

JUZGADO DE INSTRUCCIÓN Nº 3 DE SANTIAGO
DILIGENCIAS PREVIAS Nº 4069/2013

AUTO

En Santiago de Compostela, a 10 de Marzo de 2017.

HECHOS

ÚNICO.- Las presentes actuaciones se incoaron en virtud de Atestado instruido por la Comisaría de Policía de Santiago con motivo del accidente ferroviario acaecido el pasado 24 de julio de 2013 a las 20:41 horas en el PK 84+413 de la línea 082 Bifurcación Coto da Torre - Bifurcación A Grandeira aguja km 85,0, en las proximidades de la estación de Santiago de Compostela, con el resultado de 80 pasajeros fallecidos y 144 lesionados.

En fecha 6 de octubre de 2015 se dictó Auto acordando la incoación de procedimiento abreviado que, a su vez, fue revocado por Auto de fecha 26 de mayo de 2016 dictado por la Sección 6ª de la AP de A Coruña que ordena la reapertura de la fase de diligencias previas para la ratificación de los informes periciales emitidos por los peritos de parte Heijnen y Catmur, así como el aludido en el informe del perito judicial Sr. Carballeira y emitido por el Sr. Castillo Ron.

En fecha 1 de septiembre de 2016, a la vista del contenido del Auto dictado por la AP, se dicta Auto acordando la práctica de diligencias, entre las cuales, además de las acordadas por la AP, se acordaba recabar de los peritos judiciales ya designados, nuevo informe para dar respuesta a las cuestiones planteadas por la AP. En fecha 7 de febrero tuvo entrada en este Juzgado el último de los informes requeridos, quedando sobre la mesa para resolver lo procedente.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Según lo previsto en el art. 299 y 777 de la LEcrim. el objeto de la instrucción es la práctica de aquellas diligencias que se estimen necesarias para el esclarecimiento de hechos que poseen relevancia penal, recabando todos los datos, vestigios e informaciones que resulten necesarios para su averiguación y para la identificación de sus presuntos responsables.

Pues bien, como es de sobra conocido la presente investigación tiene por objeto determinar las causas que han desencadenado el accidente ferroviario que el pasado mes de julio de 2013 provocó varios muertos y heridos. A estas alturas de la instrucción se han recabado indicios suficientes para poder imputar penalmente tal resultado al hasta ahora único investigado Sr. Garzón Amo que, al no conducir el tren con la diligencia que le era exigible, mantuvo la conducción del mismo a una velocidad excesiva y no acorde a las exigencias de la señalización hasta que, al llegar a la fatídica curva, no pudo frenar a tiempo para evitar el descarrilamiento del mismo, con las consecuencias ya conocidas.

Dicho lo cual, una vez que el Auto de fecha 26 de mayo de 2016 dictado por la Audiencia ha perfilado el objeto de la investigación, de lo que se trataba ahora era de determinar si en la causación de tal siniestro, además de la imprudencia del maquinista, era posible hallar indicios de concurrencia de otras acciones u omisiones que, desde la óptica penal, hayan podido contribuir causalmente a tal resultado. Más en concreto, de lo que se trata en esta segunda fase de la investigación es de precisar si, por parte de ADIF se hizo una correcta evaluación de los riesgos, y más en concreto aún, del riesgo de descarrilamiento en la citada curva motivado por el posible fallo humano y, en caso de existir tal evaluación, si se adoptaron o no las medidas preventivas necesarias para conjurar dicho riesgo. Para responder a tal cuestión, antes de analizar el contenido de los informes periciales aportados, es preciso determinar, siquiera someramente, cuáles son los elementos que conforman el delito cuya investigación nos ocupa. Es evidente que se trata de varios delitos de homicidio y lesiones causados por imprudencia y, partiendo de la legislación penal vigente a la fecha de los hechos (24/07/2013), solamente podría imputarse penalmente la comisión de tal delito a título de imprudencia grave (art.142 CP) o bien una falta de homicidio por imprudencia leve del antiguo art. 621 del CP anterior a la reforma operada por la LO 1/2015. No cabe en este caso la aplicación de la "imprudencia menos grave" que da lugar al nuevo tipo descrito en el actual art. 142.2 del CP, al no hallarse vigente a la fecha de los hechos y ser su aplicación contraria al principio de irretroactividad de las leyes penales desfavorables. Así pues, solamente podría imputarse penalmente el resultado producido a título de imprudencia grave o leve, lo cual exige precisar los elementos que configuran uno y otro título de imputación.

El delito imprudente exige, de acuerdo con reiterada Jurisprudencia, entre la que cabe citar *sentencias como la 1089/2009 de 27 de octubre o la sentencia 598/2013 de 28 de*

junio de la Sala 2^a del TS, la concurrencia de los siguientes requisitos:

1º) La infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión): esto es, la infracción de la obligación de advertir la presencia de un peligro cognoscible y el índice de su gravedad.

2º) Vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado): es decir, la infracción de la obligación de comportarse externamente de forma que no se generen riesgos no permitidos o de controlar o neutralizar los riesgos creados por terceras personas o por factores ajenos al autor, siempre que esté obligado a ello por el deber de garante.

A lo anterior debe sumarse:

En los comportamientos activos:

- el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico)
- la imputación objetiva del resultado (vínculo normativo o axiológico): que el riesgo no permitido generado por la conducta imprudente sea el que materialice el resultado.

En los comportamientos omisivos: dilucidar si la conducta omitida habría evitado, con una probabilidad rayana en la certeza, la lesión o el menoscabo del bien jurídico que tutela la norma penal.

Para valorar la relación entre la acción y el resultado se sigue en la Jurisprudencia la denominada teoría de la imputación objetiva expuesta en numerosas sentencias entre las que cabe citar la *STS 161/2000 de 19 de octubre*, *STS 1494/2003 de 10 de noviembre*, *STS 7245/2009 de 30 de noviembre*, *STS 558/2010 de 2 de junio*, *STS 1345/14 de 14 de diciembre*, o *STS 3/2016 de 19 Enero 2016*. De acuerdo con dicha teoría, para la constatación de la relación entre la acción y el resultado debe verificarse:

La causalidad natural: en los delitos de resultado éste ha de ser atribuible a la acción del autor.

La causalidad normativa: además hay que comprobar que se cumplen los siguientes requisitos sin los cuales se elimina la tipicidad de la conducta:

- 1º) Que la acción del autor ha creado un peligro

jurídicamente desaprobado para la producción del resultado, lo que se entiende que no concurre en los siguientes supuestos:

- Cuando se trata de riesgos permitidos
- Cuando se pretende una disminución del riesgo: es decir, se opera para evitar un resultado más perjudicial
- Si se obra confiado en que otros se mantendrán dentro de los límites del riesgo permitido (Principio de confianza)
- Si existen condiciones previas a las realmente causales puestas por quien no es garante de la evitación del resultado (prohibición de regreso)

2º) Que el resultado producido por la acción es la concreción del peligro jurídicamente desaprobado creado por la acción, manteniéndose criterios complementarios nacidos de la presencia de riesgos concurrentes para la producción del resultado, de forma que en estos casos hay que indagar cuál es la causa que realmente produce el resultado.

Asimismo, a la hora de distinguir entre los dos tipos de imprudencia antes señalados estima la Jurisprudencia que cabe apreciar *imprudencia grave* cuando se omiten todas las precauciones exigibles o que debieron necesariamente adoptarse en el suceso o evento de que se trate, o al menos, de las más elementales o rudimentarias, por haber incidido el agente, en la omisión de diligencia que supone un quebranto de las más elementales normas de cuidado (SSTS de 20 de diciembre de 2000, 15 de marzo y 18 de septiembre de 2001, 1 de abril de 2002, y 27 de diciembre de 2004, entre otras). En este sentido afirma la STS de 27 de febrero de 2009, con relación al homicidio por imprudencia: "El art. 142.1 CP castiga al que por imprudencia grave causare la muerte de otro. Doctrina y jurisprudencia coinciden en que la imprudencia grave constitutiva de delito, consiste en la omisión el deber de cuidado exigible de las personas menos cuidadosas, equivaliendo al concepto de temeridad que se utilizaba en el Código de 1973. Se trata de los supuestos más reprochables de infracción de las normas de cuidado, que no implican necesariamente una representación mental de la infracción de aquellas por parte del sujeto. Cabe pues imprudencia grave tanto en los supuestos de culpa consciente como de culpa inconsciente o sin representación.

Por el contrario, la *imprudencia leve*, constitutiva de

falta (art. 621.2 CP) en correspondencia con la simple, según terminología del antiguo CP, consiste en la ausencia del deber de diligencia esperable de las personas precavidas o cuidadosas.

Esta Sala ha indicado (Cfr. STS 665/2004, de 30 de junio) que el criterio fundamental para distinguir ambas clases de imprudencia *ha de estar en la mayor o menor intensidad o importancia del deber de cuidado infringido*".

En definitiva, la imprudencia grave consiste en la omisión de elementales normas de cuidado que cualquier persona debe observar en los actos de la vida ordinaria. Se caracteriza, en suma, por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles, así como por la desatención grosera relevante de la diligencia que es exigible a cualquier persona. Y según la STS 282/2005, de 4 de marzo, recogiendo lo ya dicho en la STS 966/2003, de 4 de julio, "el nivel más alto de la imprudencia está en la llamada "culpa con previsión", cuando el sujeto ha previsto el resultado delictivo y pese a ello ha actuado en la confianza de que no habrá de producirse y rechazándolo para el supuesto de que pudiera presentarse. Aquí está la frontera con el dolo eventual, con todas las dificultades que esto lleva consigo en los casos concretos. En el vértice opuesto se encuentra la culpa sin previsión o culpa por descuido o por olvido, en que el sujeto no prevé ese resultado típico, pero tenía el deber de haberlo previsto porque en esas mismas circunstancias un ciudadano de similares condiciones personales lo habría previsto. Es la frontera inferior de la culpa, la que separa del caso fortuito". Desde otra perspectiva, generalmente se ha entendido que la omisión de la mera diligencia exigible dará lugar a la imprudencia leve, mientras que se calificará como temeraria, o actualmente como grave, cuando la diligencia omitida sea la mínima exigible, la indispensable o elemental, todo ello en función de las circunstancias del caso. De esta forma, la diferencia entre la imprudencia grave y la leve se encuentra en *la importancia del deber omitido en función de las circunstancias del caso*, debiendo tener en cuenta a estos efectos *el valor de los bienes afectados y las posibilidades mayores o menores de que se produzca el resultado*, por un lado, y por otro *la valoración social del riesgo*, pues el ámbito concreto de actuación puede autorizar algunos particulares niveles de riesgo. La jurisprudencia de esta Sala se ha pronunciado en ocasiones en este sentido, afirmando que la gravedad de la imprudencia se determinará en atención, de un lado, a *la importancia de los bienes jurídicos que se ponen en peligro con la conducta del autor y*, de otro, a *la posibilidad*

concreta de que se produzca el resultado (STS 2235/2001, de 30 de noviembre). El dolo eventual, por otra parte, existirá cuando el autor conozca el peligro concreto al que da lugar su conducta y a pesar de eso la ejecute, despreciando la posibilidad cercana del resultado...".

SEGUNDO.- Pues bien, si aplicamos lo dicho al caso de autos, a la vista de los informes periciales aportados, podemos extraer una primera conclusión: no hubo una evaluación integral de riesgos previa a la puesta en funcionamiento de la línea 082. En esta conclusión al menos están de acuerdo todos los peritos. En efecto, no solo los peritos de parte Heijnen y Catmur, sino también el Sr. Castillo Ron, Mariñas y Carballeira. En el caso del Sr. Lamela, su informe se ha limitado a la evaluación de riesgos vinculada al material rodante, sin que resulte nada reseñable desde el punto de vista de la causalidad penal, que es la que aquí nos interesa. Así pues, en relación con la referida línea, podrán discrepar los peritos sobre si era o no necesaria y sobre los resultados de dicha evaluación en caso de haberse realizado, pero lo que es evidente es que dicha evaluación integral no se ha efectuado.

La cuestión siguiente es la de determinar si tal evaluación era o no necesaria. Esa era precisamente una de las cuestiones fundamentales a las que tenían que responder los peritos: si era o no necesaria, "normativa y técnicamente", una evaluación integral de riesgos de la línea 082 que tuviera en cuenta el peligro concreto existente en la curva donde se produjo el descarrilamiento del tren.

En este punto es donde discrepan los peritos. Centrándonos una vez más en los peritos judiciales, lo cierto es que el Sr. Lamela nada dice al respecto al limitarse al análisis del material rodante, aunque concluye con la siguiente afirmación: "... este perito judicial se ratifica en que la causa del descarrile... fue el exceso de velocidad de entrada en dicha curva, no obstante, a este respecto, se considera de sumo interés plantear el interrogante de cómo es posible que una línea como la 082 entre Ourense y Santiago en que las velocidades a las que está autorizado que circulen los trenes se sitúan entre los 200 y los 220 km/h... haya sido concebida NO disponiendo de un segundo nivel de protección que cubra la posibilidad de que el maquinista, por los motivos que sean, no atiende en tiempo a la necesidad de frenado y se enfrente a dicha curva a una velocidad muy superior a la máxima permitida, tal y como se produjo en aquél fatídico día". En dicha conclusión final, el Sr. Lamela, si bien se ha centrado en el material rodante, parece apuntar que, al menos desde el punto de vista

técnico, sí sería necesaria una evaluación del riesgo de exceso de velocidad por fallo humano. Dicho de otra manera, no alude el perito en este caso a razones de orden normativo o jurídico sobre este punto, pero su opinión no deja de ser relevante desde el punto de vista técnico, siendo en ese ámbito donde ha de ser valorada dicha afirmación.

Partiendo de lo dicho, si ahora nos centramos en los otros dos informes periciales, el del Sr. Mariñas y el del Sr. Carballeira, que sí se han ocupado específicamente de esta cuestión, nos hallamos una vez más con dos opiniones netamente discrepantes. Ahora bien, existe un matiz a mi juicio relevante y es que mientras el Sr. Mariñas ratifica y concluye que la referida evaluación de riesgos no solo era necesaria desde el punto de vista normativo sino también desde el punto de vista técnico, en cambio, el Sr. Carballeira se limita a negar dicha necesidad desde el punto de vista normativo, pero guarda silencio respecto del punto de vista técnico. En efecto, el Sr. Carballeira sostiene que normativamente no era exigible dicha evaluación integral del riesgo antes de la puesta en funcionamiento de la línea arguyendo esencialmente motivos de índole jurídico centrados en la vigencia o no de la normativa europea aplicable al caso, pero guarda silencio respecto de la necesidad "técnica" de dicha evaluación en atención a las características de la línea 082, la curva en que se produjo el accidente y los demás subsistemas que configuran dicha línea. Es decir, que el perito alude más a razones de índole jurídica que de orden técnico para desechar la necesidad de dicha evaluación integral, lo cual resulta sorprendente cuando lo que se espera de un perito es que sustente sus afirmaciones en razones de índole técnico pues ese es esencialmente la razón de ser de su nombramiento: ilustrar al juzgador sobre aspectos o materias de carácter técnico sobre las cuales el instructor carece de máximas de experiencia.

Es por ello por lo que la contestación emitida por el Sr. Mariñas sobre este punto fundamental, resulta más completa y atinada que la expuesta por el Sr. Carballeira. Pero es que, además, la opinión mostrada por el Sr. Mariñas sobre la necesidad "técnica" de realizar dicha evaluación integral del riesgo ha sido compartida por los peritos Heijnen, Catmur, y por el propio Sr. Castillo Ron. Respecto de este último, su afirmación al respecto sobre la necesidad de dicha evaluación -aunque luego discrepe en cuanto a los resultados de la misma- resulta especialmente importante en la medida en que sus informes han servido de soporte para el confeccionado por el Sr. Carballeira.

En definitiva, la pregunta fundamental era si la evaluación de riesgo integral era normativa o técnicamente necesaria. El perito Sr. Mariñas justifica ampliamente dicha necesidad, tanto desde el punto de vista normativo como técnico. En cambio, el Sr. Carballeira se limita a considerar que no era necesaria por no ser aplicable la normativa europea a la que alude profusamente en su informe, pero, sin embargo, nada nos dice ni argumenta respecto de la "necesidad técnica" de dicha evaluación y sus consecuencias, lo que resulta sorprendente pues, dada su condición de técnico, llama la atención que se centre casi exclusivamente en cuestiones normativas y guarde silencio sobre las razones o motivos de carácter técnico que le lleva a descartar la necesidad de dicha evaluación de riesgos. En consecuencia, su informe resulta incompleto en este punto frente al del Sr. Mariñas que sí responde de forma completa a lo que se ha preguntado.

Centrándonos pues en el informe del Sr. Mariñas, del examen del mismo resulta una conclusión evidente, y es que la referida evaluación de riesgos, siendo preceptiva y necesaria normativa y técnicamente, no se hizo en este caso. En efecto, lo que se desprende del mentado informe es que la UTE que intervino en la construcción de la línea 082 y en la configuración de los diversos subsistemas que la conforman, y muy particularmente en lo que se refiere al subsistema de control, mando y señalización, cumplió con su cometido generando un registro de posibles amenazas y señalando las limitaciones de su aportación para conjurar el riesgo derivado de las mismas. Ese registro de amenazas o "Hazard Log" no constituye en sí mismo una evaluación de riesgos sino un reconocimiento por parte de la UTE de las limitaciones de sus sistemas para conjurar dichas amenazas. Se trata pues de un documento que, avalado por el INECO, se transmite al administrador ferroviario (ADIF) para que éste, a la vista del mismo, decida qué medidas adoptar respecto de dichas amenazas, para lo cual ha de realizar una previa evaluación de riesgos que, en este caso, no consta que se hubiere realizado.

Dicho de modo más sencillo, y por lo que respecta concretamente a la curva de Angrois, lo que podemos inferir del informe del Sr. Mariñas es que la UTE AVE O-S comunica a ADIF a través del "Hazard Log" que en dicha curva existe una amenaza o riesgo (descarrilamiento en caso de exceso de velocidad) que el subsistema por ella aportado es insuficiente para atajar. Es decir, que en caso de exceso de velocidad derivado de fallo humano el subsistema de control, mando y señalización por ellos aportado carece de recursos para conjurar dicho riesgo o amenaza. Se trata pues de una comunicación, no de una evaluación. La UTE

comunica a ADIF dicho riesgo y es ADIF a quién corresponde gestionarlo. Por tanto, nada hay que reprochar a los técnicos de la UTE respecto de los cuales incluso se ha solicitado previamente su declaración en calidad de investigados. No existe indicio alguno que justifique dicha imputación. Los técnicos de la UTE han cumplido con su cometido que no es otro que señalar las limitaciones de su sistema de control, mando y señalización y comunicar al dueño de obra (ADIF) dichas limitaciones para sea ADIF quién, aplicando los métodos de evaluación de riesgos aplicables, decida el modo y la forma en que han de conjurarse tales riesgos. Sin embargo, tal evaluación no consta que se hubiere realizado, de ahí la lógica consecuencia que extrae el perito Sr. Mariñas al concluir que la exportación de riesgos al maquinista en la citada curva resulta incorrecta al no haberse evaluado previamente dicho riesgo. En efecto, según se dice en el susodicho informe: "Ha quedado constatado que tanto los documentos remitidos por ADIF el 30/09/2016 como los posteriores del 16/01/2017 se trata de documentos relacionados con la seguridad de la LAV082, pero del ámbito de la UTE O-S, y no de ADIF, y por lo tanto ceñidos exclusivamente al alcance del suministro de las empresas de la UTE en relación a los subsistemas de señalización y ERTMS. Todos estos documentos de la UTE... no son suficientes para demostrar la seguridad del sistema completo si no se realiza también el consiguiente análisis a un nivel superior donde por supuesto se analicen las interacciones entre sus partes y todos los interfaces internos y externos del sistema...". Y concretamente, en lo que se refiere a la amenaza que representaba la curva de Angrois, sostiene el perito que "este peligro estaba claramente identificado como tal en el Análisis Preliminar de Riesgos del suministro de UTE LAVOS...", y concluye: "... de haberse realizado un análisis integral de la línea, el peligro concreto de la curva de Angrois y su riesgo asociado hubiese resultado más que evidente".

TERCERO.- Así pues, ha quedado evidenciado que el análisis integral de riesgo, previo a la puesta en funcionamiento de la línea 082, era necesario. También ha quedado evidenciado que tal análisis, siendo preceptivo, no se hizo. La cuestión siguiente es determinar a quién compete la obligación de realizar dicho análisis y qué consecuencias tiene su omisión desde el punto de vista penal.

Pues bien, el único que ha dado respuesta a tal cuestión es, una vez más, el Sr. Mariñas. El Sr. Carballeira omite pronunciarse al respecto en la medida en que parte de la consideración de que la tantas veces aludida valoración de riesgo no era necesaria, lo que -insisto- contradice lo

dicho por los demás peritos, incluido el Sr. Castillo Ron cuyos informes y posterior ratificación sirvió de base para la elaboración del emitido por el perito judicial Sr. Carballeira.

Según aduce el Sr. Mariñas, "ADIF es el responsable de gestionar integralmente los riesgos asociados al sistema completo de la línea... (compuesto por distintos subsistemas estructurales). Esto incluye los interfaces con el material rodante y su personal de conducción". En síntesis, a la vista de dicho informe podemos extraer el siguiente orden lógico de atribuciones: la UTE comunica amenazas o limitaciones del subsistema, INECO audita tales registros y ADIF los gestiona. A la UTE le compete el deber de señalar los riesgos derivados de las limitaciones inherentes al subsistema por ellos suministrado y comunicarlo a ADIF. A INECO le compete auditar si dichos riesgos residuales exportados entre las partes fueron convenientemente entendidos, aceptados y gestionados. Y, finalmente, a ADIF le corresponde realizar dicha evaluación integral, decidir qué medidas han de adoptarse para mitigar dichos riesgos hasta hacerlos "tolerables" dentro de los criterios establecidos en las normas CENELEC y comunicar tal decisión a la UTE y a la propia empresa ferroviaria. Solo entonces es posible estimar que se ha concluido y cerrado el análisis de valoración integral de seguridad de la línea, pudiendo ya autorizarse su aptitud para la circulación ferroviaria.

Respecto de la función de INECO, a la hora de concretar el alcance de su informe, matiza que "quedan fuera del alcance las protecciones no implantadas en el mismo sistema, es decir, los procedimientos operacionales que deben establecerse por ADIF para gestionar o mitigar los riesgos exportados". Es decir, a INECO no le corresponde establecer qué método o procedimiento ha de seguir ADIF para evaluar y gestionar los riesgos que le comunica la UTE. Es más, INECO carece de competencia alguna para evaluar dichos riesgos exportados y decidir o proponer cómo han de evaluarse y mitigarse. Así se desprende del capítulo 8.1 del informe de INECO que, al referirse precisamente a los "riesgos exportados", concluye: "Estos riesgos deben ser cubiertos por ADIF con actuaciones reglamentarias o de mantenimiento". Sin embargo, no existe constancia documental alguna de que tales riesgos, identificados en el Hazard Log de la UTE y corroborados en el informe de seguridad de INECO (ISA) fueran luego evaluados o gestionados por ADIF, único órgano competente para hacerlo. En efecto, no consta en autos, pese a la descomunal información documental aportada, constancia alguna de que ADIF haya evaluado esos riesgos y haya decidido asumirlos o

por el contrario mitigarlos de alguna forma hasta hacerlos tolerables, según las exigencias de la normativa antes mencionada.

El incumplimiento de dicho deber puede tener consecuencias de orden penal. Aunque no corresponde en fase de instrucción dirimir la existencia o no de prueba de cargo suficiente para enervar la presunción de inocencia, sí es cometido de esta fase de la investigación recabar indicios que justifiquen una imputación penal. Y en este caso, a la vista de la ratificación de los peritos Heijnen y Catmur, Castillo Ron y, finalmente, a la vista del informe pericial emitido por el Sr. Mariñas, podemos inferir que, además de la imprudencia grave del maquinista del tren -cuestión ya suficientemente esclarecida- existen indicios suficientes para estimar que, al menos por parte de ADIF, no se hizo todo lo posible para mitigar el riesgo que finalmente desembocó en el resultado finalmente producido. En efecto, podemos discrepar respecto de las medidas que hubieran podido adoptarse de haberse realizado la evaluación de ese riesgo, incluso podemos discutir qué nivel de riesgo sería admisible o aceptable en este caso dada la variedad de criterios o métodos que proponen los peritos, algunos de los cuales se basan en cálculos de muy difícil aprehensión y dudosa relevancia penal, pero lo que desde luego no podemos discutir es que la curva representaba un riesgo en sí misma, que ese riesgo había sido detectado por la propia UTE y por INECO, que había sido comunicado a ADIF explicitando las limitaciones del subsistema suministrado para mitigar o conjurar dicho riesgo y que, finalmente, por parte de ADIF nada se hizo para evaluar y reducir dicho riesgo a parámetros de tolerancia conforme a las exigencias de las normas CENELEC. Por tanto, todos han cumplido con su deber excepto quién, en última instancia, tenía la capacidad de decidir cómo gestionar el riesgo de descarrilamiento en curva por exceso de velocidad que finalmente fue la causa directa e inmediata del resultado.

Así pues, aplicando la jurisprudencia antes reseñada respecto de los elementos que conforman el delito de imprudencia, podemos concluir que:

Primero, existía una situación de riesgo consistente en el posible descarrilamiento en curva por exceso de velocidad;

Segundo, dicho riesgo era evidente dada la reducción significativa de velocidad que exigía la entrada en la curva (80 km/h) precedida de una larga recta en que el tren podía perfectamente alcanzar velocidades de hasta 200 km/h;

Tercero, dicho riesgo fue convenientemente detectado y

comunicado a ADIF por parte de la UTE LAVOS e INECO, reconociendo ambos la insuficiencia del subsistema suministrado (ASFA) para conjurar o mitigar el mismo;

Cuarto, ADIF tenía la obligación normativa y técnica de evaluar y gestionar dicho riesgo hasta hacerlo tolerable desde la óptica de las normas CENELEC, lo que la situaba en una posición de garante respecto de las posibles consecuencias derivadas del incumplimiento de dicha obligación y, finalmente,

Quinto, ADIF no cumplió con dicho deber habiendo tolerado la exportación de dicho riesgo al maquinista sin efectuar una previa valoración integral de la línea que protegiese a los usuarios frente al posible fallo humano, lo que, en términos de contribución causal al resultado finalmente producido, equipara dicho incumplimiento a la imprudencia del maquinista que tenía el deber de conjurar y/o mitigar.

CUARTO.- Dicho lo cual, solo queda por determinar, dentro de la compleja estructura de ADIF, a quién compete el deber de realizar la evaluación de riesgos que fue omitida. En todo caso, es importante aclarar que cuando hablamos de responsabilidad penal, y siempre teniendo en cuenta la legislación aplicable a la fecha de los hechos, la misma se sustenta en un principio básico y esencial que es el de culpabilidad debiendo desecharse las tesis de responsabilidad objetiva o "por el cargo". La atribución de responsabilidad penal exige un esfuerzo de individualización y concreción de indicios de responsabilidad penal atribuibles a personadas concretas y determinadas que, por acción u omisión, ya sea a título de dolo o culpa, hayan podido tener contribución causal en la lesión del bien jurídico tutelado por el tipo penal aplicable.

Partiendo de tal premisa, y puesto que el fundamento de la imputación reside en este caso en el incumplimiento de la obligación de evaluar y gestionar una situación de riesgo inherente a la puesta en funcionamiento de la línea 082, parece evidente que, dentro de la estructura de ADIF, el departamento encargado de dar cumplimiento a tal cometido es la Dirección de Seguridad en la Circulación, cargo que, a la fecha de los hechos, venía desempeñado por Don Andrés M^a C.L. En efecto, según se desprende del informe pericial emitido por el Sr. Mariñas, "*la responsabilidad global de la gestión de la seguridad en la circulación recae en la Dirección de Seguridad en la Circulación y ésta se apoya en las áreas de la Gestión de la Seguridad en la Circulación de la Dirección General de Operación e Ingeniería y de la Dirección General de Explotación de Infraestructura*". Entre

las funciones o cometidos que se atribuyen a dicha Dirección de Seguridad figuran las de *"realizar análisis de riesgos de seguridad en la circulación... con objeto de detectar, analizar y controlar las situaciones de riesgo asociadas a las mismas"*, así como el deber de *"proponer e implantar cuantas medidas correctoras, preventivas y de mejora se consideren convenientes para el adecuado control de los riesgos asociados a las actividades de seguridad en la circulación..."*.

Por otra parte, el Estatuto de ADIF, aprobado por Real Decreto 2395/04, de 30 de diciembre, en su art. 16.1.s señala como competencia del Consejo de Administración de dicha entidad el dictado de *"las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria"*; y por Resolución de 11 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, se publica un Acuerdo de fecha de 31 de mayo de 2013 del citado Consejo por el que se delega en el Director de Seguridad en la Circulación de dicho ente *"la aprobación de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria, en materia de seguridad en la circulación"*. De lo que puede concluirse que la seguridad en la circulación es, en virtud de delegación del Consejo de Administración del ADIF, competencia de la Dirección de Seguridad en la Circulación de dicho ente.

En conclusión, existen indicios suficientes para concluir que la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF, a quién en principio compete la labor de evaluar los riesgos inherentes a la circulación según se acaba de exponer, no cumplió con dicho cometido generando y tolerando una situación de riesgo que finalmente cristalizó en el accidente que costó la vida y la salud a múltiples usuarios el pasado 24 de julio de 2013. Dicha Dirección, en quién el Consejo de Administración había delegado dicha competencia, estaba desempeñada por Don Andrés M^a C.L., el cual, teniendo conocimiento de dicha situación de riesgo en virtud de los informes (Hazard Log) remitidos por la UTE y por INECO (ISA) a su Dirección, no consta que haya hecho u ordenado medida alguna destinada a evaluar y gestionar dicho riesgo, asumiendo por ello una posición de garante que le hace en principio responsable a título de autor de los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia grave en que finalmente se concretó dicho riesgo tras producirse el descarrile del tren Alvia el pasado 24 de julio de 2013. En consecuencia, procede dirigir la presente investigación contra el Sr. C.L. como presunto responsable de los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia grave tipificados

en los arts. 142 y 152 del CP, a cuyo efecto, procede recibirle declaración en calidad de investigado señalándose a tal efecto el próximo día 22 de marzo de 2017 a las 10:00 horas.

QUINTO.- Finalmente, ha de darse respuesta a las peticiones de diligencias de investigación que fueron interesadas por las partes hasta el momento, cuya decisión en algunos casos se difirió al momento de disponer de los nuevos informes periciales que habían sido acordados por Auto de fecha 1 de septiembre de 2016.

En primer lugar, respecto de la ratificación de los peritos Sr. Sanz Cubero y Sra. Calvo Holgado, interesada por la defensa del Sr. Garzón Amo, no se estima necesaria dicha ratificación toda vez que el objeto de la investigación ha quedado perfilado en los términos que ya se han concretado en este Auto. En efecto, las múltiples diligencias que se han practicado ya han permitido identificar dos posibles agentes causantes de los delitos que se investigan: uno reside en la imprudencia del maquinista del tren que, por distracción, no adecúa la velocidad del mismo a las exigencias de la señalización, y otro reside en la posición de garante que ostenta la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF, y más concretamente el Sr. C.L. que, teniendo conocimiento de la situación de riesgo existente en la curva, incumple presuntamente su deber de mitigar dicho riesgo. Siendo así las cosas, la ratificación del informe del Sr. Sanz Cubero semeja redundante e innecesaria pues en modo alguno contribuye a aportar nada nuevo que permita variar o excluir la imputación del Sr. Garzón Amo y, cualquier posible atenuación de su responsabilidad penal ha de ser evaluada en el ámbito del juicio oral, lugar donde dicha ratificación tendrá más sentido.

De igual forma, respecto del informe de la Sra. Calvo Holgado, no puede el mismo considerarse informe pericial propiamente dicho, sino que se trata de un trabajo académico sobre el impacto e incidencia del factor humano, en general, en la génesis de los accidentes ferroviarios, cuestión ésta que, una vez más, podrá tener interés en términos de defensa en el ámbito del juicio oral, pero no en fase de instrucción.

En segundo lugar, también se ha solicitado la declaración en calidad de investigados de los técnicos de la UTE autores de los documentos que ADIF aportó días antes de la ratificación de los peritos Heijnen, Catmur y Castillo Ron, y que motivó el aplazamiento de dicha ratificación el pasado mes de octubre de 2016. Pues bien, como ya se dijo en este mismo Auto, no existe motivo alguno para imputar a

dichos técnicos pues no nos consta incumplimiento normativo alguno por su parte que tenga incidencia causal en el presente siniestro. Al contrario, fueron ellos quienes detectaron los riesgos derivados de las limitaciones del subsistema de control, mando y señalización suministrado y lo pusieron en conocimiento de ADIF para su gestión, algo que, a la postre, nunca se produjo. Del mismo modo, respecto de las pruebas caligráficas destinadas a corroborar la autenticidad de dichos documentos, carece de sentido tal propuesta a la vista del valor relativo que dicha documentación posee para la presente investigación. En efecto, su valor ha sido justamente apreciado y explicado por los peritos Heijnen, Catmur, Castillo Ron y Mariñas, quienes han explicado que se trata, esencialmente, de meros registros de amenazas que el sistema suministrado no puede mitigar, por lo que el riesgo residual se exporta a ADIF, siendo éste quien debería aceptar o rechazar dicho riesgo tras la realización de la evaluación integral de la línea, algo que, a la vista de lo expuesto en este Auto, parece evidente que no se ha realizado, siendo éste el verdadero motivo de la imputación del Sr. C.L., de ahí lo innecesario de las diligencias antes solicitadas en relación con dicha documentación.

Asimismo, se ha interesado por el Ministerio Fiscal y otras partes, la conveniencia de recabar informe de la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria (ERA), sin embargo, a la luz de los informes periciales aportados, especialmente el elaborado por el perito judicial Sr. Mariñas, buena parte de las cuestiones que pretenden plantearse en dicho informe de la ERA aparecen ya sobradamente contestadas por el citado informe pericial, lo que haría innecesario otro nuevo informe que sería redundante. En todo caso, no es descartable solicitar la opinión de tal organismo sobre algún aspecto que pueda permanecer controvertido, pero antes estimo necesario estar a la espera del resultado de la declaración del Sr. C. pues, en función de ello, cabría la posibilidad de precisar con mayor certeza sobre qué aspectos o cuestiones vinculadas a la seguridad ferroviaria sería necesario recabar informe de la ERA.

Por último, en fecha 27 de enero de 2017 tuvo entrada en este Juzgado escrito de la Procuradora Rita Goimil Martínez solicitando como diligencias de investigación la aportación a los autos de múltiple documentación obrante en expedientes administrativos de diversas entidades públicas. Tal propuesta excede con mucho el objeto de la presente investigación. A estas alturas de la presente instrucción si algo consta aportado es prueba documental y pericial más que suficiente como para poder conformar un juicio indiciario sobre lo acontecido el día de autos y extraer

consecuencias sobre las posibles responsabilidades de orden penal. La "prueba documental" que ahora se solicita resulta en tal sentido innecesaria y redundante. En efecto, no debemos olvidar que ya desde el inicio de la presente investigación se ha acordado la elaboración de varios informes periciales para tratar de arrojar luz sobre las causas que motivaron el siniestro que ahora nos ocupa, y en esa misma resolución se facultaba a los peritos judiciales para recabar, ya sea directamente ya mediante auxilio del Juzgado, la aportación de toda la prueba documental que estimaren necesaria para realizar sus informes, y así se ha hecho. Por ello, si los propios peritos judiciales no han considerado necesaria la aportación de ulterior prueba documental podemos inferir que la que ahora se propone excede del objeto de la presente investigación, pudiendo servir de soporte para otro tipo de reclamaciones en otros órdenes jurisdiccionales pero no desde luego en el penal que es el que aquí nos atañe.

En atención a lo expuesto;

PARTE DISPOSITIVA

Se acuerda dirigir la presente investigación contra Don Andrés M^a C.L. como presunto responsable de los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia grave tipificados en los arts. 142 y 152 del CP, a cuyo efecto, procede recibirle declaración en calidad de investigado señalándose a tal fin el próximo día 23 de marzo de 2017 a las 10:00 horas. Cúrsese la citación del mismo a través de la representación procesal de ADIF.

Notifíquese la presente resolución al Ministerio Fiscal y a las demás partes, haciéndoles saber que contra la misma podrán interponer, ante este Juzgado, recurso de reforma en el plazo de tres días, y/o recurso de apelación en el plazo de cinco días, en los términos establecidos en el artículo 766 de la LECRIM.

Y, así por este auto, lo acuerdo, mando y firmo.

LETRADO DE LA ADM. DE JUSTICIA.- Diligencia: la resolución ha sido dictada en el día de la fecha, por el Magistrado que la suscribe, de lo cual doy fe.