular la realizada por el Sr. LAMELA, revela que en la producción del accidente concurriera algún tipo de comportamiento anómalo del tren o que haga vislumbrar cualquier tipo de defecto del mismo que fuera relevante para el descarrilamiento, en especial cuando se elaboró una compleja simulación para reproducir con exactitud las condiciones del accidente y así conocer el comportamiento del tren, siendo de interés que el informe del CITEF expresa (folio 22579) que "en cuanto al estado de carga, se ha considerado plena carga en todos los cálculos. No se han tenido en cuenta las propiedades del vehículo en tara, por considerarse que es un estado de carga más alejado de la realidad que el de plena carga". Ello relativiza, por otra parte, la relevancia que pudiera tener la afirmación "faltan los pesos en tara de todos los coches" del folio 22669 que se



invoca en los recursos, en el caso de que con ello se aludiera a que se careció de tal información para hacer el informe y no, como también puede ser, a que el informe así detallara qué datos fueron recabados para confeccionarlo.

CUARTO F- CURVA

El recurso 3 mantiene la tesis de que "la administración ferroviaria ejecutó la curva de Angrois con velocidad de vuelco inferior a la máxima admisible en el tramo anterior, tanto en el tren tipo de la instrucción (cuya altura del centro de gravedad es de 1.80 m sobre la cota media de los carriles) como para los trenes que estaba previsto que circularan por esta línea de alta velocidad (trenes AVE y tren tipo ALVIA 730 normal)" y se alega que para que no se produzca un accidente por vuelco "basta que la curva de menor velocidad admisible tenga una velocidad de vuelco superior a la máxima velocidad admisible en el tramo anterior en el sentido de marcha del tren", afirmando que "en A Grandeira se debieron proyectar 3 ó 4 curvas intermedias lo que haría que se cumpliera la exigencia de que la velocidad de vuelco de una curva sea superior a la máxima velocidad admisible en el tramo anterior".

El recurso no informa de cuál es la fuente de los criterios técnicos en los que funda sus afirmaciones, sobre los cuales no se advierte que existan referencias en los informes periciales; la descripción de la curva (folio 21155 por ejemplo) constata que efectivamente entre la recta anterior y el inicio de la curva circular, que es el punto de descarrilamiento, hay una curva de transición, lo que no diferiría del esquema de progresividad que se invoca; y el informe pericial que analiza el trazado de la curva (Sr. CARBALLEIRA) no advierte irregularidad alguna en él, de modo que las afirmaciones referidas no justifican que prosiga la fase de investigación, ni menos aún pueden sustentar la formulación de imputaciones.

QUINTO- DECLARACIONES PRACTICADAS EN OTRAS SEDES.

Se solicita la declaración testifical de Don G.F.M., presidente de ADIF en Julio de 2013; Don J.G.-P.R., Presidente de RENFE-OPERADORA en Julio de 2013; de D. M.H.A., Director General de Infraestructuras Ferroviarias en su momento; del Sr. L., como Director de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora en su momento; de DON V.R.G., Presidente de la CIAF.

Se dan como argumentos el haber declarado en comisiones en sede parlamentaria respecto del accidente o del sistema ferroviario, además de tener responsabilidades cuando se produjo el accidente o la modificación que dio lugar a la exclusión del ERTMS en la infraestructura en el punto del siniestro o cuando se acordó la desconexión de tal sistema en los trenes que circulaban por la vía 082.

Los argumentos no justifican la prosecución de la investigación. No se precisan qué concretos datos podrían



aportar estas personas que no consten o no sean deducibles del amplísimo conjunto de diligencias de origen técnico que obran en las actuaciones, ni tampoco se señalan los extremos relevantes que pudieran haber aportado en tales declaraciones previamente prestadas en otra sede que pudieran permitir valorar la procedencia de recabar las mismas o pedir aclaraciones a sus autores.

SEXTO- DECLARACIONES RELATIVAS A LA PROPUESTA DEL SR. I.M.

Se propone la declaración de varias personas (D. R.S.T., D. P.A., D. N.I.N., D. J.P.L.) que estuvieron presentes en la reunión de seguimiento de la explotación de la Serie 121, del ámbito de Galicia y Cataluña, el día 28 de Diciembre de 2011, previamente a la cual el Sr. I.M., Jefe de Maquinistas de la Gerencia de Galicia, había remitido una comunicación relativa a la transición de velocidad en la curva donde se produjo el accidente en la proponía "estudiar la posibilidad de solicitar la implantación en la vía de señales de limitación permanente a 80 km/h, que podrían facilitar el cumplimiento de las velocidades máximas".

Respecto de esta cuestión, en el Fundamento Jurídico Quinto-E-2 del auto de 30/9/14, rollo 363/14, ya expresábamos que "esta idea de incrementar la seguridad a través de la señalización de la transición de velocidad mediante limitaciones de velocidad permanentes en vía para facilitar su cumplimiento es la misma que, dentro del ámbito de RENFE y de otras empresas implicadas en la explotación de los trenes que circulaban en la línea, suscitó el Sr. I.M., como jefe de maquinistas. La forma en que se propuso, como contenido complementario (folio 12256) al correo previo (folio 12248) que había dado lugar a la fijación del orden del día (folio 12251) de la reunión de seguimiento de la explotación de 28/12/11 (folio 12270) -aunque se remitieron antes de la reunión copias con este contenido adicional a otras personas intervinientes en ella-, explica que -al margen de que fuera o no un tema que debiera tratarse en ese ámbito- en el acta de la reunión no conste referencia expresa inteligible a ese tema -sí al vinculado e inicialmente suscitado relativo a la transición de ERTMS a ASFA-, por lo que tampoco hay seguridad sobre que esta propuesta llegara, como resultado de la reunión, a conocimiento de personal responsable de ADIF.

En todo caso, lo que resulta de lo que expresan el Sr. I. y el Sr. R.V., que son quienes manifiestan haber examinado la cuestión, es que la conclusión que ambos obtuvieron es que la señalización se ajustaba a la normativa y que lo procedente era insistir en la formación de los conductores sobre la cuestión (...)"

Ya se han practicado declaraciones sobre la cuestión y no hay reflejo documental conocido que revele que lo que se hubiera podido tratar en tal reunión sobre dicho tema -que según las dos personas implicadas no correspondía propiamente



al ámbito de la reunión y por eso fue tratado en conversaciones entre ellos- se hubiera transmitido a organismos o personas de ADIF que, por este cauce, pudieran haber conocido la conveniencia de proceder a la modificación que dicho profesional de RENFE sugería. Por ello, no se advierte justificación para indagar sobre las circunstancias de tal reunión, que en todo caso -de ser ciertas las sospechas de los proponentes de la prueba- sólo llevaría a apreciar un insuficiente funcionamiento de los canales internos de RENFE para percibir aspectos problemáticos de la seguridad en la circulación y no, en absoluto, para derivar responsabilidades penales por razón del accidente.

SÉPTIMO- PRECEPTIVIDAD ERTMS.

Se solicitan, para que informen sobre tal preceptividad -lo que el recurso 4 concreta en una serie de preguntas-, las declaraciones del coordinador Europeo de ERTMS, K.V.; del Jefe de la Unidad de Seguridad de la Agencia Europea Ferroviaria, C.C.; del Jefe del Sector de dicha Agencia, J.M.D.; del Jefe de la Unidad ERTMS de dicha agencia, P.G.. También partiendo de tal imperatividad se piden declaraciones testificales o imputaciones (recurso 8) del Sr. A.L.A., Director de Seguridad en la Circulación de RENFE al tiempo de los hechos, y del Sr. M.N.G., Director General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

SEPTIMO A- UBICACIÓN TRANSICIÓN ERTMS-ASFA.

El informe del Sr. MARIÑAS afirma que las Reglas de Ingeniería ERTMS N1 y N2 versión 2.4.0 (cap 5.2.6) de ADIF, que pretendidamente habrían determinado la decisión de situar en la línea 082 en sentido Orense-Santiago la transición entre ERTMS y ASFA antes de la señal E'7, avanzada de la estación bifurcación A Grandeira, no constituían una pauta técnica que guiase efectivamente el comportamiento de ADIF en tales transiciones entre ERTMS y ASFA, pues sólo una minoría de las transiciones se acomodaban a tal pauta. La ratificación del informe dejó claro que el estudio del perito no había tenido en cuenta un factor decisivo para la fijación de la transición, como era que tal norma no se aplica en casos de estacionamiento de los trenes en estaciones que disponen de toperas, es decir, en configuraciones de fondo de saco o estación término -que más bien, entendemos, ponen en cuestión si estamos ante una transición-, por lo que, como destacan los informes del Sr. PINEL, CIAF o del perito CARBALLEIRA, sí se cumple la norma técnica salvo en situaciones (la referida o la de cambiadores de ancho) en la que la misma -ha de estimarse así- no tiene razón de ser. A ello se ha de añadir, como resulta de los datos aportados, la necesidad de uniformidad en el seno del enclavamiento que comprende la bifurcación A Grandeira, regido aquél por ASFA y no por ERTMS. Por último, la afirmación del perito Sr. MARIÑAS según la cual podría haberse situado la transición antes de la avanzada E'8 (p.k.



86,088) de la entrada en la estación de Santiago parece una simple hipótesis que podría haber propiciado la protección de la curva mediante el cambio de la definición de las líneas y de sus enlaces, pues la línea de alta velocidad 082 y por tanto la pretendida necesidad de instalación de ERTMS en la infraestructura de la misma, concluía un kilómetro antes de tal señal y la situación a la que había que dar respuesta era a la confluencia con la línea 822 que se producía en la estación A Grandeira.

El criterio de este perito, como también el que se plasma en otros peritajes de parte, sin duda responde a la finalidad de que el ERTMS protegiera la curva, pero la norma de ingeniería -y ello ha de ser resaltado- es ajena al trazado recto o sinuoso del recorrido afectado, sino que deriva de la conveniencia de que el maquinista esté en condiciones de atender las indicaciones de la señalización y regular la velocidad del tren si es preciso. De todo ello resulta que la decisión de situar la transición antes de la señal avanzada cuenta con respaldo en la normativa técnica interna de ADIF.

SEPTIMO B- PRECEPTIVIDAD LEGAL DEL ERTMS/ETCS.

Las resoluciones apeladas se remiten sobre esta cuestión a lo previamente señalado por esta Sección en recursos precedentes.

Al respecto debe matizarse que en tales decisiones se partió -como así se expresó- de que las resoluciones del instructor que acordaban las imputaciones impugnadas en tales recursos no las fundaban en que fuera normativamente imperativa la instalación del referido sistema de señalización y seguridad en los últimos kilómetros de la línea 082.

No se discute que nos hallemos ante una línea de alta velocidad. El debate se ha centrado en la conformidad a derecho de la decisión de ADIF de no considerar la línea como sometida a los requisitos que derivarían de la normativa de interoperabilidad, lo que determinó, como se explica en el informe del folio 14.280, que no se obtuviera "ningún certificado de Interoperabilidad de la Línea 082 (Orense-Santiago) a través de Organismo Notificado. Este hecho era compatible con las características específicas con las que se construyó y se puso en servicio la citada línea, que hacían que en tanto en cuanto no se abordaran determinadas modificaciones de los subsistemas estructurales, tales como el cambio de ancho, ésta tuviera a priori la consideración de Línea excluida de las definiciones establecidas para los Sistemas Ferroviarios Transeuropeos".

La anteriormente expuesta consideración del ancho ibérico como caso específico permanente en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad de Infraestructura en la alta velocidad (apartado 7.3.4 del Anexo I de la Decisión de la Comisión de 20 de diciembre de 2007) hace aparentemente poco coherente tal criterio, que parecería implicar que esta línea 082 quedara aislada en su tratamiento técnico y normativo del sistema transeuropeo de alta velocidad, lo que es discutible



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

que pueda sustentarse en su -supuestamente temporal- discontinuidad respecto de las demás líneas de alta velocidad.

Sin embargo, lo que esta Sala considera determinante a efectos de la apreciación de eventuales responsabilidades penales, enlazando así con lo expresado en anteriores resoluciones, es que: a) La línea sí contaba con ERTMS en la infraestructura, como correspondería a la aplicación de la ETI correspondiente al subsistema implicado en la alta velocidad (Decisión de 7 de noviembre de 2006).

b) La ausencia de ERTMS en los cuatro kilómetros finales en dirección Santiago vino determinada por la necesidad de establecer una transición con la línea posterior 822, regida por ASFA, para la cual se siguieron las normas de ingeniería antes señaladas.

c) En estos kilómetros regía el sistema ASFA, que está contemplado expresamente, como sistema de clase B, como sistema compatible con la alta velocidad e interoperable en la referida Decisión, si bien con carácter residual y dentro de los límites de velocidad que se fijen por el Estado miembro.

d) Este régimen de velocidades máximas de ASFA rige en líneas convencionales, conforme a los criterios generales del administrador de la infraestructura, la circulación hasta las mismas velocidades máximas que se permitía alcanzar al S730 el día del accidente, como ocurre por ejemplo en la línea 822 en el mismo viaje del tren 151, y, por ello, en esos kilómetros carentes de ERTMS en la infraestructura no eran aplicables las velocidades máximas específicas de la alta velocidad, que precisamente hacen necesarias la señalización en cabina y la supervisión de velocidad propias del ERTMS/ETCS.

e) Por ello, sin perjuicio de que pueda ser discutible el criterio de no considerar la línea interoperable y sometida a sus procesos de certificación, el hecho es que la ausencia de ERTMS en los últimos kilómetros de la línea obedecía a la aplicación de un criterio técnico preexistente relativo a esta clase de situación y no generaba, al regir el sistema ASFA, el riesgo de circulación a las velocidades específicas de la alta velocidad, superiores a las que se permiten en la red convencional, que hiciera inexcusable el referido sistema de supervisión de velocidad.

En otros términos, y repitiendo lo expuesto en el Fundamento Cuarto A anterior, si la circulación sin ERTMS y con ASFA es admisible en las líneas convencionales hasta una determinada velocidad máxima, no puede apreciarse la generación penalmente reprobable de un riesgo por el hecho de permitir que se produzca en una línea de alta velocidad esa misma situación de circulación bajo ASFA y con ese mismo rango de velocidades máximas.

Unido ello al hecho objetivo de que no todas las líneas de alta velocidad cuentan con ERTMS o sistema análogo, ya sea en parte de su trazado o incluso en su integridad, lo cual sin duda responde a decisiones de política ferroviaria general, no puede apreciarse responsabilidad penal por el hecho de la ausencia de cobertura por ERTMS/ETS desde el km. 80,169.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

OCTAVO- PETICIONES Y ARGUMENTOS SOBRE OTRA SEÑALIZACIÓN.

OCTAVO A- Se insta la aportación por parte de ADIF de documentos relativos al estado actual de la señalización entre los kilómetros 75 y 85,061 de la línea y datos complementarios.

Se invoca al efecto por varios recursos las conclusiones del informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios consistentes en "normativizar que todas las reducciones de velocidad a partir de un cierto rango estén señalizadas en la vía con señales fijas de limitación de velocidad" y, para estas mismas situaciones, en "gestionar la implantación progresiva de balizas que puedan ayudar a controlar la velocidad de los trenes, de modo que se produzca su frenado en el caso de que se pueda llegar a rebasar la velocidad máxima con la que debe ingresar en el tramo siguiente. Para ello, impulsar los desarrollos tecnológicos necesarios del sistema ASFA Digital"; y que tras el accidente de forma inmediata se instalaron cambios de este signo y dieron lugar a la emisión de normativa técnica por ADIF.

Debe confirmarse el criterio de la resolución recurrida de no estimar necesaria tal aportación -cuyo contenido sustancial en todo caso ya está reseñado sobradamente en las actuaciones- pues la posibilidad de incremento de la seguridad por reducir o impedir el riesgo de error del conductor a través de modificaciones de la señalización -como las señaladas o las que expresa el informe del Sr. SANZ (eliminar la indicación de vía libre de la señal avanzada E'7 o circulación obligatoria en sentido Santiago por la vía 2)- no determina por sí misma -y ya se ha razonado suficientemente al respecto en otras resoluciones anteriores- que la situación precedente supusiera un incumplimiento de deberes normativos sobre la seguridad de la señalización.

OCTAVO B- Por otra parte, el incumplimiento de deberes de señalización de diversa índole sustenta peticiones que se formulan de imputación o de prosecución de las diligencias.

OCTAVO B 1- DESCONEJIÓN DE ERTMS.

OCTAVO B 1 A- Desde la perspectiva de la estricta relación causal con el accidente, en las resoluciones de 30/9/14 expresamos que con arreglo a los términos del debate procesal que entonces se suscitaba tal cuestión quedaba fuera de examen al haber considerado el instructor que no existía tal conexión causal, pero se expresaba también por esta Sala que << dado que no existía instalación de ERTMS en la infraestructura en el tramo del accidente, la decisión de desconectar el sistema respecto del resto de la línea en que sí existía -y en el que estuvo activo apenas una semana- no afecta causalmente al resultado lesivo, inevitable aún en el caso de que los responsables de tal decisión de desconexión hubieran adoptado el comportamiento alternativo que se



propugna como conforme a Derecho (no desconectarlo), habiéndose analizado ya la irrelevancia para la imputación del accidente, desde una perspectiva jurídica y no meramente naturalística de la causalidad, de la eliminación por razón de tal desconexión del reconocimiento de la transición de ERTMS a ASFA al que el conductor estaba obligado mientras aquél estuvo activado>>.

Deben reiterarse estos criterios pues la investigación no ha aportado datos relevantes que los desvirtúen.

Así, en primer término, desde la perspectiva de la causalidad, si la infraestructura desde su puesta en servicio comercial el 10/12/11 no estaba dotada del referido sistema de seguridad desde el km. 80,169 y desde tal punto hasta el lugar del accidente había de circularse al amparo del sistema ASFA, el hecho de que desde junio de 2012 se desconectara el ERTMS embarcado en los trenes S730 y éstos pasaran a circular por toda la línea con el sistema ASFA no implicó ningún aumento de riesgo de lesión del bien jurídico desde la perspectiva de la ausencia del sistema de seguridad ERTMS que algunas acusaciones y las defensas estiman necesario. Fue, en definitiva, inocua a efectos del accidente pues el ERTMS embarcado, de estar en funcionamiento, no habría controlado la velocidad del tren e impedido su exceso en la curva que causó el accidente. Ésta es la perspectiva que se considera, con claridad, aplicable, lo que lleva a que no sean aceptables planteamientos (en informes periciales o alegatorios, y que parece asumirse en las propias resoluciones apeladas -folio 23298, segundo párrafo-) que invierten el argumento y consideran que la posterior desconexión del ERTMS embarcado hace irrelevante su ausencia en la infraestructura, cuando esta ausencia previa constituiría -pretendidamente- el surgimiento de la situación de riesgo que habría cristalizado en el accidente y dado lugar a los resultados lesivos investigados.

Por otra parte, de haber estado en funcionamiento el ERTMS embarcado, al persistirse por el maquinista en la omisión -como efectivamente sucedió- en el reconocimiento de la transición entre ERTMS N1-N0 (es decir, entre ERTMS y su ausencia) que se producía en el km. 80,169 y que exigía que pulsara un mando, se hubiera activado la medida de seguridad consistente en el frenado automático del tren, que hubiera evitado la colisión.

Se considera en los recursos -y ello enlaza con el análisis de tal situación que se hace en los informes periciales (Sres. HEIJNEN y CATMUR, Sr. CARBALLEIRA, Sr. CASTILLO RON)- que la desconexión del ERTMS tiene relevancia causal en el accidente, lo cual desde la perspectiva de la causalidad natural tiene evidente sustento pues, de haber estado en funcionamiento, habría evitado el accidente ante la circunstancia, materialmente concurrente, de ausencia de reconocimiento por el conductor de la frontera entre sistemas de seguridad, pero no desde una perspectiva jurídica, pues esta medida de seguridad del ERTMS lo que hace es asegurar que



el conductor sea efectivamente consciente de que la circulación no está regida ya por el superior nivel de seguridad de ERTMS y pasa a regirse por el sistema ASFA y, en el caso, tal conciencia es totalmente indiscutible que la tenía, con advertencia o sin ella, el conductor, pues no sólo conocía, como era su deber, que la circulación en toda la línea no estaba regida por ERTMS sino que, como consta, él nunca llegó a pilotar por esa línea en conducciones comerciales trenes S730 con el sistema ERTMS en funcionamiento, habiendo circulado siempre con ASFA, por lo que estamos ante la falta de activación de una pauta de seguridad que nada tiene que ver con el riesgo de exceso de velocidad en la curva y que va dirigida a prevenir un riesgo que, en el caso, no existía.

Esta misma argumentación, por otra parte, es aplicable a las alegaciones que también formulan los recursos al destacar los errores del Libro Horario o Cuadro de Velocidades Máximas sobre la circulación bajo ERTMS (directamente o por las referencias al bloqueo propio del sistema o a velocidades superiores a las admisibles con ASFA), que ningún riesgo comportaban dado que el tren no podía circular en esos kilómetros bajo aquél sistema y que el conductor lo conocía absolutamente.

OCTAVO B 1 B- Los informes periciales referidos apuntan a que la desactivación del ERTMS y de la expresada pauta de seguridad hizo más probable el accidente -lo que se cuantifica en sus cálculos de evaluación del riesgo y se esgrime en los recursos-, pues se eliminó la posibilidad de que el sistema reclamase al conductor la confirmación de la percepción de la transición de ERTMS y de que éste, al confirmarlo, se percatase de dónde se hallaba el tren y, en consecuencia, de que siguiera la rutina precisa para disminuir su velocidad hasta la curva.

La respuesta no ha de variar, pues el hecho de que la circulación, la señalización o los sistemas de seguridad requirieran al conductor más o menos atención a sus exigencias, o que realizase o no actuaciones positivas que propiciaran su atención a los deberes que le incumbían, no supone la generación de un riesgo ilícito ni se advierte que pueda suponer una infracción normativa. Que la situación concreta del tren, circulando por la Línea 1 sin el ERTMS embarcado, implicaba que en situaciones normales, con la señal avanzada E'7 en vía libre, el tren llegase a la curva sin que se le exigiera al conductor conductas de confirmación que propiciaran que tuviera conciencia del lugar exacto por donde transitaba no incumple ningún deber normativo concreto sobre señalización que se haya revelado en las actuaciones, aunque sí que estas condiciones concurrentes deben ser analizadas - como se expresará- como factores que puedan tener interés desde la perspectiva de la evaluación y gestión subsiguiente de los riesgos de la circulación por esa zona de la Línea 082.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTITIA

OCTAVO B 2- SEÑALIZACION LATERAL Y BALIZAS DE LIMITACION VELOCIDAD.

Se postula en el recurso 4, en su segunda formulación, que la limitación de velocidad por curva se ha de señalar obligatoriamente en la vía, con señales de Preanuncio, Anuncio y Limitación; y también como curva, y no como limitación de velocidad, en el Cuadro de Velocidades Máximas, invocándose los arts. 212 a 214 de las Normas PTO y 240 RGC., lo que en el recurso se liga con la irregularidad de que dentro de la misma estación, bifurcación A Grandeira, se producen dos cambios de velocidad máxima, uno en el km. 84,230 y otro en el km. 85,041.

Se realiza un estudio en profundidad sobre la cuestión en el informe del Sr. SANZ, fuente del recurso. En él se admite (21731) que existen situaciones en la red ferroviaria en que efectivamente se produce -como en el caso- en las inmediaciones de una estación la señalización de la limitación de velocidad en el cuadro como cambio de velocidad máxima por tramo y no como limitación de velocidad permanente anunciada por señalización en vía, y aunque los supuestos a los que el perito dice que obedece tal regulación sean diferentes al de la curva donde ocurrió el accidente (fin de línea con topera; necesidad de velocidad reducida por complejidad del tramo y no por curva) el hecho es que todos se ajustan a la pauta de señalización informada por ADIF y que ya fue referida en anteriores resoluciones: Se puede y suele señalar la disminución obligatoria de velocidad como cambio de velocidad máxima si la velocidad desde la que se reduce no se recupera (en ese tramo o en el inmediato), como ocurre tanto en la propia línea 082 (en la aguja de la bifurcación A Grandeira la velocidad máxima permitida pasa de 80 a 75), como si se tiene en cuenta el corto recorrido del tren, por otra línea, desde la bifurcación hasta la parada en la estación de Santiago, perteneciente al mismo enclavamiento que la bifurcación, durante el cual no se recupera tampoco la velocidad máxima previa a la curva.

Las numerosas referencias del peritaje (folio 21726 y siguientes) a supuestos de señalizaciones de curvas con señalización lateral y como tales curvas en el cuadro de velocidades máximas, con pauta distinta de la seguida en el lugar del accidente, lo que más bien implicarían es una imprecisión de los cuadros respectivos, pues supondrían que sobrepasadas las curvas o situaciones indicadas en los cuadros se puede recuperar la velocidad máxima del tramo hasta llegar al siguiente cambio de velocidad máxima indicado en el cuadro, pese a que materialmente ello no parezca en algunos casos posible dadas las cortas distancias de que se trata, al margen de que en varios de los casos se puede apreciar que los tramos en los que están las curvas están seguidos por otros tramos en los que se recuperaría la velocidad respecto de la curva, lo que no ocurre en el caso del accidente. No puede deducirse que



estemos ante un error en la señalización, aunque la pauta a la que obedeció pueda ser opinable o perfeccionable.

El recurso 4 incide en la argumentación del Sr. SANZ (folio 21737) sobre que en la misma línea 082 en sentido contrario de circulación una curva situada tras las señales en vía de entrada a la bifurcación Coto da Torre se señaló como limitación permanente de velocidad. El examen del cuadro de velocidades muestra que el mismo prevé que desde el fin de la curva hasta la bifurcación, marcada en el km. 1, podría recuperarse la velocidad previa -lo que no ocurre tras sobrepasar la curva del accidente-, y al margen de que ello fuera o no materialmente posible, consta en el Libro Horario que en el siguiente tramo (bifurcación-Orense) la velocidad máxima pasa a ser de 105, superior por tanto a la de la curva, lo que diferiría también de las circunstancias relativas a la curva del accidente, por lo que no se revela que la pauta postulada por ADIF fuera inaplicable o, como parece pretenderse, una mera cobertura de un error de señalización.

Por otra parte, la incorrección alegada sobre que en el seno de la misma estación (la bifurcación A Grandeira) haya dos cambios de velocidades máximas vuelve, en definitiva, al mismo problema, pues la postulada limitación permanente de velocidad por curva se insertaría, de existir, en un tramo con una velocidad máxima que el tren no debería alcanzar tras rebasar la curva y antes de llegar a la aguja, relacionándose el argumento con otra cuestión ya previamente analizada, como es la "tramificación" o pauta de división de trayectos en tramos con velocidades máximas distintas según las características de la infraestructura, con lo que de nuevo estamos ante una discrepancia del perito y de la parte -ciertamente no gratuita ni infundada- con una pauta general de señalización, pero sin que se revele con la claridad exigible, aun en esta aproximación indiciaria, una infracción determinante de un incremento indebido del riesgo.

A su vez el peritaje del Sr. MARIÑAS invoca la existencia de limitaciones permanentes de velocidad en curvas, lo que nadie discute, pero no tiene en cuenta la pauta expresada relativa a la opción por señalar la reducción de velocidad como cambio de velocidades máximas, mientras que los demás peritajes o informes no aprecian infracción normativa constatable en cuanto a la señalización.

En definitiva, que aunque pudiera técnicamente más rigurosa o útil la forma de señalización que se propone por los peritos SANZ y MARIÑAS, no se advierte infracción normativa en la opción adoptada por ADIF siguiendo sus pautas comunes ante tales situaciones, en especial cuando ello ha de ser necesariamente puesto en relación -lo que no tienen en cuenta o minimizan tales informes- con que el piloto era un conductor experto, formado específicamente para esa vía y que conocía absolutamente la señalización y el deber de llegar con el tren a la curva a la velocidad que fijaban los libros.

Cuestión distinta es que sea inferior el riesgo de accidente, en el supuesto de inadvertencia de sus deberes por



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

parte del conductor, de haber existido señalización lateral obligatoria visible en vía o un control de la velocidad máxima a través de balizas en caso de incumplimiento de tal señalización lateral -en la hipótesis de que, contrariamente a lo que resulta de los datos aportados y del contenido de la NTC 021, invocada por el perito Sr. SANZ, las limitaciones permanentes debieran contar con tal medida de seguridad, como sí lo hacen las de limitación temporal- respecto del riesgo que efectivamente se produjo como resultado de la opción de señalización del cambio de velocidades máximas exclusivamente en el libro, pero la perspectiva técnica propia del análisis de tal peligro superior, en cuanto constituya una situación susceptible de haber sido prevista y evaluada, es la del control de riesgo, que luego se abordará.

Por último, la ausencia de indicios de relevancia penal en el hecho de la opción de no señalar en vía la necesidad de reducción de velocidad antes de la curva hace que devengan irrelevantes los argumentos del recurso 3 sobre la visibilidad de la señal de reducción de velocidad, al margen de que ya haya quedado expresado en anteriores resoluciones su carácter informativo, su inutilidad para prevenir el exceso de velocidad y la irrelevancia del error de ámbito normativo.

OCTAVO B 3- DISTANCIAS BALIZAS EN SEÑALES AVANZADAS.

El informe del Sr. SANZ (folio 21717) constata que la baliza previa que genera que llegue a la cabina una señal acústica que advierte de la proximidad de la señal avanzada E'7 estaba situada entre la segunda y tercera pantalla de proximidad, a 300 metros de la avanzada, en lugar de hallarse a 500 ms., en las inmediaciones de la primera pantalla, como establece el art. 210 PTO.

De ello deriva el informe y mantiene el recurso 4 que conforme la normativa vigente por razones de seguridad no se debía haber establecido una velocidad superior a 160 km/h, pues al ser la distancia de las balizas la propia del ámbito RGC. sería aplicable la norma de éste por la cual cuando la señal de entrada ordena parada, la velocidad máxima al paso por la avanzada no podría exceder de 160 km/h, de lo que extrae el perito que la velocidad máxima ("en toda la línea", se dice) no debería ser de 200 km/h.

Dejando al margen que según la aclaración del perito Sr. CARBALLEIRA en su comparecencia tal situación podría ser explicable desde el entendimiento de que las señales avanzadas han de seguir el ámbito normativo de la señal principal que anuncian, el efecto de la irregularidad (como señala el propio peritaje del Sr. SANZ) es que el maquinista tiene menos tiempo de reacción para avistar la señal avanzada o para detener el vehículo antes de la señal principal si fuera necesario, que es la prevención aludida en el último inciso del precepto referido. No hay el menor indicio de que esta merma de seguridad tuviera incidencia alguna en el accidente. La señal luminosa de la avanzada, como las pantallas de proximidad, era perfectamente perceptible y el accidente ocurre precisamente



porque no existía una orden de parada, sino que la avanzada y la señal de entrada señalaban vía libre, por lo que es por entero irrelevante si en tal hipótesis de orden de parada se hubiera dificultado o no la reacción ante la señalización que la advirtiera, siendo francamente inconsistente la derivación de consecuencias sobre la velocidad máxima permisible que se arguye.

NOVENO- EVALUACIÓN DE RIESGOS

NOVENO A- Debe partirse de que esta materia no fue abordada específica o pormenorizadamente en las resoluciones previas de esta Sección y que es desde esta perspectiva técnica donde cabe examinar si cuentan con respaldo objetivo las constantes alegaciones de las partes sobre la existencia de un peligro ilícito por el hecho de que la seguridad de la circulación en la curva dependiera exclusivamente del conductor.

Los informes periciales, en particular el de los peritos Sres. HEIJNEN y CATMUR (informe HEIJNEN en lo sucesivo) -cuya aportación a instancia de parte no excluye obviamente su interés y fiabilidad técnica, en particular si se atiende a la experiencia ferroviaria de los autores que se expone en el informe- y el emitido por el catedrático Sr. CASTILLO RON a solicitud del perito Sr. CARBALLEIRA ante la necesidad, responsablemente expresada por éste, de aportar conocimientos específicos de los que él carecía -lo que permite cuestionar sus afirmaciones en la comparecencia en las que parecía querer distanciarse de los criterios de aquél, atribuyéndolos a una visión académica o excesivamente alarmista-, permiten sostener la existencia de indicios de que en la curva se producía un riesgo de accidente por error humano de tal intensidad que, de haber sido evaluado, habría impuesto su minoración o eliminación, de modo que se han producido en la evaluación del riesgo, necesaria normativamente para la autorización de entrada en servicio de la línea 082, deficiencias técnicas que han determinado que se autorizara la circulación de trenes sin adoptar las medidas necesarias para evitar o reducir el riesgo de error humano para gestionar la reducción de velocidad en la curva.

Dichos informes son los que resultan de mayor interés, pues se dedican específicamente a tal materia, contándose también con aportaciones del perito Sr. CARBALLEIRA, en particular en cuanto describe los documentos concretos de evaluación y gestión de riesgos relativos a la línea (folio 21245), mientras que el informe de la perito Sra. CALVO realiza un extenso análisis de la normativa aplicable en sentido coincidente con el informe HEIJNEN, siendo poco fundada -en particular, comparada con los otros peritajes- su exposición respecto de los motivos que determinaron su calificación de la frecuencia de accidente. El informe del Sr. MARIÑAS también analiza el procedimiento de evaluación y gestión de riesgos, de forma sustancialmente coincidente con



las conclusiones del informe HEIJNEN, si bien no realiza una evaluación de riesgos.

NOVENO B- Resulta dato particularmente destacable el cálculo realizado en el informe del perito Sr. CASTILLO, que cuantifica la probabilidad de accidente en las condiciones realmente existentes cuando el mismo se produjo en 8,22 por millón de viajes. De tal dato cabe derivar que:

1) Aplicando los criterios de la normativa técnica CENELEC EN 50216, de la que procede el procedimiento de evaluación y gestión de riesgos de ADIF a través de la NTP 330 del Ministerio de Trabajo -conclusión 7 del Sr. CASTILLO RON, folio 21088-, y a la que se remiten todos los informes y casos de seguridad relativos a la línea 082.

2) Poniendo en relación la referida probabilidad con el número de viajes diarios del S730 por la línea 082 -1,85- que resulta del informe de la CIAF (folio 17941) -que ha de reputarse en cuanto a este dato más fiable, dado su origen, que el del informe HEIJNEN- y atendiendo sólo a los viajes en el sentido de circulación en el que se produce la situación de peligro y el accidente -es decir, sin computar los viajes de media distancia (Avant) del tren S121 que refiere el informe de la CIAF, que en rigor también se verían afectados por la misma situación de riesgo de la línea y que harían que se duplicasen holgadamente los índices- resultaría, con elementales cálculos, una tasa de frecuencia de 5,5 accidentes cada mil años y que en peligro/hora, que es la medida usada en la normativa técnica, sería superior a seis por cada diez millones de horas.

3) La norma EN 50216 no precisa numéricamente cuáles son las cifras o tasas que corresponden a cada una de las categorías de frecuencia de peligro que define. Al efecto el informe HEIJNEN (folio 21907) establece una gradación sucesiva que parte de la THR (tasa de error admisible, no superior a 1 por mil millones de horas) establecida normativamente para fallos funcionales en sistemas técnicos -en definitiva, la seguridad esperable del ERTMS- que se establece en el Método Común de Seguridad -Anexo 2.5.6- o en la ETI relativa al subsistema «control-mando y señalización» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad aprobada por la Decisión de 7 de noviembre de 2006, siendo significativo como corroboración de la admisibilidad de esta gradación en el ámbito especializado que sea coincidente con la aplicada por TALGO para la evaluación de riesgos en el Dossier de Seguridad del S730 [página 30, archivo "ES-0203-000-r3 (F055- Dossier de Seguridad Tren S730)", carpeta 12, carpeta "NTC MA-001", DVD aportado al folio 14033; también en su actualización para para la validación del tren S730 a 250 km/h en ancho RENFE, página 31, archivo "ES-0203-000-r5 (F055-Dossier de Seguridad Tren S730)", carpeta 11, carpeta "NTC MA-009", DVD aportado al folio 14033].

4) Dicha frecuencia numérica de aparición del riesgo se situaría según la norma EN 50126 en el grado "remoto": "es





probable que se dé alguna vez en el ciclo de vida del sistema. Puede razonablemente esperarse que el peligro ocurra".

5) Unido tal grado de frecuencia al de la gravedad de las eventuales consecuencias del peligro, que ha de considerarse sin duda como catastrófica -como lo ha sido lamentablemente-, la conclusión derivable del criterio técnico expresado es que el riesgo debería considerarse "no deseable", lo que según dicha norma técnica haría que "sólo debe aceptarse cuando la reducción del riesgo sea impracticable y con acuerdo de la Autoridad Ferroviaria".

6) Resulta indiciariamente, como se ha analizado anterior y repetidamente, que la reducción del riesgo no era impracticable, como de hecho se llevó a cabo eficazmente después del accidente, sin instalar el sistema ERTMS, como destaca el informe del Sr. CASTILLO (caso 4, folio 21068).

Es de interés también señalar que según el informe del Sr. CASTILLO (folio 21065) si el ERTMS embarcado no hubiera sido desconectado la probabilidad de accidente sería aproximadamente la mitad, por lo que también se encontraría dentro de la misma categoría de frecuencia y determinaría la misma consecuencia sobre su aceptabilidad. También debe decirse que sería la misma la conclusión si hubiera un solo viaje diario en ese sentido. Por el contrario, si se contara con ERTMS activo hasta el fin de la línea la probabilidad según dicho perito (1,27974 cada diez millones de viajes, folio 21071) se situaría en una frecuencia "improbable" y daría lugar definitivamente a un nivel un riesgo "tolerable", aunque llama la atención lo elevado de este parámetro si se compara con la THR (tasa de error admisible para ERTMS antes definida), siendo inferior -y más ajustada a este criterio normativo referido- la probabilidad de accidente por viaje que resulta para ese caso en el informe HEIJNEN (8,6 por diez mil millones de viajes).

Si atendemos al informe HEIJNEN la frecuencia de accidente en la situación realmente existente sería notabilísimamente superior, llegando hasta una cifra de probabilidad de descarrilamiento que, simplemente, causa estupor examinada desde lo que cualquier ciudadano medio consideraría esperable, pues según la probabilidad expresada en su estudio, puesta en relación con el referido número de viajes diarios en ese sentido de circulación, era probable una catástrofe como la ocurrida cada dos años de explotación de la línea, aproximadamente, lo que lleva a pensar -aparte de la hipótesis de error- que se trata de una materia con acusados márgenes de opinabilidad, lo que no se contradice con la conclusión 5 del estudio del Sr. CASTILLO (folio 21088) relativa a la dificultad de este tipo de evaluaciones.

No puede ignorarse, por otra parte, que el mismo informe del Sr. CASTILLO expresa que "una comparación del riesgo de accidente de la línea Orense-Santiago el día del accidente con el riesgo medio de todas las líneas ferroviarias españolas indica que el primero es inferior al segundo por un factor de 1,6 veces. Por tanto (...) la seguridad de esta línea el día del



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

accidente se encontraba dentro de unos límites razonables, en comparación con el conjunto de las líneas ferroviarias españolas". Tal valoración resulta llamativa pues llevaría a entender que técnicamente también el riesgo medio en todas las líneas ferroviarias españolas puede considerarse no deseable, lo que permite albergar la duda sobre si lo que ambos informes a la postre revelarían es que la circulación ferroviaria siempre se sitúa en márgenes de riesgo no aceptable si la seguridad (ante situaciones de reducción de velocidad u otras de peligrosidad parecida) depende exclusivamente de la atención del conductor, lo cual es factor que podría ayudar a poner en perspectiva sus evaluaciones y que, por ello, merecería ser esclarecido.

NOVENO C- Existe un deber normativo de realización de una correcta valoración de riesgo. Lo prescriben, entre otras, las normas que se acaban de mencionar: Reglamento (CE) nº 352/2009 de 24 de abril de 2009 relativo a la adopción de un Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo para el sistema ferroviario, de aplicación a cualquier cambio del sistema ferroviario de un Estado miembro que se considere significativo -como en el caso lo sería la nueva línea de alta velocidad-; y también las ETI de los diversos subsistemas -a las que se remite el art. 2.2 del Reglamento-, que a su vez se remiten como norma técnica a la EN 50126 (sobre "Aplicaciones Ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS)"), siendo sustancialmente coincidentes en la exposición de este complejo normativo los informes del Sr. CARBALLEIRA (folio 21236) y HEIJNEN (folio 21872).

Es destacable, en este mismo sentido, que en todos los casos de seguridad obrantes en las actuaciones, a los que luego se aludirá, se hace constar como normativa técnica aplicable la EN 50126, que también se invoca como pauta de obligado cumplimiento en el informe de la CIAF (folio 17966).

NOVENO D- Son coincidentes los peritajes de CASTILLO -reproducido en el informe del SR. CARBALLEIRA- y HEIJNEN en la crítica a la metodología de ADIF para la evaluación de riesgos, que se contiene en el procedimiento de evaluación y gestión de riesgos (folio 3389) que forma parte del sistema de gestión de la seguridad en la circulación (manual al folio 3245). Como se ha expresado, el mismo procede (apartado 12 del Manual) de la NTP 330 (sistema simplificado de evaluación de riesgos de accidente del Ministerio de Trabajo), que a su vez dimana de la Norma EN 50126.

Se detalla en ambos informes el contenido de este método, contrastándolo con el previsto en el EN 50126, y, como conclusión, el perito Sr. CASTILLO considera el procedimiento de ADIF "demasiado general y poco preciso, que sólo sirve para detectar riesgos pero no para evaluarlos debidamente", añadiendo que "este procedimiento para evaluación de riesgos parece olvidar el estudio del riesgo debido al incumplimiento



de las limitaciones de velocidad o cambios de velocidad máxima. Aunque el procedimiento en su primera parte admite riesgos de tipo general, entre los que tendrían cabida éstos, sin embargo, cuando se analizan los más importantes sólo se estudian en detalle los debidos a rebases indebidos de señales y los de arrollamiento de personas en sus diferentes variantes. Desgraciadamente, esta metodología se impone como la única permitida, utilizando como argumento que de otra forma no se podrían comparar diferentes casos de accidentes", indicando el perito -y ello parece particularmente relevante- que en el saber técnico existen otros métodos más precisos y fiables, de modo que "la utilización de estos métodos hubiera conducido casi con seguridad a la identificación de la cadena de sucesos que produjo el accidente y a la adopción de medidas correctoras" (folio 21040).

El informe HEIJNEN, a su vez, critica la imprecisión del parámetro de estimación del nivel de deficiencia, eje del método, y considera que el procedimiento no cumple ni con el MCS ni con CENELEC 50126 pues "ambas disposiciones obligan a la evaluación del riesgo de forma absoluta y (...) el método descrito solo permite la evaluación de la mejora posible y no mide el riesgo en absoluto".

Sin embargo, resulta paradójico que el informe HEIJEN exprese que no ha podido constatar que tal método, supuestamente con vocación de aplicación general, se haya aplicado efectivamente a la evaluación de riesgos de la línea 082, sin que tampoco se deduzca con claridad que ello haya sido así de los informes de los Sres. CASTILLO o CARBALLEIRA, añadiendo el informe HEIJNEN (21895) "que se ha aplicado el procedimiento de "Autorizaciones de cambio en instalaciones de seguridad de la DSC" de ADIF pero sólo en relación con el subsistema de señalización" añadiendo que tal método aplicaría de forma parcial la EN 50126 y no el Reglamento MCS.

NOVENO E- Por otra parte, son numerosas las alegaciones de los recursos sobre que la línea 082 se puso en funcionamiento sin una real evaluación de riesgos.

Al respecto el informe del Sr. CARBALLEIRA (folio 21246) refiere la sistemática general de los informes de seguridad que, en síntesis, tiene como eje el dossier de seguridad, que centrado en el subsistema control-mando señalización, se integra por un caso de seguridad, preparado por los contratistas y controlado por ADIF, y un informe de evaluación independiente (ISA) realizado sobre el caso de seguridad. Tal conjunto documental es el que sirve de base para la emisión de la certificación de seguridad en la circulación (firmada en el caso por el Sr. CORTABITARTE, folio 15608), previa a la autorización administrativa de puesta en servicio (folio 15602).

Añade el Sr. CARBALLEIRA que de dicho dossier de seguridad resulta relevante la tercera parte, que titula "Santiago. Desde el PK 84+188 hasta el enlace de Santiago de Compostela" que incluye el caso de seguridad del enclavamiento



de la estación de Santiago, destacando el perito que en la parte correspondiente al seguimiento de amenazas hay riesgos que se "exportan" fuera del propio sistema analizado, que deben ser cubiertos por el explotador. Como señala el informe "en el apartado de "Conclusiones de riesgos exportados", se destacan los relacionados con el accidente: "El cuadro de velocidades máximas de la línea debe respetar las restricciones marcadas por la infraestructura. Riesgo exportado a Adif". "Los trenes que circulen al amparo de la señalización lateral o ASFA deben respetar el cuadro de velocidades máximas de la línea proporcionado por Adif. Riesgo exportado al maquinista". "El sistema de ayuda a la conducción ASFA no proporciona supervisión a bordo, y por lo tanto el maquinista debe seguir las indicaciones mostradas por la señalización lateral. Riesgo exportado al maquinista".

Si se analiza el material obrante en las actuaciones, salvo error, ese caso de seguridad, denominado como tal, no está aportado, aunque sí consta un "informe de seguridad Santiago de Compostela Convencional" (folio 15949), elaborado por la UTE y que se refiere a la aceptación de los enclavamientos suministrados por Dimetronic, que sitúa como límite el enclavamiento de O Irixo -lo que sería coherente con que el ámbito fuera coincidente con el caso de seguridad referido por el perito-, y que, en todo caso, en su apartado "riesgos exportados (permanentes)" contiene literalmente las mismas previsiones destacadas por el perito.

Constan aportados, por otra parte, el caso de seguridad correspondiente al referido subsistema de control-mando y señalización (folio 8278 y repetido al 15769) realizado por la UTE contratista, que a su vez alude a otros casos de seguridad de otras contratistas o suministradoras (folios 15745 y 15723), y la evaluación independiente de INECO que se refiere a señalización, sistemas de protección de tren y control de tráfico centralizado (folios 8310 y 15785), que atañen al tramo comprendido entre el km. 1,857 y 84,188, anterior al comprendido en el caso de seguridad invocado por el perito y a la curva del accidente. En el caso se contienen como riesgos exportados los mismos destacados por el Sr. CARBALLEIRA, en iguales términos literales.

El informe HEIJNEN alude también a este caso de seguridad y en relación con esta clase de mitigaciones señala que "es muy genérica y es imposible saber si está relacionada con la curva de Angrois o es una mitigación incluida en todos los Safety Cases para ASFA. Sin más detalle sobre su origen es imposible comprender el riesgo detrás de la mitigación y valorar una medida de mitigación especial en la línea".

Cabe entender indiciariamente, partiendo de que consta la misma prevención en el caso del tramo en el que está la curva y en el caso del tramo anterior a ésta, que como señala el informe HEIJNEN se trata de una prevención de exportación del riesgo no específica sobre la seguridad de la curva, sino relativa a situaciones en que la circulación está regida por el sistema ASFA y no por ERTMS, derivando de las actuaciones



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

una apariencia -ni los peritajes ni la documentación aportada reflejan otra cosa- de que no se realizó una evaluación del riesgo que concretamente suponía la curva en las condiciones de señalización y circulación que le afectaban, en particular por la decisión de aplicar las normas de ingeniería que determinaban la ausencia de ERTMS en la infraestructura en ese tramo, que ha de unirse a la decisión de circulación por la vía 1 y no por otra que añadiría la eventual actuación de una baliza, al criterio de señalización de la reducción de velocidad en el libro y no en la vía, y al criterio de no dotar de baliza a las limitaciones permanentes de velocidad.

Es decir, como resulta indiciariamente de los informes no se realizó una evaluación integral del riesgo que tuviera en cuenta no sólo que se había decidido, aplicando las reglas de ingeniería, que fuera el factor humano el que determinase la seguridad de la circulación en la curva, sino que la interacción de los criterios anteriores, que eran los que para cada una de esas situaciones específicas aplicaba de forma general ADIF, generaban una situación en la que esta eventualidad de fallo humano no era reducida ni mitigada ni evitada por la señalización y se producía en un punto concreto de reducción acusada de la velocidad.

Por el contrario, consta que ante la circulación bajo ASFA que se producía según el proyecto modificado desde el km. 80,169 lo que se detectaba en los casos de seguridad del subsistema era el riesgo -genérico y no referido al trazado- de que el tren no respetase el cuadro de velocidades máximas, que debían ser las requeridas por la infraestructura, y se exportaba tal riesgo al maquinista.

El informe HEIJNEN critica esta actuación en la evaluación y gestión del riesgo, considerándola contraria a la normativa desde una doble perspectiva: Por no existir un caso de seguridad ni un registro de peligros, exigidos por el Reglamento MCS y EN 50126, para la línea, considerada en su integridad, lo que determinó que el riesgo específico en la curva de Angrois no hubiera sido detectado; y por gestionarse deficientemente la transferencia de la mitigación del riesgo entre las partes.

Nos hallamos en un ámbito sumamente específico y técnico y de difícil aprehensión desde una perspectiva jurídica -el Reglamento MCS es una norma abierta, que básicamente concreta qué requisitos deben cumplirse en el proceso de evaluación del riesgo sin especificar de forma detallada el modo de hacerlo; la norma EN 50126 tiene un carácter técnico, no propiamente jurídico- que hace que no sean identificables claramente mandatos concretos y específicos que puedan considerarse abierta o nítidamente incumplidos, pero lo que sí es apreciable es que es a ADIF a quien compete definir su método de evaluación y gestión de riesgos para cumplir los estándares exigidos por la normativa y que lo llevó a cabo de una forma que cabe considerar fragmentaria, pues la evaluación que da lugar al principal filtro, la certificación de seguridad, se centró en el subsistema de control-mando y señalización, y,



por otra parte, se deduce del sistema de gestión de riesgos y del examen de los documentos obrantes en las actuaciones que son las empresas contratistas de cada elemento o conjunto de elementos suministrados e instalados quienes elaboran los documentos de seguridad fundamentales (registros de peligros y caso de seguridad) relativos a su propio cometido técnico, factores ambos que, cabe entender en la aproximación provisional que ahora procede, determinaron que no exista un estudio integral de la línea 082 que hubiera permitido evaluar el riesgo de la curva y adoptar decisiones sobre el peligro que concretamente suponía, el cual, como resulta de las evaluaciones periciales de tal riesgo antes reseñadas, se situaba fuera de los márgenes que lo harían técnicamente tolerable. Al respecto el informe HEIJNEN especifica (folio 21884) cuáles son las bases de la normativa técnica (Directiva 2008/57/CE, EN 50126 y Reglamento MCS) determinantes de la necesidad de un análisis de riesgos a nivel del sistema completo.

Por lo que se refiere al segundo grupo de deficiencias, el informe HEIJNEN alude a que el informe de evaluación independiente (ISA) de INECO, sobre el caso de seguridad del referido subsistema, expresamente señalaba que "por otra parte, quedan fuera del alcance (de la evaluación de seguridad) las protecciones no implantadas en el mismo sistema, es decir, los procedimientos operacionales que deban establecerse por ADIF para gestionar o mitigar los riesgos exportados". Ello implicaría que el ISA no analiza la corrección o idoneidad de las exportaciones de riesgo que se contienen en el caso de seguridad, entendiendo el informe HEIJNEN que en consecuencia la transferencia de la mitigación del riesgo no se ha gestionado como exige la EN 50126 -cita su cláusula 6.10, relativa a la "aceptación del sistema" que, como resulta de su lectura, específicamente alude como objetivo "evaluar el cumplimiento de los requisitos globales RAMS aplicables al sistema completo por parte de la combinación total de subsistemas, componentes y medidas de reducción de riesgos externos" (6.10.1) y prevé "la verificación de que la actividad de aceptación se haya llevado a cabo de acuerdo con el Plan de Aceptación" y la "evaluación destinada a garantizar que cualquier peligro residual esté gestionándose eficazmente" (6.10.5)-; ni como exige el Reglamento MCS -que, como puede leerse, en su Anexo establece (1.2.1 y 1.2.7) responsabilidades del proponente como garante de la correcta gestión del riesgo en caso de que existan varios agentes concernidos-; ni las prácticas habituales del sector.

Frente a estos criterios el informe del Sr. CASTILLO expresa (conclusión 7) que la deficiencia -aludiendo a la falta de detección de eventos peligrosos ligados al exceso de velocidad- "es común en otros muchos países, donde la tradición ferroviaria lleva a utilizar métodos que no tienen en cuenta estas situaciones de riesgo y exportan la responsabilidad exclusivamente al maquinista", mientras que el



informe del Sr. CARBALLEIRA, ratificado de forma poco convincente, estima que "la necesidad de cubrir el fallo humano en el transporte ferroviario se considera todavía como un lujo y no, una necesidad, no sólo en España, sino en casi todo el mundo", además de que la tradición en este ámbito considera que la formación y profesionalidad de los maquinistas "es más que suficiente para garantizar un nivel de seguridad más que razonable".

Resulta indiciariamente, a criterio de esta Sala, que las conclusiones del informe HEIJNEN, por su mayor rigor y especificidad, no pueden considerarse como descartables o desvirtuadas por los criterios más genéricos expuestos por los informes antes referidos, siendo destacable que también el informe del perito Sr. MARIÑAS (folio 20.683) coincide en que respecto de los cambios que alude (desaparición del ERTMS en la infraestructura y desconexión del embarcado) se constata que no se "ha realizado ningún análisis de riesgo aplicando los MCS de acuerdo a la Directiva 2004/49/CE, sin que conste siquiera que se hubiese realizado cualquier otro tipo de análisis de riesgo, incumpliendo por tanto la normativa de seguridad ferroviaria".

Como conclusión, ha de entenderse que subsisten indicios, no suficientemente desvirtuados, de que existía un riesgo de accidente en la curva que no fue evaluado específicamente; que según las evaluaciones periciales llevadas a cabo en las actuaciones el riesgo de accidente en esa curva constituiría técnicamente, cuando menos, un riesgo no deseable, lo que implica que debería haber sido reducido, como efectivamente se podía haber hecho y no se hizo; que la normativa europea impone la debida realización de la evaluación y gestión de los riesgos y existen indicios de que el método aplicado por ADIF, tanto como pauta general como en el caso investigado, presenta carencias que determinaron que no se apreciara el riesgo realmente existente y que se transfiriera o exportara al personal de RENFE sin evaluarlo ni adoptar medidas para comprobar que el riesgo se mantenía en niveles tolerables.

Debe destacarse que no se trata exclusivamente de que el modo en que se valoró y gestionó el riesgo para la autorización de la línea no fuera el adecuado, pues ello sería una cuestión fundamentalmente procedimental o formal, sino de que tal modo de valoración puede adquirir una relevancia causal respecto del accidente al haber indicios de que existía efectivamente un riesgo excesivo en la curva, valorado con arreglo a pautas técnicas, y que en virtud de éstas debería haber sido paliado hasta límites aceptables.

Ello justifica la continuación de la investigación para esclarecer todas estas cuestiones -existencia de evaluación específica y necesidad de la misma; corrección de las evaluaciones de riesgo realizadas en los informes de CASTILLO y HEIJNEN; corrección de la exportación de riesgos al maquinista o RENFE- y derivar en su caso las responsabilidades que procedan, lo que habría de pasar, por lo menos, por el sometimiento a aclaraciones y contradicción de los peritajes



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

de los Sres. HEIJNEN y CATMUR y CASTILLO, sin perjuicio de las demás diligencias que de oficio o a instancia de parte puedan adoptarse.

NOVENO F- No obstante, ha de señalarse que, salvo error, es también aparentemente deducible que no toda la documentación relativa a la gestión de riesgos ha sido aportada, como revelan la aparente ausencia del caso de seguridad citado por el Sr. CARBALLEIRA -salvo que sea el informe de seguridad aludido- o la lectura de los documentos de seguridad que antes se han reseñado, que se remiten a otros documentos que aparentemente no están en las actuaciones y que podrían tener interés. Así por ejemplo al folio 8285 el caso de seguridad del subsistema de control-mando y señalización se remite a la Hazard Log o registro de peligros de la LAV Orense-Santiago, también existente según el informe de seguridad Santiago de Compostela Convencional (folios 15952 y 15959), que incluso en el folio 15958 señala, en síntesis, como una de las 8 situaciones de peligro de alto nivel identificadas (en el ámbito de ese informe, el enclavamiento de Santiago) la SP6 (el tren circula a una velocidad excesiva).

Por ello, debe esclarecerse también si la aportación de esta documentación complementaria subsanaría las carencias apreciadas por los peritos.

NOVENO G- Se ha insistido repetidamente en que la desconexión del ERTMS embarcado también debería haber dado lugar a una nueva evaluación de riesgos al suponer una modificación sustancial del subsistema. Sin perjuicio de que ello no resulte una cuestión particularmente clara -se trataba de una situación provisional y derivada de un defecto técnico de funcionamiento (problemas de interacción de software) que podía afectar a la seguridad, como destaca el perito Sr. CARBALLEIRA-, ya se ha expresado que según el informe del Sr. CASTILLO, que sólo advierte relevancia en cuanto al riesgo por la desaparición del aviso de la transición de sistemas, tal desconexión no implicaría una variación de categoría de grado de peligro, por lo que persiste la ausencia de indicios de relación de causalidad con el accidente desde la perspectiva de la trascendencia de la ausencia de evaluación adicional del riesgo generado por la desconexión.

En todo caso, se ha de reiterar que lo relevante desde una perspectiva jurídico-penal no puede ser el mero incumplimiento de deberes impuestos por la normativa, sino si, en el caso de que haya indicios de que éstos pudieron tener lugar, tales deberes incumplidos generaron un riesgo concreto de producción del resultado de lesión de la vida e integridad física de los ocupantes del tren y, como se ha reiterado, la eventual consecuencia de este incumplimiento de la normativa de gestión de riesgos de la circulación ferroviaria sería que la desconexión no debería haberse producido, pero ya se ha reiterado que tal desconexión es causalmente irrelevante para



la producción del accidente, sin perjuicio, se repite, que tal factor -como lo ha sido- se examine como uno más de los determinantes de la situación de riesgo existente cuando se produjo el accidente.



NOVENO H- Parece oportuno abordar en esta sede, al relacionarse con aspectos que se acaban de referir, que el informe HEIJNEN expresa (apartado 6) que puede estimarse que existen prácticas comunes del sector ferroviario ante transiciones significativas de velocidad, aludiendo a normativas y prácticas de diversos países de protección de trenes a través del control de la velocidad, "lo que ha consolidado un consenso técnico sobre la necesidad de protección frente a aquellas situaciones en las que exista una transición significativa de la velocidad".

Esta alegada existencia de un criterio técnico generalizado sobre la cuestión puede enlazar con la pauta que expusimos en la resolución de 30/9/14 (folio 19839), recaída en el rollo 364/14, sobre que el seguimiento por ADIF en la señalización y seguridad que afectaban a la curva de las pautas técnicas que establecía y aplicaba para regular tal clase de situaciones podría no excluir la relevancia penal de la actuación de sus responsables si se revelaba "que existía una opinión fundada y generalizada entre los expertos, conocida por ADIF y que debería haber llevado a los responsables de la misma y, en particular, a quienes intervinieron en la modificación del proyecto, a alterar las pautas de regulación de estas situaciones".

Ésta es la línea argumentativa que sigue, atinadamente, el recurso 16, y si bien parece claro que las someras alusiones periciales que se acaban de expresar no bastan como aportación de indicios sólidos sobre la existencia de este consenso técnico -es decir, un saber técnico preexistente a las decisiones objeto de investigación, difundido y aceptado en el sector ferroviario de forma generalizada, lo que obviamente no puede confundirse con que uno o varios de los peritos que intervengan en el proceso tengan esa opinión-, la aportación de datos objetivables en el informe HEIJNEN y la mayor vaguedad de las afirmaciones de signo contrario (Sres. CARBALLEIRA o CASTILLO) sí que justifica que se deba indagar sobre el grado de fiabilidad y exactitud de estas afirmaciones a través, cuando menos, de la ratificación de los informes periciales aludidos que no lo han sido, sin perjuicio de los demás datos que puedan aportarse.

DECIMO- DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LOS TRABAJADORES

Se postula por varias partes la prosecución de las actuaciones para determinar si ha existido un delito contra la seguridad de los trabajadores, solicitándose la remisión de oficio a la Inspección de Trabajo y a los servicios competentes encargados de la investigación del incumplimiento de las normas de prevención, dándoles traslado de las



actuaciones de este procedimiento, pidiendo concretamente el recurso 9, planteado por los perjudicados por el fallecimiento de dos trabajadores de la empresa que prestaba servicios en la cafetería del tren, la imputación de los presidentes y responsables de prevención de riesgos laborales de Renfe Operador, de ADIF y de la empresa empleadora CREMONINI y de los responsables de otras áreas de esas entidades.

El art. 316 del Código Penal y la forma imprudente del art. 317 CP castigan a quienes con infracción de las normas de prevención de riesgos laborales y estando legalmente obligados, no faciliten los medios necesarios para que los trabajadores desempeñen su actividad con las medidas de seguridad e higiene adecuadas, de forma que pongan así en peligro grave su vida, salud o integridad física. Como señala la STS de 29-7-2.002 el tipo precisa de una integración con las normas laborales que recogen las distintas obligaciones de los empresarios y obligados a prevenir los riesgos laborales y su castigo penal sólo se justifica "en relación con la infracción de los más graves preceptos cuya omisión es capaz de generar aquel grave peligro". La normativa de seguridad en la circulación ferroviaria, concretamente el RD 810/2007 sobre la seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, establece en su Disposición Adicional Sexta que "lo dispuesto en este real decreto sobre el sistema de gestión de la seguridad ferroviaria (...) se entiende sin perjuicio de lo establecido en la legislación laboral y, en particular, en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y en su normativa de desarrollo".

Partiendo de estos presupuestos (la infracción que se postula ha de referirse a normas de prevención de riesgos laborales; han de cumplirse los deberes de la normativa de seguridad de circulación ferroviaria y de la normativa de prevención de riesgos laborales, que no es la misma) los argumentos que se postulan -incluso por quienes no son trabajadores y que no se verían concernidos por esta protección penal específica- se pueden sintetizar en lo siguiente:

1- Consideran que existió una infracción específica de la normativa de prevención de riesgos laborales, invocándose el artículo 15.4 de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales según el cual "la efectividad de las medidas preventivas deberá prever las distracciones o imprudencias no temerarias que pudiera cometer el trabajador".

La argumentación no es consistente pues, en primer término, los indicios son, precisamente y como ya se ha dicho, que concurre una imprudencia temeraria, una desatención grave de un deber fundamental que incumbía directa y específicamente al conductor.

En todo caso, la prevención del riesgo de que se trata (evitar el error humano del maquinista) es cuestión que afectaría exclusivamente a su empleador RENFE y consta en las actuaciones que el conductor recibió una formación específica



para conocer el trazado de la línea y, en concreto, estaba absolutamente informado de las características de la curva y sabía perfectamente la conducta a adoptar para llegar a ella a la velocidad prescrita, como había hecho correctamente en numerosas ocasiones anteriores. Por ello, no cabe apreciar indicios de criminalidad susceptibles de justificar la prosecución de la investigación en el hecho de que algunos peritajes puedan estimar que las pautas de RENFE para evaluar o prevenir el riesgo de distracción de sus maquinistas (del imputado y de todos los demás; en ésta y en cualquier otra línea de la red española) no se ajusten a criterios aplicables en la materia y que ello pueda generar riesgo para todos los trabajadores de dicha entidad o de otras entidades subcontratadas embarcados en los trenes, lo cual es un hecho distinto del accidente objeto del proceso y que, evidentemente, no corresponde al ámbito de la presente causa.

Relacionada con esta cuestión está la pretensión del recurso 13, que pretende la imputación de los responsables de Recursos Humanos de RENFE que decidieron que en cabina sólo iría un maquinista sin ayudante. La alegación carece de base fáctica o argumental, pues esa medida de seguridad -o cualquiera otra que se pueda imaginar o proponer para aumentar la seguridad- no consta ni se alega que sea exigida, directa o indirectamente, por normativa alguna ni que sea siquiera técnicamente aconsejable.

2- Sí que, de forma concreta, se alude como posible riesgo no previsto debidamente a través de las técnicas de evaluación y prevención de riesgos, el de la recepción de llamadas a través del móvil corporativo por el conductor.

Sin perjuicio de que puedan existir o no deficiencias en la específica articulación de la evaluación o tratamiento de este riesgo, inserto en el desempeño laboral del conductor y, por tanto, dependiente de RENFE, consta, como se alude (folio 17976) en el informe de la CIAF -que ciertamente, dado el origen de sus componentes, no puede ser tenido como una evaluación de agentes independientes no concernidos por el suceso objeto del proceso penal, que es precisamente lo que determina la necesidad de pericias judiciales, pero que no por ello es inútil o desechable, en particular en cuanto refleja datos objetivos y no valoraciones-, la ficha informativa nº 3 "El uso seguro de teléfono móvil en la conducción" de 18 de julio de 2011 (folios 4005 y siguientes), comprendida en la "Guía de buenas prácticas en la conducción", que recoge como posible riesgo la utilización de teléfonos móviles y otros dispositivos de comunicación, recomendando la manera de hacer un uso adecuado de los mismos, señalando que a partir del primer minuto de conversación, la persona se implica más en la misma, relegando la conducción a un segundo lugar, no procesando la información y que, entre otras recomendaciones, se indica que cuando sea necesario hacer uso del teléfono móvil se limite la conversación a lo estrictamente necesario.

No es cierto pues que se omitiera por completo un análisis o gestión de este riesgo por la empresa, ni cabe



apreciar indicios de que el maquinista se halló ante un factor o riesgo inesperado ante el cual no supiera cómo reaccionar, al margen de que -ha de señalarse una vez más- elementales criterios de prudencia le permitirían tomar la decisión adecuada ante la situación.

3- El grueso de argumentos expuestos parte de considerar la normativa de seguridad en la circulación como normativa de prevención de riesgos laborales a efectos de la aplicación de los preceptos penales expuestos, en la construcción de que corresponde a ADIF el control de riesgos respecto de la infraestructura ferroviaria y que ésta constituye el ámbito en el que desarrollan sus actividades laborales el personal de RENFE o de las empresas contratadas cuyos trabajadores prestan sus servicios en el tren. Se aplicaría así, de forma analógica o finalista, el principio de coordinación de actividades empresariales que expresa el art. 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y el RD 171/2004 que desarrolla el citado artículo, de modo que a ADIF le corresponderían las responsabilidades que tales normas atribuyen al contratista principal o al titular del centro de trabajo donde los trabajadores de RENFE prestan sus servicios y desarrollan sus actividades.

Sin que sea éste el momento procesal adecuado para determinar si esta construcción es la aplicable, ha de entenderse que la misma en principio no es jurídicamente descartable -de hecho las partes han aportado documentación relativa a otros accidentes en la que ha sido aplicada en el ámbito sancionatorio laboral-, pero desde una perspectiva penal, dado que el cumplimiento de las exigencias normativas relativas a ese ámbito, a la infraestructura, incumbe exclusivamente a ADIF, no se advierte -como señala la representación de RENFE al contestar el recurso- qué tipo de infracción podría cometer ésta como empresaria cuando la prevención del riesgo de descarrilamiento por carecer la infraestructura de las condiciones de seguridad debidas es materia ajena a la competencia de RENFE o de sus empresas contratadas, frente a las que se pretende dirigir la imputación, por lo que la pretensión de advertir indicios de responsabilidad penal por no existir planes de coordinación respecto de este riesgo de accidente entre estas diversas entidades carece de sustento fáctico y jurídico que justifique su persecución en el seno del presente proceso, habiéndose examinado anteriormente la problemática derivada de la asunción por RENFE de los riesgos exportados.

En todo caso, la hipótesis referida de atribución de responsabilidad a las personas competentes de ADIF por exponer indebidamente al riesgo a los trabajadores de otras empresas que hacían uso de su infraestructura viaria no haría sino redirigir la pretendida ilicitud penal del hecho al mismo ámbito al que se ha referido hasta el momento el examen de la posible relevancia penal de las conductas relacionadas con el accidente. Es decir, el nivel de exposición al riesgo de accidente por error del maquinista es el mismo para los



ocupantes del tren, estén realizando o no actividades laborales, y las normas que pudieran haberse incumplido por no haber establecido medidas de seguridad en la circulación ferroviaria que previnieran ese error son exactamente las mismas, ya se examine el suceso desde la perspectiva de la imprudencia, del resultado lesivo en que cristalizó el riesgo indebidamente creado o no controlado por el administrador ferroviario, o desde la perspectiva de la pretendida pendencia ilícita de ese mismo riesgo respecto de los ocupantes trabajadores al servicio del tren, de lo que es el mejor exponente que los informes periciales de parte, cuando abordan el riesgo ilícito que se atribuye a ADIF desde esta perspectiva de la exposición indebida al mismo de los trabajadores del tren, acaban basando tal ilicitud en la normativa de seguridad en la circulación.

4- Por último, la desconexión del ERTMS embarcado en los trenes S730 (autorizada por ADIF a solicitud de RENFE), en la hipótesis de que pudiera constituir un incumplimiento penalmente relevante con arreglo a la normativa de protección de la seguridad laboral, habría generado una situación supuestamente delictiva desde el 23/6/12 y que se prolongaría con posterioridad al accidente, y que habría consistido en que los trabajadores del tren que viajaron por la línea 082 estuvieron indebidamente sometidos al riesgo de accidente por error humano en los kilómetros de recorrido de la línea en los que sí había instalación de ERTMS en la infraestructura.

Dado que, como repetidamente ha sido objeto de examen judicial en esta instrucción en ambas instancias, no se advierte que tal desconexión tenga relación causal con el accidente, y, por tanto, es una conducta o hecho diferenciable del que es objeto de las presentes diligencias, no hay motivo para que tal factor, en la hipótesis de que tuviera relevancia penal por el camino señalado -es decir, que circular con el sistema ASFA a un máximo de 200 km/h desde el km. 1,845 hasta el km. 80,169 supusiera la generación de un peligro para la salud o integridad física de los trabajadores por incumplir la normativa de seguridad- deba ser investigado en el presente proceso y, por ello, no puede servir para impedir que el mismo siga su normal curso.

DECIMOPRIMERO- PUBLICIDAD ENGAÑOSA Y ESTAFA.

Se propugna (se desarrolla en particular en los recursos 2 y 5) que las diligencias se dirijan a esclarecer un eventual delito de publicidad engañosa o de estafa, que se habría cometido al no tener la línea 082 las prestaciones de seguridad (en particular, por ausencia de ERTMS) o de velocidad (al deber circular con las limitaciones propias del sistema ASFA) propias de la alta velocidad publicitada.

Como bien dice el instructor, tales conductas supuestamente delictivas (la publicidad ilícita o del engaño a los adquirentes de los billetes) carecen de relación de conexidad, amparable en alguna causa normativamente prevista,



con los hechos que son objeto de las diligencias (el accidente y sus trágicas consecuencias), por lo que no hay motivo consistente para engrosar la causa -con el previsible incremento del tiempo de tramitación y la adición de la no reducida complejidad que tales infracciones pueden llegar a implicar- con nuevos objetos del proceso, siendo por otra parte más que verosímil que la competencia territorial respecto de tales supuestos delitos contra el patrimonio o el orden socioeconómico pueda corresponder a otros órganos.

En todo caso, la jurisprudencia ha interpretado este precepto tratando de precisar el ámbito en el que la protección de los consumidores justifica la actuación del Derecho Penal, señalando (STS 1097/2009 de 17 noviembre) que "las esferas penales que sólo deben intervenir cuando la falsedad de los términos publicitarios sea manifiesta o puede inducir a engaño" y que "la sanción penal debe limitarse a casos de grave contravención de la buena fe y fidelidad que se debe a los consumidores", invocando que la normativa europea sobre la publicidad desleal (Directiva 2005/29/CE, de 11 de Mayo de 2005) "pone el acento en que la publicidad debe mermar de manera apreciable la capacidad del consumidor de adoptar una decisión con pleno conocimiento de causa haciendo así que éste tome una decisión sobre una transacción que de otro modo no hubiera tomado". En este sentido, la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 10ª) en la sentencia núm. 3/2014 de 30 diciembre señala que la falsedad que caracteriza el tipo "se producirá cuando aflore sin duda una discordancia relevante entre la realidad de las condiciones y características del producto o servicio que se oferta y lo manifestado en su publicidad, bastando con que recaiga sobre los elementos tenidos por esenciales para el público a que vaya dirigido, que es lo que conlleva su aptitud para poder causar un perjuicio. Esa esencialidad y relevancia es la que permite excluir del ámbito punitivo las meras omisiones o insuficiencias del mensaje publicitario que únicamente afecten a lo más o menos exhaustivo de la información suministrada, como también el exceso o exageración que no rebase los cánones de habitualidad que reviertan en tolerancia social", habiendo señalado la doctrina la relación de consunción entre la estafa y la publicidad ilícita cuando ésta constituye la parte esencial de la trama engañosa (STS 522/2009 de 14 mayo).

Por otra parte, sólo la oferta o publicidad de los productos o servicios puede integrar la conducta típica.

Con tales presupuestos jurídicos, las alegaciones de los recurrentes invocan como integradoras de esta infracción conductas que en su gran mayoría (Notas de prensa, vídeos o páginas web del Ministerio de Fomento o revistas publicadas por ADIF) podrán constituir información o propaganda institucional, pero en absoluto son ofertas o publicidad de productos realizadas por el comercializador de los mismos para captar la voluntad de los consumidores, por lo que no se aporta base fáctica que justifique la iniciación de diligencias, habiendo destacado la jurisprudencia (STS 27/2009



de 26 enero) que "la operación de subsunción de una oferta comercial en este tipo penal pasa necesariamente por el conocimiento preciso, exacto y completo, de la oferta o de la publicidad de que se trate, en sus términos concretos y tal y como éstos integraron el anuncio o el ofrecimiento", de lo cual los recursos no aportan ningún dato concreto susceptible de integrar indiciariamente la conducta penal imputada.

En todo caso, resulta sumamente problemático advertir indiciariamente la esencialidad, desde la perspectiva del consentimiento del consumidor, de las características ofrecidas o publicitadas de forma pretendidamente engañosa, en particular cuando la línea 082 es sólo una parte del recorrido el tren 150/151, lo que relativiza la trascendencia de las características del trayecto Orense-Santiago en la decisión de contratación por gran parte de los consumidores; cuando la velocidad real del tren en la línea, aún sin entrar el ámbito de la alta velocidad que permitiría el tren S730 (220 KM/H) o la infraestructura, no se aleja de forma sustancial de la misma; y cuando la alegación del recurso 5 de que la página web de RENFE expresaba que la línea cuenta con sistema ERTMS no es radical o esencialmente falsa, pues la infraestructura cuenta con el mismo en la gran mayoría de su recorrido y la desconexión del ERTMS embarcado era provisional o temporal por razones técnicas, todo lo cual igualmente determina hace que no existan indicios de la defraudación que se postula.

Todo ello sin perjuicio de que quienes se consideren perjudicados por tales conductas que pretenden delictivas puedan ejercitar el proceso que corresponda las acciones que estimen convenientes.

DECIMOSEGUNDO- Se estima oportuno señalar, ante el inminente transcurso del plazo al que se refiere la Disposición Transitoria Única de la Ley 41/2015, que desde la entrada en vigor de la misma el presente proceso no se ha encontrado en la fase de instrucción, por lo que no se ha iniciado todavía el transcurso del plazo semestral que, como criterio principal, rige la duración de las diligencias de investigación de procedimientos anteriores y posteriores a la referida norma.

DECIMOTERCERO- Se declaran de oficio las costas de la apelación.

Por todo lo expuesto, vistos los preceptos legales citados, sus concordantes y demás de general y pertinente aplicación

LA SALA ACUERDA



1- Que se estiman los recursos de apelación interpuestos frente a los autos de 6/10/15 (folio 23246) y 13/1/16 (folio 27778), dictados en las diligencias previas nº 4069/2013 del Juzgado de Instrucción nº3 de Santiago de Compostela, por las representaciones del Sr. V. y otros (folio 23836); de D. S.V.F. y otros (folio 23867); del Sr. G.A. (folio 23883); de PLATAFORMA VÍCTIMAS ALVIA 04155 y otra (folio 27941); del Sr. I. (folio 23921); del Sr. S. y otros (folio 23953); del Sr. B.P. y otros (folio 23955); del SR. G.-R. y otros (folio 23981); de la Sra. R.V. (folio 24011); de la Sra. C.C. y otros (folio 24020); de los Sres. S.L. (folio 24030); de la Sra. D.D.A. y otros (folio 24035); de la Sra. G.-L. (folio 27883); de la Sra. F. y otro (folio 23938); de QBE INSURANCE (folio 27632), en cuanto en tales recursos se solicita la revocación del auto de 6/10/15 y el retorno del proceso a la fase de diligencias previas de investigación y, en particular, se estiman los tres últimos recursos mencionados en cuanto concretamente solicitan la ratificación de los informes de los Sres. HEIJNEN y CATMUR y Sr. CASTILLO RON.

2- Se acuerda que en dicha fase de diligencias previas, derivando en su caso las responsabilidades que procedan cuando se estime oportuno, se practique la ratificación y aclaración de los referidos informes del modo que el instructor estime procedente, y que se lleven a cabo en su caso las demás diligencias que se consideren necesarias para determinar: A- Si ha existido y era normativa y técnicamente necesaria una evaluación integral del riesgo de la línea 082 que tuviera en cuenta la situación de peligro concretamente existente en la curva donde se produjo el accidente, recabándose en su caso la documentación complementaria a la que se refiere el FUNDAMENTO NOVENO F.

B- La corrección de las evaluaciones de riesgo realizadas en los informes de CASTILLO y HEIJNEN y la determinación del nivel de riesgo resultante en la curva y su aceptabilidad técnica.

C- La corrección de la exportación de riesgos al maquinista o RENFE en los términos en que fue efectuada.

D- Si es cierto que, como se alude por el informe HEIJNEN, existía un consenso técnico entre los expertos sobre la necesidad de protección de las transiciones significativas de velocidad mediante sistemas de control continuo o puntual, como se expresa en el FUNDAMENTO NOVENO H.

E- Las relativas a otros aspectos relacionables causalmente con el accidente en el caso de aportarse alegaciones o datos nuevos relativos a otras materias que justificaran incidir en líneas de averiguación ya intentadas o en la apertura de otras nuevas, como se expresa en el FUNDAMENTO PRIMERO B.

3- Téngase por subsanados los errores materiales en la designación en el auto recurrido de las víctimas DON A. (no E.) G.B., DOÑA O.B.V. (no B.), DOÑA M.L.C. (no C.).



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

4- Se declaran de oficio las costas de las apelaciones.

Notifíquese esta resolución, en legal forma, a las partes haciéndoles saber, conforme preceptúa el artículo 248-4º de la Ley Orgánica del Poder Judicial, que la misma es firme, y que contra ella no cabe recurso alguno.

Remítase testimonio de la presente resolución al Juzgado de origen.

Así por esta resolución de la que se pondrá certificación literal en el Rollo de su razón, incluyéndose el original en el Libro correspondiente, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

