



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTITZA

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

AUTO: 00269/2013

-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: APELACION AUTOS 0000495 /2013

Juzgado procedencia: XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3 de SANTIAGO DE COMPOSTELA

Procedimiento de origen: DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013

RECURRENTE: LEONARDO-ALBERTY DE J.C.F.

Procurador/a: MONICA VIEITES LEON

Letrado/a:

RECURRIDO/A: MINISTERIO FISCAL, QBE INSURANCE EUROPE LIMITED SUCURSAL ESPAÑA , RENFE
OPERADORA , ADIF

Procurador/a: , MARIA TERESA OUTEIRIÑO ACUÑA , BENJAMIN VICTORINO REGUEIRO MUÑOZ ,

Letrado/a: , , , ABOGADO DEL ESTADO

AUTO Nº 269/2013

=====

ILMOS./AS. SRES./SRAS

Presidente/a

ANGEL PANTIN REIGADA - PONENTE

Magistrados

JOSÉ RAMÓN SANCHEZ HERRERO

JOSÉ GÓMEZ REY

=====

En Santiago de Compostela, a treinta y uno de Octubre de
dos mil trece

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En la causa referenciada se dictó por XDO. DE INSTRUCCIÓN Nº 3 de SANTIAGO DE COMPOSTELA auto de fecha 4/9/13 en el procedimiento DPA 4069/2013 que estima parcialmente el recurso de reforma interpuesto contra el auto de fecha 20/8/2013.

SEGUNDO.- Contra dicho auto se interpuso por la representación procesal de LEONARDO-ALBERTY DE J.C.F. recurso de apelación, el cual fue admitido en un solo efecto, remitiéndose en su virtud a este Tribunal testimonio de particulares con emplazamiento de las partes.

TERCERO.- Recibido testimonio en esta Sección, se sustanció el recurso por todos sus trámites, señalándose para deliberación, votación y fallo el día 16/10/13.

Siendo Ponente el/la Iltmo./a. Sr./Sra. D/Doña. ANGEL PANTIN REIGADA.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTITIA

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Constituye el objeto de la presente resolución el recurso de apelación interpuesto por la acusación particular ejercitada por el Sr. C.F. frente al auto de 4/9/2013 que, confirmando parcialmente el de 20/8/2013 que fue objeto de recurso de reforma previo, desestimaba la práctica de determinadas diligencias solicitadas por aquélla.

Debe señalarse que se ha recibido también en esta Sección y se ha registrado como rollo 496/13 la documentación correspondiente a los recursos de apelación interpuestos por las respectivas representaciones de ADIF, del imputado Sr. B., del imputado Sr. R. y de los imputados Sres. G.D., A.G. y S.A. frente al auto de 9 de septiembre de 2013 que acuerda imputar a dichas personas y recabar la identificación de otras personas para llamarlas como imputados.

Dado que en ambos recursos y en los escritos de alegaciones se abordan temas comunes, habrán de ser resueltos de manera uniforme, por lo que el contenido de las dos resoluciones judiciales será en buena parte el mismo, sin perjuicio de que también se traten en cada auto los aspectos que sean específicos de los recursos interpuestos frente a cada resolución apelada.

SEGUNDO- A- El recurso del Sr. C.F. postula, como petición Primera, la imputación de la persona responsable de seguridad de RENFE OPERADORA al haberse solicitado por RENFE, y autorizado el mismo día 23/6/2012 por el Sr. C., Director de Seguridad de ADIF, la desconexión del sistema de seguridad ERTMS embarcado en los trenes 730, argumentando el recurso que de haber estado operativo tal sistema, su transición al sistema ASFA hubiera forzado al conductor a realizar determinadas operaciones (reconocimientos y conexión) con las que -cabe suponer que ése es el hilo argumental- se habría percatado del lugar en que el tren se hallaba y de la necesidad de iniciar la maniobra de frenado.

Además, se expone que si el instructor entiende que la ausencia de sistema ERTMS operativo está en la base de las imputaciones realizadas a personas de ADIF, ello sería extensible a los responsables de RENFE que solicitaron tal desconexión y permitieron que continuara la misma de forma indefinida, pese a que las razones expuestas para la desconexión -problemas de software- tenían naturaleza temporal y su desaparición dependía de las actuaciones que había de llevar a cabo RENFE ante la empresa suministradora.

A la ausencia del referido sistema ERTMS se refieren también la petición Tercera de ese recurso de solicitud de información a ADIF sobre las razones que determinaron la decisión de no instalarlo en el tramo de vía donde ocurre el siniestro y en el que hay una reducción de velocidad de 200 a 80 km/h y también la petición Cuarta relativa a incluir como



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

objeto de la prueba pericial la valoración de si habida cuenta de las características del tramo de vía donde ocurre el accidente procedía la instalación del sistema ERTMS.

B- A su vez, los recursos planteados frente al auto de 9/9/13 por ADIF y por las personas imputadas en esa resolución cuestionan el criterio judicial de estimar motivo de las imputaciones las decisiones que determinaron que los trenes de la línea 730 no contaran en los kilómetros próximos al enclavamiento de Santiago con el sistema ERTMS, ya sea desde su instalación o desde la desconexión de 23/6/2012 antes referida.

C- Se está incidiendo pues en ambos recursos en una misma realidad fáctica, como es que la circulación del tren no contó con el referido sistema de protección, lo que justifica su tratamiento en las resoluciones que dan respuesta a aquéllos.

Al respecto, el examen de las sucesivas resoluciones dictadas en la causa que han dirigido el rumbo de la instrucción y determinado las imputaciones -o su ausencia- realizadas, muestra que en el auto de 20/8/2013, que examinó inicialmente las diligencias solicitada por la representación del Sr. C., se expresaba (folio 1845) que <<ante el previsible error o despiste de un maquinista que puede circular a la máxima velocidad permitida (200 km/h para el tren accidentado) a la llegada a Santiago por permitirlo el trazado recto de los últimos kilómetros y la ausencia de un sistema de seguridad de frenado automático que pueda corregir oportunamente esa falta (...) se debían haber adoptado otros procedimientos que salvaran o evitasen el resultado de aquella predecible equivocación advirtiendo del peligro>>, centrándose posteriormente la resolución en el análisis de la suficiencia de la señalización para advertir a un conductor desatento de la inminencia de la curva donde ocurrió el accidente.

El auto de 4 de septiembre de 2013, ahora recurrido, al respecto expresaba (folio 3766) que <<no había ninguna norma que impusiese la necesidad de operar en el tramo de vía donde se produjo el accidente con el sistema ERTMS. Desde luego que lo mejor para la seguridad es contar con los sistemas tecnológicos más avanzados pero lo decisivo, desde la perspectiva penal es si el procedimiento de seguridad concreto y completo (ASFA, señalización, etc) con que se operaba estaba o no autorizado normativamente; si el funcionamiento de sus dispositivos era correcto o no y si así se garantizaba suficientemente o no la seguridad de la circulación ferroviaria>>.

El auto de 9/9/2013 parece reflejar esa misma concepción, expresándose en el mismo que (folio 4895) <<al permitir circular con el sistema ASFA desaparece la respuesta del sistema de seguridad ante el fallo humano y no se dota al procedimiento de otras medidas de seguridad que mitiguen las consecuencias de la posible falta humana>>.



Por último, el estudio de la causa para la resolución del recurso ha permitido advertir que el propio órgano instructor, a través de la resolución posterior de 24/9/2013, ha pretendido precisar cuál es la base fáctica surgida de los datos aportados por la investigación que tiene en cuenta respecto de la ausencia de tal sistema de protección y cuál es el alcance jurídico que a tales conclusiones se ha brindado en la instrucción, por lo que resulta ilustrativo plasmar ahora tales conclusiones.

Así, en tal resolución (folio 6036) se expresa que <<en el proyecto constructivo inicial para la ejecución de las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones del tramo de la línea de Alta Velocidad Orense-Santiago, se preveía su ejecución en ancho IUC hasta la estación de Santiago, con un cambiador de ancho a la salida de dicha estación hacia A Coruña y con otro a la entrada de la estación de Orense, y con sistema de protección ERTMS entre ambos cambiadores. Posteriormente, ese proyecto se modifica, adoptando la solución de ejecutar todo el tramo en ancho convencional o ibérico eliminando los cambiadores y que el acceso al enclavamiento de Santiago se explotase con el sistema ASFA como venía haciéndose, es decir, que en los ocho kilómetros anteriores a la estación de Santiago, en los que se localiza la curva de "A Grandeira", el maquinista tuviese como sistema de apoyo en la conducción el ASFA y no con el ERTMS. Ese cambio, por las distintas prestaciones, ya conocidas, de uno y otro sistema, conllevaba una evidente pérdida de seguridad en la circulación en la medida en que el sistema ASFA, a pesar de estar homologado, no da respuesta ante el previsible fallo o error del maquinista, como el ocurrido en el presente caso, a diferencia del ERTMS, y, sin embargo, los responsables de la seguridad en la circulación del ADIF autorizaron dicho cambio de ERTMS a ASFA sin exigir adiconamiento alguno que reforzase la seguridad (...)>> y que <<los responsables de la seguridad en la circulación del ADIF autorizaron el paso de un proyecto con un sistema de seguridad que parte de la alta probabilidad del error humano y dispone de respuesta ante el mismo (en el caso, superada la velocidad máxima autorizada de 80 km/h si el conductor no frena lo hace el sistema) a un sistema vacío de previsión y de respuesta ante el fallo humano (superada la velocidad máxima autorizada de 80 km/h si el conductor no frena el sistema no actúa) sin exigir o adoptar ninguna medida de seguridad adicional, debiendo y pudiendo hacerlo, según la normativa en vigor y la tecnología disponible, para intentar paliar ese evidente déficit de seguridad en un tramo de una línea de Alta Velocidad que por integrar una cerrada curva se presenta especialmente comprometido para la circulación y, por ende, para la vida e integridad de los usuarios>>.

Expresa también la resolución (folio 6037) que <<la autorización de junio de 2012 de desconexión del sistema ETCS/ERTMS en trenes S 730 en el tramo de la línea 082 Orense-Santiago de Compostela en que se operaba con dicho sistema de seguridad y el permiso para la circulación de los mismos con



la protección del ASFA digital y señalización lateral sin ningún adiconamiento de seguridad, podrá considerarse otra negligencia en la actuación de aquéllos responsables del ADIF, pero esa posible imprudencia, en cualquier caso, no ha contribuido al accidente que ha originado el presente procedimiento, pues en el lugar que se produjo nunca estuvo instalado el sistema ERTMS desde que se abrió la línea al servicio por aquel cambio en el proyecto>>.

D- Del contenido de las referidas resoluciones cabe extraer como hilo conductor que para el instructor -en la valoración que le corresponde realizar en cada momento, ligada a los datos que vaya aportando el proceso de investigación- el hecho de que el tren circulara sin apoyo de un sistema como el ERTMS, que ofrece una supervisión constante de la velocidad del tren y la consiguiente posibilidad de actuación automática de sistemas de frenado ante un incumplimiento del conductor, no constituye en sí mismo un hecho con relevancia penal (es inequívoco al efecto el auto de 20/8/13), si bien tal ausencia constituye un presupuesto fáctico del que habrían de partir las personas a las que correspondía, por sus diferentes cometidos en ADIF, velar por la debida seguridad de la circulación, para así desplegar la diligencia que correspondía a la hipótesis de un eventual fallo humano.

Además, la última resolución referida permite entender que para el instructor esta opción por el sistema ASFA en los kilómetros próximos a Santiago, en lugar del ERTMS inicialmente previsto en el proyecto, también puede constituir una negligencia de las personas que decidieron tal cambio dado que la merma de prestaciones en materia de seguridad que comportaba no se vio acompañada de la exigencia o previsión de otras medidas que permitieran paliarla y dar una respuesta adecuada a un eventual fallo humano del conductor en el control del vehículo en la curva donde ocurrió el accidente.

E- 1- Debe darse respuesta a la petición deducida por la acusación recurrente de imputación de la persona responsable de seguridad de RENFE OPERADORA, que funda en la solicitud de desconexión del sistema ERTMS embarcado en los trenes 730, autorizada el mismo día por el Director de Seguridad de ADIF.

Al respecto considera esta Sala justificada la decisión del órgano instructor.

E2- Considera esta Sala que no es argumento obstativo al reconocimiento de eventuales responsabilidades de las personas de ADIF (o RENFE, de ser el caso) con competencias en materia de seguridad, que pudiera determinar que se ciegue la investigación en cuanto rebasa a las eventuales responsabilidades del conductor, el hecho de que existan indicios evidentes, detallados en las sucesivas resoluciones judiciales que así lo declaran, de la concurrencia de una conducta gravemente carente del debido cuidado por parte del conductor del tren.



Su indiciaria falta de diligencia no puede constituir una alteración del curso causal que quepa establecer entre el accidente y las hipotéticas conductas vulneradoras del deber de cuidado de aquellas personas con competencias en materia de seguridad, pues es precisamente la posibilidad de una conducta imprudente del conductor -y la necesidad de preverla y de adoptar medidas dirigidas a su evitación, en tal tesis- la que constituiría el presupuesto de tales imputaciones, de forma que la concurrencia de esa actuación descuidada del conductor no puede constituir un suceso extraño al deber de diligencia de estos otros hipotéticos responsables penales apto para romper el nexo causal, por lo que no cabe aceptar las argumentaciones exculpatorias que en tal sentido se han planteado en el debate.

Es evidente que cabe que un suceso lesivo sea imputable por imprudencia a diversos autores que, sin que exista una realización conjunta del hecho determinante de coparticipación criminal, hayan infringido los deberes de cuidado que a cada uno de ellos competan dentro de las esferas de sus propias atribuciones en relación con el control del riesgo, sin que en esta confluencia de varias conductas penalmente relevantes la mayor gravedad o trascendencia de alguna de las conductas imprudentes concurrentes determine necesariamente la impunidad de las restantes, sin perjuicio de que la valoración de la eventual incidencia causal de estas conductas deba ponerse necesariamente en relación con el modo concreto de producción del siniestro que derive de los datos aportados por la investigación.

E3- El argumento decisivo en este caso es el que se exteriorizó en el auto de 24/9/2013 (último párrafo del apartado C anterior), que determina la inexistencia indiciaria de relación causal entre la desconexión y el accidente. El sistema ERTMS nunca estuvo instalado en los kilómetros previos a la estación de Santiago, de forma que el sistema aplicable en dicha zona siempre fue el ASFA, existiendo al respecto un cartelón de cambio a dicho modo que lo exteriorizaba al conductor (datos al respecto en los folios 1671, 3208 -aviso nº 74- y 4920).

En consecuencia, la desconexión del ERTMS embarcado en el tren produjo el efecto de que se careciera de ese sistema de supervisión de la velocidad del tren hasta el kilómetro 80,169, pero no hay indicios de que ello resulte causalmente relevante pues no existen datos que apunten a que ya en ese punto, cuatro kilómetros antes del lugar del descarrilamiento, la debida seguridad de la circulación del tren exigiera necesariamente controlar automáticamente la velocidad del tren más allá del ámbito que permitía el sistema ASFA.

Tampoco cabe apreciar tal relación causal respecto de la seguridad en el tramo que se extiende desde tal punto hasta el lugar del descarrilamiento, pues la decisión de desconexión del ERTMS embarcado no implicó alteración de la situación previa, en la que no había ERTMS operativo al no estar



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTITIA

instalado en la vía el equipamiento e infraestructura que pudieran haber permitido que el equipamiento embarcado fuera útil.

Siguiendo pautas jurisprudenciales (STS 25-4-2005, nº 537/2005) interpretativas del contenido jurídico -y no meramente naturalístico- de tal nexo causal, la decisión de desconexión no generó ningún incremento del riesgo respecto del que la situación precedente pudiera comportar, por lo que el resultado lesivo no puede ser objetivamente imputable a quienes adoptaron o fueron responsables de la decisión de desconexión, como tampoco puede serlo desde la perspectiva de la doctrina de la evitabilidad, pues de haberse actuado conforme a la norma y a las medidas de seguridad exigidas -en la hipótesis de que la circulación con sujeción al sistema ERTMS constituyera tal deber de cuidado-, el resultado se hubiera producido igualmente aún de estar conectado el ERTMS embarcado, dada su ineficacia al no contarse con el referido equipamiento e infraestructura. Con los datos con que se cuenta la relación causal entre el hecho objeto de las diligencias y la decisión es meramente hipotética y no aparece como penalmente relevante, sin perjuicio de que ciertamente resulte inexplicado por qué ha perdurado una desconexión que supone una merma de la seguridad cuando, como expresamente se dice en la solicitud del folio 2863, su justificación tenía una vocación temporal, supeditada a la resolución por el fabricante de determinados problemas técnicos sobre la cual se apuntaba un plazo de un mes.

El criterio que se apunta en el recurso -aludido también en la oposición de la representación del conductor a los recursos planteados frente al auto de 9/9/2013- sobre que, de estar activo el ERTMS embarcado en el tramo donde estaba instalado en condiciones de funcionamiento, hubiera sido necesario que el conductor realizase unos ajustes que le hubieran permitido advertir el lugar donde se hallaba el tren y la necesidad de prever o abordar el frenado, no resulta tampoco convincente, pues tales ajustes tienen como finalidad que el sistema ASFA pasase a regir la marcha del tren tras acabar el tramo en que lo hacía el ERTMS y no hay datos de que constituyan una medida de seguridad o de advertencia para el conductor sobre la proximidad del lugar de reducción de velocidad. Su realización podría hipotéticamente haber colaborado a que el conductor percibiera el lugar donde estaba el tren, pero ello en análoga medida que podrían haberlo permitido, de haber estado atento a ellos, los numerosos datos (entre ellos, el cartelón de conexión del modo ASFA aludido), cuya finalidad propia no es tampoco advertir del cambio de la velocidad máxima autorizada, que eran auditiva o visualmente perceptibles por el conductor desde esa misma zona en que se ubica la señal avanzada E'7. No hay indicios de que la desconexión del ERTMS embarcado haya generado al conductor un riesgo de inadvertencia de la prohibición de respetar la velocidad máxima establecida en el cuadro, ni confusión alguna



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTITIA

sobre tal deber, por lo que no puede considerarse causalmente relevante en la producción del accidente.

F-1- Las otras peticiones del recurso del Sr. C.F. relativas al sistema ERTMS (Tercera y Cuarta) sí que resultan pertinentes.

Ha de partirse de que el recurso de dicha acusación no alude a que la normativa aplicable exigiera que, dadas las características de la línea, del tren o del trazado, la circulación se llevara a cabo con tal sistema ERTMS.

F2- Compartiendo la pauta de razonamiento que entendemos que se sigue en la instrucción, ha de considerarse que, en una valoración abstracta y que no atiende a las circunstancias concretamente concurrentes en la circulación, la mera ausencia de tal sistema en un tramo de la red ferroviaria no puede permitir fundar una responsabilidad penal de quienes pudieran ser responsables de su falta de implantación, por razón de los resultados lesivos de los incidentes viarios ligados al exceso de velocidad que se puedan producir. La propia realidad de la cosas muestra que la implantación de dicho sistema en la red ferroviaria es reciente y abarca una proporción minoritaria de aquélla, por lo que no resulta racional sostener que las decisiones de los responsables de seguridad de la red ferroviaria que permiten que sean los maquinistas, auxiliados por la señalización, en quienes recaiga la responsabilidad del control de la velocidad de los trenes constituyan una actuación imprudente que sirva de título de imputación de los resultados lesivos derivados de la falta de cuidado de los conductores en tal control.

Desde una perspectiva jurídica, la estructura de la infracción imprudente implica la infracción del deber de cuidado objetivo o externo que -en el caso- compete a tales responsables de seguridad, y que como expresa la STS 28/6/2013, nº 598/2013 <<obliga a comportarse externamente de forma que no se generen riesgos no permitidos, o, en su caso, a actuar de modo que se controlen o neutralicen los riesgos no permitidos creados por terceras personas o por factores ajenos al autor, siempre que el deber de garante de este le obligue a controlar o neutralizar el riesgo ilícito que se ha desencadenado>>.

La circulación de un tren que transporta personas comporta, por su propia naturaleza, un riesgo de lesión de bienes personales en un posible accidente y el deber de cuidado de los responsables en materia de seguridad es el de desplegar una conducta que se considere adecuada para controlar o neutralizar tal riesgo. No es discutible que no cabe el reproche penal por el mero hecho objetivo de que ese riesgo, propio de la actividad, haya cristalizado en un resultado dañoso, pues ello sería radicalmente opuesto al principio de culpabilidad, sino que por el contrario ha de valorarse si la acción o inacción del posible responsable en el cumplimiento de su deber de previsión y control de los



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

diversos factores que inciden en la actividad peligrosa ha determinado un nivel de riesgo de lesión de bienes jurídicos que pueda considerarse tolerable o aceptado, o si excede de tal parámetro valorativo, debiendo llevarse a cabo tal ponderación del cumplimiento del deber de cuidado con arreglo a criterios que la jurisprudencia ha descrito como lo <<normalmente exigido por el ordenamiento jurídico, por las costumbres o por las reglas de la convivencia social>> (STS 10/3/2010, nº 171/2010); lo establecido <<en la ley, en un reglamento, en disposiciones particulares y, desde luego, basada en la experiencia>> (STS 27/9/2004 nº 1050/2004); << puede provenir tanto de un precepto jurídico, como de una norma de la común experiencia general, admitida en el desenvolvimiento ordinario de la vida>> (STS 22-2-2005, nº 270/2005, que cita las de 21 enero y 15 marzo 1976); definiéndose tal deber de cuidado externo <<no sólo atendiendo a la respuesta exigible a un hombre consciente, de prudencia e inteligencia media, sino, también, a un conjunto de reglas extraídas de la estimable cantera de la común y diaria experiencia, muchas de ellas cristalizadas y consolidadas a través de normas reglamentarias o de otra índole, aceptadas e impuestas en la vida social y en cuyo escrupuloso atendimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro acentuadas por sobrevenida de circunstancias excepcionales>> (STS 14-2-1997, nº 192/1997).

Con arreglo a tales principios, se hace patente que la decisión de permitir la circulación de los trenes -se reitera, desde una perspectiva abstracta o genérica, sin considerar las circunstancias concretamente concurrentes- sin que cuenten con un sistema de supervisión permanente de su velocidad que evite que los conductores no ejerciten debidamente su función de control de la velocidad -es decir, lo que ocurre en la gran mayoría de la red ferroviaria- determina un nivel de riesgo que no rebasa el permitido o tolerable y, por sí solo, no puede ser objeto de persecución penal.

F3- Sí que, en cambio, está justificado que constituya un objeto de la investigación -como cualquier otra circunstancia cuya incidencia en el accidente no sea lógicamente descartable- determinar si en las circunstancias que concretamente concurrían en la circulación del tren en el sector del accidente (fundamentalmente, la reducción de 200 a 80 km/h de velocidad máxima determinada por la existencia de un tramo curvo), la decisión de prescindir del referido sistema ERTMS inicialmente proyectado puede llegar a revestir relevancia penal, por implicar su ausencia una infracción del deber de cuidado que competía a los responsables de tal circulación. Aunque, se reitera, no constituye una conducta indiciariamente delictiva -en relación a tales resultados lesivos- permitir que un tren circule sin tal sistema residenciando en el conductor el ajuste del tren a la velocidad máxima permitida, ha de averiguarse si en este caso concreto -superando posturas formalistas de excluir la



necesidad del ERTMS por no reunirse, en sentido estricto, las condiciones propias de la alta velocidad- tal velocidad de 200 km/h a la que el tren estaba llamado a circular y la necesidad de reducirla hasta los 80 km/h. exigían o no, desde una perspectiva técnica, ligada al estado de la seguridad ferroviaria y aplicando en su caso criterios comparativos con situaciones de la red nacional o europea, un sistema de control permanente de velocidad que supliera una actuación desatenta del conductor en tal contexto. Ello ha de ser objeto de averiguación, lo cual no equivale a que por ahora concurren datos que justifiquen imputaciones con tal base, siendo aparentemente adecuadas a tal fin las peticiones de prueba documental o pericial deducidas por la acusación particular recurrente, sin perjuicio de que deba el instructor ponderar, antes de ordenar su práctica, si el curso ulterior de la investigación ya ha permitido reunir tales datos.

TERCERO- La petición Segunda del recurso del Sr. C. postula la imputación del técnico que elaboró el Libro Horario y el Cuadro de Velocidades. El argumento esgrimido es que en virtud de la aludida desconexión del ERTMS de junio de 2012, la velocidad máxima permitida por el sistema ASFA con arreglo al cual circulaba el tren 730 el día del accidente era de 200 km/h, mientras que en los referidos documentos figuraba una velocidad máxima de 220 km/h. Se alude a esta cuestión también en la oposición de la representación del conductor a los recursos planteados frente al auto de 9/9/2013.

El argumento es claramente improsperable. Lo único relevante es si los referidos documentos, que constituyen en tal materia de velocidad la señalización imperativa que ha de respetar el conductor, plasmaban, como no se discute, la velocidad máxima de 80 km/h en la zona en que se produjo el accidente cuyo incumplimiento fue causa determinante del mismo. Que la velocidad permitida máxima desde la cual hubiera de iniciarse la maniobra de frenado fuera materialmente inferior por aplicación del sistema ASFA -de lo que era absolutamente conocedor el conductor, que incluso había tenido que disminuir la velocidad en dos ocasiones en ese trayecto Orense-Santiago, ante los avisos de ASFA por superar los 200 km/h (folio 1671)- en nada puede afectar causalmente al accidente sino que, por el contrario, facilita la tarea del conductor en la maniobra de frenado, que ha de partir de una velocidad inferior a la del Libro.

CUARTO- Se solicita la aportación de estudios técnicos informativos previos a la planificación y construcción del trazado de la vía. Se ha de compartir el criterio de la resolución apelada puesto que no existiendo indicios de que el accidente ocurra a causa de que el trazado de la vía fuera contrario a normas reglamentarias o técnicas -sin que tampoco así se postule- y constando en las actuaciones datos relativos



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

a las concretas características físicas de tal trazado, no hay motivo para entender necesaria la aportación de más datos de tal índole, sin perjuicio de que si los peritos los consideran convenientes, puedan ser recabados, lo que no es preciso anticipar.

QUINTO- La estimación parcial del recurso del Sr. C. determina que no se haga imposición de las costas.

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

LA SALA ACUERDA

Que estimando parcialmente el recurso de apelación interpuesto por la representación de **DON LEONARDO-ALBERTY DE JESÚS C.F.** frente al auto de 4/9/2013 dictado por el Juzgado de Instrucción nº 3 de Santiago en las diligencias previas de dicho Juzgado de número 4069/13, se revoca parcialmente el mismo y se declara haber lugar a librar el oficio y a la ampliación del objeto de la prueba pericial que se describen en los apartados 29 y 33 de su apelación (folio 5.116), salvo que ya constara aportada tal documentación o incorporados al objeto de la pericia tales contenidos.

Se declaran de oficio las costas de la apelación.

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.