



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3 SANTIAGO DE COMPOSTELA

-

RUA VIENA S/N, 3ª PLANTA.- POLIG. FONTIÑAS.- SANTIAGO DE COMPOSTELA
Teléfono: 981.54.04.33 Fax: 981.54.04.34
904100

DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013

N.I.G: 15078 43 2 2013 0008146
Delito/Falta: HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA
Denunciante/Querellante:
Procurador/a:
Abogado:
Contra:
Procurador/a:
Abogado:

AUTO

Que dicto, Luis Aláez Legerén, Magistrado-Juez del Juzgado de Instrucción nº 3 de los de esta ciudad; en Santiago de Compostela, a 9 de mayo de 2014.

HECHOS

ÚNICO.- El día 2 de abril de 2014 se presentó por el perito Sr. Cubero un informe pericial sobre determinados aspectos señalados en el auto de fecha de 13 de febrero de 2014. Posteriormente, en fechas de 23 de abril, 25 de abril y de 5 de mayo se presentaron, respectivamente, por los peritos Srs. Mariñas, Lamela y Heijnen sus informes sobre esos extremos o algunos de ellos.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Vaya por delante que el objeto de la presente resolución no es otro que ofrecer una nueva lectura de ideas ya expuestas en la presente causa a luz de las opiniones brindadas por los peritos Srs. Cubero, Mariñas y Heijnen y de la información proporcionada por la documentación reglamentaria, técnica y de otra naturaleza incorporada a autos (en particular, y sin ánimo de agotar la relación: el Libro Horario y Cuadro de Velocidades, el Aviso Nº 74, la Consigna A 2933, la Consigna C Experimental nº 17, la Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre, la Declaración sobre la Red del año 2013 de ADIF, la transcripción de las explicaciones del Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, ante la Comisión de Fomento el día 8 de agosto de 2013, el nº 56 de la Revista "Líneas" publicada por ADIF, informe técnico de velocidades autorizadas, informe sobre la decisión de no instalar el ERTMS e informes de un maquinista del año 2011 y de un directivo de Renfe del año 2002) y que acarrea, a juicio de este instructor, una provisional atribución de responsabilidades penales a determinadas personas de ADIF responsables de la seguridad en la circulación ferroviaria como potenciales autores de un delito de contra la seguridad colectiva, previsto y penado en el art. 350 del Código Penal, y partícipes en los delitos de homicidio y lesiones de los arts. 142 y 152 del C.P.

Conclusiones, desde luego discutibles, pero a las que se llega partiendo de datos y hechos que se han revelado en la causa; muchos incuestionables.

Para la comprensión del pensamiento seguido nada mejor que comenzar recordando los hechos objeto de la presente instrucción y presentar la caracterización de los referidos tipos legales.



El procedimiento se abre el día 24 de julio de 2013 por el fallecimiento de 79 personas y las lesiones sufridas por otras muchas a causa del descarrilamiento del tren en que viajaban, Alvia, nº 150-151, procedente de Madrid, con destino O Ferrol, en el lugar de Angrois, punto kilométrico 84,412 de la llamada Línea de Alta Velocidad Ourense-Santiago de Compostela, cuando transitaba a una excesiva velocidad para la configuración o trazado de la vía a la altura de dicho lugar.

A hacer frente a las conductas peligrosas que pueden originar, y tantas veces originan, un resultado lesivo, se encamina su tipificación como infracción penal, delito o falta. Se trata de modalidades delictivas que desempeñan una función preventiva de la causación de daños, y precisamente por responder a esa idea de adelantar la línea de intervención punitiva que, doctrinal y jurisprudencialmente, se hable de “delitos de peligro”, “delitos barrera” o “delitos obstáculo”. Son delitos que se configuran autónomamente de los delitos de resultado, por lo que no existe obstáculo en apreciar un concurso de delitos entre un delito de peligro y un delito de resultado cuando el peligro se traduce en un efecto dañino; que es lo que sucede en el sentir propuesto anteriormente entre el delito del art. 350 del C.P y los delitos de los arts. 142 y 152 del C.P.

El art. 350 del Código Penal castiga “a los que en la apertura de pozos o excavaciones, en la construcción o demolición de edificios, presas, canalizaciones u obras análogas o, en su conservación, acondicionamiento o mantenimiento infrinjan las normas de seguridad establecidas cuya inobservancia pueda ocasionar riesgos catastróficos, y pongan en concreto peligro la vida, la integridad física de las personas o el medio ambiente”. Y los artículos 142 y 152 del Código Penal sancionan, respectivamente, “a los que causaren a otra persona la muerte o lesiones por imprudencia grave”.

El delito del art. 350 del C.P exige la concurrencia de los siguientes elementos objetivos (a, b y c) y subjetivo (d):

- a) Una infracción de la normativa de seguridad en la actividad de que se trate.
- b) Que de ello puedan derivarse resultados catastróficos, es decir, un peligro abstracto o genérico de causación de resultados desastrosos.
- c) Que por tal circunstancia se ponga, asimismo, en concreto peligro la vida o integridad física de las personas; esto es, además del peligro abstracto que exista un peligro concreto.
- d) Presencia de dolo, sin que sea necesario la intencionalidad de crear el peligro, siendo suficiente el llamado dolo eventual, que se integra, por el elemento cognoscitivo o consciencia por parte del agente de que existe un deber de desarrollar la actividad con las medidas de seguridad adecuadas para evitar peligros y por el volitivo, consistente en que pese a saber que se deben implantar esas medidas y conocer que de no hacerlo se crea un riesgo para las personas, no actúa, omite o demora voluntariamente la adopción de dichas medidas de seguridad que la ley exige.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

Se impone, pues, el análisis de esos presupuestos.

SEGUNDO.- De la documentación, en concreto de la de carácter reglamentario y técnico como el Libro Horario y Cuadro de Velocidades, el Aviso N^o 74, la Consigna A 2933, la Consigna C Experimental n^o 17, la Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre o la Declaración sobre la Red del año 2013 de ADIF, y con la opinión conforme de los peritos Srs. Cubero, Heijnen y Mariñas, se desprende que entre las estaciones de Ourense y Santiago de Compostela existe una conexión ferroviaria singular de 88 kilómetros de extensión de la que formaría parte la Línea 082, como eje central, desde la Bifurcación Coto da Torre, sita en el punto kilométrico 1, hasta la Bifurcación de A Grandeira, sita en el punto kilométrico 85. De la estación de Ourense a la Bifurcación Coto da Torre se discurre por la Línea Convencional 822 Zamora-A Coruña (y ahí el enlace entre Ourense y Santiago se separa en las dos mencionadas líneas), y desde la Bifurcación de A Grandeira (donde confluyen o convergen las citadas líneas 822 y 082), a la estación de Santiago de Compostela por la línea integrada en la red convencional.

Esa Línea 082, de 84 kilómetros de extensión entre las citadas bifurcaciones, está dotada, según la información documental, de los elementos propios y específicos de la alta velocidad (infraestructura: equipamientos, elementos de electrificación y catenaria, Bloqueo de Señalización Lateral (BSL), sistema de comunicación por radiotelefonía, GSM-R y sistema de explotación ERTMS, con supletorio ASFA Alta Velocidad), y se rige por las normas propias de la alta velocidad, las Prescripciones Técnicas y Operativas (PTO).

De forma detallada estudia el perito Sr. Heijnen, -y también en buena medida los peritos Srs. Cubero y Mariñas-, las características de la infraestructura de la conexión ferroviaria entre Ourense y Santiago (principales parámetros constructivos -vía, señalización, catenaria-, las velocidades de diseño y de circulación, criterio de explotación y criterio comercial) y hace una comparativa con las exigencias de la normativa europea de aplicación, para concluir, como aquéllos otros, que, sin duda alguna, la Línea 082 se encuadra en la categoría de las Líneas de Alta Velocidad; como así la califica el propio ADIF en su "Declaración sobre la Red" correspondiente al año en que se produce el accidente, e incluso en las correspondientes a las anualidades anterior y posterior.

De manera que, a la vista de la documentación, y con apoyo en aquellos dictámenes, puede afirmarse que la Línea 082 es una Línea de Alta Velocidad (LAV) de la que forma parte el tramo en se produce el descarrilamiento el día 24 de julio de 2013, punto kilométrico 84,416, y por donde debería circularse al amparo de las PTO y el sistema ERTMS.

No obstante, esa definición y delimitación de la Línea 082 contenida en aquellos documentos, los citados peritos Srs. Cubero, Heijnen y Mariñas advierten - como también resulta de la información facilitada por ADIF a la causa- que en la infraestructura se encuentran algunas discordancias, en concreto: el sistema ERTMS termina en la vía en el punto kilométrico 80,169 y el cartelón RGC se encuentra en el punto kilométrico 84,176 *en el mástil de la señal E7, de Bif. A Grandeira*. Es decir, el ERTMS no está instalado hasta el Km 85 y el ámbito PTO no alcanza hasta el Km 85 como indican los documentos reglamentarios. O dicho de otro modo, en el escenario real el fin la Línea 082 no se ha fijado en el km 85, sino en el punto kilómetro 84,176 y el sistema ERTMS no está instalado desde unos cuatro kilómetros antes.

De forma que, el lugar del descarrilamiento, la curva de Angrois, no se integra en la Línea de Alta Velocidad ni, consiguientemente, en la zona de explotación con sistema ERTMS. La circulación en ese punto de la línea se debería hacer, en definitiva, conforme a la señalización instalada en la infraestructura, al amparo del



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

Reglamento General de Circulación (RGC) y del sistema ASFA Convencional (ASFA CONV).

Y en esa situación la norma de seguridad aplicada, tanto documentalmente como mediante señalización lateral en la vía, para lograr que el tren circule por la curva de Angrois a una velocidad que elimine el peligro de descarrilamiento es la imposición de un cambio de velocidad máxima de 300 km/h a 80 Km/h, en el punto kilométrico 84,230 de conformidad con el Libro Horario y Cuadro de Velocidades Máximas, aunque la ubicación de la señal de ese cambio en la infraestructura está en el pk 84,273, según la comprobación pericial. Dejando al margen esa discrepancia de la debida ubicación de la señal, lo que realmente es significativo es que esa medida de seguridad es la prevista por una norma propia o exclusiva de las líneas de alta velocidad, la de cambio de velocidad máxima del art. 217 de las PTO, y que la misma es adecuada para una circulación segura bajo el amparo de un sistema de supervisión continua como el ERTMS pero no con el apoyo del sistema ASFA.

Dicho de otro modo, la aplicación de la medida de seguridad que prevé el art. 217 de las PTO –el cambio de velocidad máxima- es coherente con lo dispuesto en la documentación reglamentaria (circulación al amparo de PTO y ERTMS, con supletorio o subsidiario ASFA Digital) pero incoherente con la situación constatada sobre el terreno (circulación al amparo de RGC y ASFA convencional).

Y la cuestión reviste notoria importancia, no se reduce al plano meramente teórico, porque la seguridad que proporciona la imposición de un cambio de velocidad máxima no puede desligarse de esa característica de la línea de que pueda circularse por la misma a 300 km/h, y, por tanto, de llevar aparejado que el sistema de respaldo del Maquinista tiene que ser de supervisión continua, ERTMS o similar; y de ese presupuesto parte la norma del art. 217 de las PTO –que como cualquier otra PTO tiene por objeto establecer normas específicas de circulación que complementan o modifican las del RGC debido a las características propias de las instalaciones y explotación de una línea de alta velocidad (art.102 de PTO)-, por lo que la protección dispensada por la misma, eliminado el ERTMS, es insuficiente al tiempo que ilegal. Sería suficiente y normativamente correcta ante la situación ficticia prevista en la documentación, que es que el sistema ERTMS está instalado hasta el km 85 pero, como hemos visto, la situación real es que la instalación del ERTMS termina en el km 80; por lo que el descenso de velocidad no está supervisado por el sistema de apoyo del maquinista con que se explotan esos últimos kilómetros (ASFA CONV).

Como se ve tal conclusión –se comparta o no- resulta de datos indiscutibles, como así anotan también los peritos Srs. Cubero, Heijnen y Mariñas. El Libro Horario y Cuadro de Velocidades informa que el sistema ERTMS está instalado hasta el pk 85 y que existe un cambio de velocidad máxima de 300 km/h a 80 Km/h que se encuentra en el pk 84,230. Y en la infraestructura se señala ese cambio de velocidad mediante la correspondiente señal PTO, aunque no exactamente en ese punto kilométrico. Esa información documental y su plasmación sobre la infraestructura evidencia que la forma de protección elegida por ADIF para llegar a una velocidad adecuada a la curva de A Grandeira es, sin discusión, una norma PTO, una norma de Alta Velocidad. Y, como se ha adelantado, la aplicación de esa norma tiene su fundamento en que la explotación en ese punto de la línea ferroviaria se hace con un sistema de supervisión continua que adecua la velocidad del tren a medida que se aproxima a la curva si no lo hace el Maquinista, y ese sistema



ERTMS o similar también es incuestionable que no está implantado en ese tramo donde se encuentra la curva, y, consecuencia de ello es que pueda afirmarse que la instalación de seguridad implantada en la vía para eliminar el peligro que representa la curva de Angrois no es la exigible y adecuada con arreglo a pautas técnicas consolidadas recogidas en la normativa del sector, y comprensiblemente asumidas por el personal de ADIF que proyectó la instalación de seguridad, vista la opción escogida para dar protección a la circulación.

Dicho esto, se presenta igualmente incontrovertible, según la comprobación efectuada sobre la infraestructura, como ya se avanzó, que el cartelón RGC se encuentra en el punto kilométrico 84,176, lo que indicaría que el ámbito de las PTO se acabaría ahí, así como que la explotación con el sistema ERTMS se acaba en punto kilométrico 80,169. Y desde este punto de vista, es decir, de situar la curva de A Grandeira fuera de la Línea de Alta Velocidad, volvemos a encontrarnos con una solución ilegal e insuficiente. La prevención normativa adecuada para una transición de velocidad en una línea convencional en que se circula al amparo del RGC con ASFA CONV no es esa -al margen de que en una vía convencional nunca sería posible la situación que prevé el Libro Horario y Cuadro de Velocidades: una circulación a 300 km/h, y, consiguientemente, una reducción de velocidad tan drástica, a 80 km/h-. Esa medida de seguridad no está prevista en el RGC, que es el que, si nos atenemos a lo comprobado en la infraestructura en el tramo de la conexión ferroviaria que une Ourense con Santiago en el que se encuentra la curva de A Grandeira, rige la circulación y señalización. No regula el Reglamento General de Circulación los cambios de velocidad como medida de seguridad. En la red convencional regulada por el RGC y con circulación al amparo de ASFA CONV la medida que se prevé como respuesta adecuada para lograr un descenso de velocidad impuesto por la presencia de curvas ha de buscarse en las normas de los arts. 236 y ss del RGC, que regulan las limitaciones permanentes de velocidad y que consiste en la señalización lateral en la vía mediante la instalación de tres sucesivas señales de preanuncio de velocidad limitada, de anuncio velocidad limitada y de velocidad limitada, además de su indicación en el Libro Horario y Cuadro de Velocidades o documentación del tren que debe llevar en cabina el Maquinista.

En resumen, la forma de protección por la que, en definitiva, se ha optado para eliminar el peligro generado por la curva, el denominado cambio de velocidad máxima, como se desprende de aquellos informes periciales, no se presenta válido tanto si se considera que la Línea 082 como línea de alta velocidad llega al km 85 – como indica la documentación-, porque desde el kilómetro 80 no está instalado el sistema ERTMS que debería supervisar una circulación propia de la alta velocidad, como si consideramos que la Línea 082 como de alta velocidad termina antes de la curva de A Grandeira -como imponen las circunstancias de lo ejecutado sobre la infraestructura-, porque no se ha señalado lateralmente y sucesivamente la transición de velocidad para enfrentarse con la curva a velocidad adecuada. En el primer caso se excluiría uno de los elementos integrantes de la instalación de seguridad, el ERTMS, y en el segundo se prescindiría de otro, la señalización lateral; dejando, en uno y otro caso, el descenso a la velocidad adecuada en manos del maquinista sin supervisión de su actuación y, además, en el último supuesto sin darle la orden de bajar de velocidad convenientemente. En uno y otro caso habría una mutilación de la instalación de seguridad adecuada y exigible con arreglo a pautas técnicas consolidadas y recogidas en la normativa del sector. Y ésta no es una opinión nueva, ya antes del accidente y pocos días después de la puesta en servicio de la llamada LAV Ourense-Santiago, el Sr. José Ramón I.M., maquinista de



profesión, advertía de la insuficiencia de las medidas adoptadas para prevenir un accidente en la curva de Angrois, como el ocurrido el pasado 24 de julio de 2013, y proponía para aminorar o eliminar el riesgo la instalación en la vía de señales de limitación permanente a 80 km/h.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

Dicha solución, es decir, señalizar del modo exigido por el RGC la transición de velocidad, sería coherente con las exigencias que pueden hacerse a un maquinista o a una forma de conducción con una velocidad máxima de 200 km/h y daría mayor seguridad que la solución por la que se optó, tal como se dispuso en la infraestructura -no, obviamente, si ésta última se hubiese ejecutado ajustándose a lo previsto documentalmente, es decir, implantando el ERTMS hasta el pk 85,000-. Y ello, por la sencilla razón de que el maquinista no sólo hubiese dispuesto de la referencia que le da el Libro Horario y Cuadro de Velocidades Máximas sobre esa velocidad máxima que se admite al llegar a la curva de A Grandeira sino que, además, hubiese sido advertido previa y visualmente del peligro, mediante la señalización lateral, imponiéndole sucesivamente una disminución de la velocidad para llegar con la velocidad adecuada a la curva.

Pero la aplicación de esa solución de los arts. 236 del RGC a la situación constatada no se considera que hubiese sido correcta ni suficiente. No sería correcta porque desde el punto kilométrico 84,176 (donde comienza el ámbito del RGC) hasta la curva de Angrois en el km 84,400 no se pueden instalar las señales de Limitación de Velocidad Permanente de preanuncio, anuncio y velocidad limitada, pues el espacio entre ellas y desde la primera a la curva que se necesita para advertir al maquinista con la antelación suficiente para que pueda adoptar su conducción a las exigencias de reducción de velocidad impuestas es muy superior a unos cientos de metros. Para darle esa solución habría que penetrar con esas señales del RGC, es decir, propias de la red convencional, el ámbito de las PTO, es decir, de la LAV, alterando el régimen propio en materia de limitaciones de velocidad regulado para la alta velocidad (que dispone de normas específicas sobre las limitaciones de velocidad y su instalación art. 212 y ss). En suma, sería otra solución normativamente incorrecta aunque, en todo caso, parece que más segura para la finalidad pretendida que la imposición de un cambio de velocidad tal como se aplicó, pues se añadiría, se repite, a la información que facilita al maquinista el documento del tren la que le da la señalización en la vía y, además, más adecuada a una conducción con ASFA. Cuando un maquinista circula al amparo de la normativa del RGC y con apoyo del sistema ASFA las órdenes e indicaciones que debe respetar las recibe de las señales luminosas, carteles y cartelones situados en la infraestructura (en los laterales de la vía) sin que sobre su actuación exista más que una supervisión puntual que se traduce en una repetición de las órdenes que presentan algunas señales, las más restrictivas, en un panel situado en la cabina; indicación que el maquinista debe atender por medio de unos botones de reconocimiento con el fin de mostrar al sistema que ha visualizado la señal. Por el contrario en las líneas de alta velocidad se circula al amparo de las PTO y del sistema de seguridad ERTMS o sistema similar como el LZB, y supletorio o subsidiario ASFA Alta Velocidad (ASFA AV). Por encima de los 200-220 km/h se hacen necesarias modificaciones en el modo de conducción que impone el RGC ya que el aumento de velocidad incide sobre la visibilidad de la señalización y disminuye los tiempos de comprensión, asimilación y reacción del conductor por lo que la actividad de éste requiere un control continuo para evitar que el nivel de seguridad se degrade; y, en consecuencia, se traslada la fuente de información, es decir las órdenes de las señales, al interior de la cabina de conducción a través de



aquellos sistemas. Con esos sistemas, ERTMS-ECTS, o similares, las vigilancias del sistema no son puntuales sino que son continuas, esto significa que en todo momento el tren debe respetar las velocidades máximas que se deben cumplir, es decir, existe un control continuo del tren por parte del sistema de supervisión, que informa en todo momento al maquinista en cabina de las órdenes a cumplir.

Hecho este inciso, y retornando al discurso sobre la corrección y suficiencia de aquella medida o instalación de seguridad, la conclusión no es otra que, aunque ejecutada correctamente la solución propia de una línea convencional, la misma se presenta, además de antirreglamentaria, insuficiente. Y esa insuficiencia deriva de que no estamos, en pureza, ante una situación de peligro propia o exclusiva de una línea convencional.

La situación no se resuelve adecuadamente partiendo de la consideración de que la curva de Angrois está en un tramo de la red convencional. Lo que realmente debe ser considerado es el ámbito a que alcanza el peligro generado por esa curva. Como ya indicaba la Secc 6ª de la AP de A Coruña -en sus resoluciones resolviendo recursos contra la imputaciones que se habían hecho por éste Instructor-, la peligrosidad de la curva de A Grandeira no deriva propiamente de su especial recorrido, pues puede sobrepasarse con seguridad a una velocidad de 80 km/h, sino de la necesidad de una reducción previa de velocidad. Y esa reducción de velocidad no puede lograrse en los pocos cientos metros que separan el cartelón RGC (Pk 84,176) de la curva de A Grandeira (km 84,400), es decir, desde el punto kilométrico que en la infraestructura se ha fijado como fin de la línea de alta velocidad y comienzo de la convencional hasta el punto kilométrico en que se halla la curva. La bajada de velocidad se impone ya en el tramo delimitado como de alta velocidad.

Ahí encuentra, posiblemente, su razón de ser la solución de proteger del peligro mediante un cambio de velocidad máxima, y coherentemente, tal como originariamente se programó y se mantuvo documentalmente después de la modificación del proyecto, la de hacer llegar la implantación del sistema ERTMS más allá de la curva de A Grandeira; lo que evitaría que el tren transitase por ese trecho a más velocidad de la permitida para sortear el peligro de un descarrilamiento, como infortunadamente sucedió el día 24 de julio de 2013. Y esa solución parece que es y era, como capitulan los peritos opinantes, la solución más adecuada y lógica al afectar la transición de velocidad que impone la curva de A Grandeira a un tramo de varios kilómetros -pues así lo exige una reducción de velocidad tan drástica- que presenta idénticas características de infraestructura, antes y después de la curva, y que son las propias de la Alta Velocidad, lo que permitiría, sin dificultad alguna, la explotación con ese sistema de supervisión continua por lo menos hasta el pk 85. Sin embargo, tal como se ha ordenado la conexión ferroviaria entre Ourense y Santiago, en ese tramo de características propias de Alta Velocidad al que alcanza el descenso paulatino de velocidad se han impuesto dos modos de circulación distintos cuando, como digo, por sus particularidades podría y debería haberse sometido al mismo, el de la Alta Velocidad, como se hizo documentalmente (PTO y ERTMS), manteniendo el sistema ERTMS hasta el mismo punto kilométrico 85, donde confluyen la Línea de Alta Velocidad 082 con la Línea Convencional 822, es decir, después de rebasada la curva de A Grandeira.

No es discrecional elegir una mayor o menor protección cuando las circunstancias exigían y permitían la máxima seguridad. El bien jurídico puesto en peligro, la vida de las numerosas personas que circulan y que se presumía que



circularían en tren todos los días por la curva de Angrois, exige y exigía velar por la máxima seguridad en la circulación, como así se destaca por la normativa del sector. Una elemental escala de valores nos dice que la vida e integridad física de las personas se encuentra por encima de cualesquiera otros. Por ello que, en último término, de tener que establecer necesariamente aquella diversidad de circulación se hacía preciso la adopción de unas medidas de seguridad ajustadas a esa situación que mantuviesen similar nivel de protección a través de la correspondiente innovación normativa; y la competencia para ello la tenían y tienen los responsables de seguridad en la circulación de ADIF.

Y desde luego, esa necesidad no se justifica, como indican los peritos Srs. Mariñas y Heijnen, por la aplicación de un punto recogido en las Reglas de Ingeniería ERTMS N1 y N2 v2.4.0 de ADIF que dice (cap.5.2.6.): *Las transiciones a ASFA deberán anunciarse y ordenarse en trayecto y siempre antes de una señal de avanzada. El anuncio deberá enviarse como mínimo a una distancia de la orden de ejecución equivalente a 5 segundos a la velocidad máxima de ese tramo. La orden de transición deberá darse a la distancia en que sea visible la señal luminosa inmediatamente posterior a la transición, a una distancia mínima a la equivalente a 1 segundo a la velocidad máxima del tramo antes de la baliza previa ASFA de la señal inmediatamente posterior a la transición.* Regla que se basa en el siguiente criterio de seguridad: al abandonar la protección del sistema el maquinista esté en condiciones de atender a las indicaciones de la señal avanzada y la de entrada que protege los desvíos de la estación al aproximarse al enclavamiento de Santiago, y de regular con la antelación suficiente la velocidad del tren en caso de que las órdenes de estas señales así lo requieran.

Y, como digo, en contra de lo pretendido por ADIF, se comparte con los susodichos peritos, que la aplicación de esa regla de ingeniería -que se califica por el perito Sr. Mariñas de excepcional en la red española y por el perito Sr. Heijnen en el ámbito europeo-, no parece proporcionar, al menos en el caso de esta línea, una situación de mayor seguridad que la que se generaría si no fuese de aplicación y el tren operase bajo la supervisión del ERTMS (siempre más segura que la supervisión del maquinista y ASFA) más allá de dicha señal, hasta la estación de Santiago o, al menos, hasta después de la curva. Al contrario, como todos los peritos indican, ocurre justamente lo contrario, resulta más seguro que se produzca la transición del ERTMS al ASFA con posterioridad a aquella señal y que la curva de control de velocidad y supervisión del sistema ETCS N1 supervise el paso de los trenes por la curva de Angrois, que dejarlo bajo la responsabilidad del maquinista y más, como se detallará, en las inoportunas circunstancias en que se residencia en los agentes de conducción de los trenes el control de la velocidad para que lleguen a la curva a la velocidad adecuada.

Sin duda, concluyo con aquéllos, haciendo mías sus palabras, que es más seguro el escenario contemplado en el proyecto original -como ocurre en otras líneas de alta velocidad existentes-, en el que la cobertura del sistema ERTMS alcanzaba hasta la misma estación. Y, en definitiva, que no es la aplicación de la citada regla de ingeniería en la línea 082 la causa de haber recortado el ámbito de implantación del ERTMS hasta el kilómetro 80, antes de la curva de A Grandeira, sino que esa aplicación deriva o es consecuencia de la decisión previa relativa al aprovechamiento de las instalaciones del sistema ASFA con el que venía explotándose el Enclavamiento de la estación de Santiago, y que ha sido determinante de lo ocurrido el día 24 de julio de 2013, pues ante el desacierto del



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

Maquinista provocado por atender una llamada telefónica el sistema ERTMS hubiese intervenido frenando el tren para evitar que transitase por la curva a la velocidad inadecuada a la que lo hizo y, a la postre, descarrilase.

No se hace, creo que queda claro, una crítica indiscriminada del sistema ASFA ni del nivel de seguridad que proporciona a la circulación, sino, pura y exclusivamente, se censura una utilización o aplicación del mismo a una determinada situación por considerarla inadecuada en la medida en que las circunstancias concurrentes imponían, con arreglo a las pautas técnicas del sector, la utilización del sistema ERTMS. Y, además de inadecuada, incorrecta también en la aplicación, porque se ha privado al modo de circulación con ASFA de su complemento esencial para la seguridad, la señalización lateral.

Nada mejor para ilustrar que cuanto se ha dicho no son meras elucubraciones sin fundamento ni que supongan novedad alguna en el sector que repetir las palabras de un experto en alta velocidad, el Sr. D. Alfredo Durán, que, en el año 2002, siendo entonces Director de Operaciones de la Dirección de Alta Velocidad (AVE), plasmaba en un informe sobre los niveles de seguridad en la línea AVE:

“1. INTRODUCCIÓN

1.1. LA SEGURIDAD EN LA LÍNEA AVE

Lo más importante del negocio AVE es la seguridad. Todas las personas que componen la UN, los clientes y la sociedad en general consideran la SEGURIDAD como un valor intrínseco a la Alta Velocidad.... La Dirección de Operaciones ha elaborado un informe en el que, desde la óptica de la conducción, se proponen algunas acciones de mejora de la SEGURIDAD, que son, en algunos casos, el fruto de la experiencia de millones de kms. que llevan realizados nuestros Jefes de Tren.....

2. PROPUESTAS DE MEJORA PARA LA SEGURIDAD

2.1 DOTACIÓN DE BALIZAS ASFA ASOCIADAS A LAS SEÑALES DE ANUNCIO DE LIMITACIÓN PERMANENTE DE VELOCIDAD A 80 KM/H EN LA ESTACIÓN DE PUERTOLLANO.

Situación actual

A la entrada de la estación de Puertollano, por ambos lados, existe una limitación permanente de velocidad de 80 km/h por el radio de la curva, y ya dentro de la estación, otra limitación de velocidad, también por el radio de la curva, de 70 km/h. Las señales de anuncio de velocidad de estas limitaciones de velocidad no están dotadas de balizas ASFA asociadas.

Los trenes AVE S/100 y Talgos-200, cuando circulan al amparo de BAS por vía preferente, lo hacen a la velocidad de 200 km/h por el trayecto comprendido entre las estaciones colaterales, calatrava y Brazatortas.

En estas condiciones, la seguridad descansa exclusivamente en la observación directa de la señal de anuncio de velocidad limitada (pag. 6, Fig. 1) por el Maquinista-Jefe del Tren, y cumplimiento de la orden de esta señal, no existiendo ningún otro elemento de seguridad, por lo que en caso de fallo



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

humano se produciría una situación de grave riesgo con posibilidad de que el tren entrara a la velocidad de 200 km/h en la curva con limitación a 80 km/h (Fig.2).

La dotación de una baliza ASFA en la señal de anuncio de velocidad limitada a 80 km/h avisaría al Maquinista-Jefe de Tren de la presencia de la señal de anuncio de la limitación de velocidad a 80 km/h , evitando un posible fallo humano por falta de observación de esta señal.

El ANEXO N^o 2 al Capítulo Num. 9 del Manual de Circulación de fecha de 26 de mayo de 1997, sólo establece la dotación de baliza ASFA para limitaciones de velocidad temporales.

La señal de anuncio de velocidad limitada permanente de la limitación de velocidad de 80 km/h de Puertollano, reuniría todos los requisitos para estar dotada de baliza ASFA asociada a la señal. Sin embargo, al tratarse de una "limitación de velocidad permanente", no se aplica el ANEXO N^o 2 y carece de la mencionada baliza ASFA.

Propuesta de mejora

La mejora de la seguridad consistiría en dotar de una baliza ASFA a las señales de anuncio de velocidad limitada permanente a 80 km/h, de igual modo a como se indica en el ANEXO N^o " al capítulo 9 del Manual de Circulación para las limitaciones de velocidad temporales, dado que el riesgo de accidente por fallo humano, entendemos que en ambos casos es el mismo.....".

En ese informe se reflejaba una situación similar a la que ahora se analiza, incluso menos peligrosa desde el punto de vista de la frecuencia del peligro, y se demandaba ya hace más de una década la misma seguridad que ahora se reprocha no haber sido implantada en la curva de A Grandeira. En Puertollano se parte de una solución normativamente correcta y de unas circunstancias, consiguientemente, descriptivas de un riesgo menor que el existente en el tramo de la LAV Ourense-Santiago dónde se encuentra la Curva de A Grandeira. En ambos existe una curva que obliga a circular a 80 km/h por su radio, pero allí, a diferencia que aquí, la circulación ordinaria se hace bajo la explotación de LZB, un sistema que controla la velocidad del tren continuamente, y se señala el peligro como una limitación permanente de velocidad. Y, aún así, el citado experto, siendo consciente de la probabilidad del fallo humano, no considera suficiente la seguridad que proporcionan esas medidas para las ocasiones en que pueda circular un tren sin ese sistema de seguridad y lo tenga que hacer con ASFA, como ocurre en la curva de A Grandeira, pero aquí de forma continua o no ocasional. Y para ese caso de circulación con modo ASFA estima que la seguridad exige no sólo que se señalice en la vía la transición de velocidad como limitación permanente de velocidad sino que se asocien balizas ASFA a esa señalización lateral para evitar la situación de grave riesgo que representa que el Maquinista no reduzca oportunamente la velocidad y pueda entrar en la curva a una velocidad de 200 km/h.

La traducción de esa solución a la situación ahora planteada no es otra que la expresada. Debió protegerse el paso por la curva de A Grandeira con ERTMS, con un sistema que supervisase de modo constante la velocidad del tren, y de no haberlo hecho se debió suplir la ausencia de esa instalación de seguridad con otra que, para



mantener el correcto nivel de seguridad, exigía una innovación o cambio normativo: fijar señalización lateral de limitación permanente de velocidad y, además, asociar balizas ASFA a esas señales, de modo que en caso de fallo del Maquinista el sistema interviniera frenando el tren. Y esa medida de aplicación del ERTMS y no otra es la que se preveía en el proyecto originario de la LAV Ourense-Santiago y la que permanece en la documentación vigente: ERTMS hasta después de la curva. Y sólo para el ineludible caso de que no pudiera instalarse el ERTMS –que como se ha dicho no parece ser el supuesto- habría que buscar una solución que prestase semejante nivel de seguridad, como la propuesta en el transcrito informe. Y, como reiteradamente se ha dicho, ni se instaló ERTMS hasta después de la curva de A Grandeira ni se suplió su falta por otra instalación de seguridad, adoptándose una solución que constituye, en la visión expuesta, una infracción de las normas de seguridad ferroviaria, generando un riesgo intolerable que a la postre se ha traducido en el descarrilamiento de un tren con desastrosas consecuencias.

TERCERO.- Llegados a este punto no debe olvidarse que han sido responsables de ADIF los que idearon esa conexión ferroviaria compleja y novedosa entre las estaciones de Ourense y Santiago de Compostela y los que sancionaron su materialización y puesta en servicio.

Son los responsables de ADIF - en palabras del actual Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, ante la Comisión de Fomento el día 8 de agosto de 2013 y según diversos informes que obran en el expediente de modificación del proyecto- quienes en el año 2010 tomaron la decisión de modificación del proyecto originario que supuso eliminar la instalación del ERTMS en los kilómetros de entrada a la estación de Santiago, y por ello en la Curva de A Grandeira, y aprovechar las instalaciones del sistema ASFA con el que venía explotándose el Enclavamiento de la estación de Santiago, generando, como se ha visto, una situación de riesgo inexistente o, mejor dicho, incrementando el riesgo existente notablemente.

La revelación que hizo el ahora director de Mantenimiento y Explotación de Adif, D. Alfonso O. de O., en su declaración como testigo ante el juzgado, de atribuirle esa responsabilidad al Ministerio de Fomento, sin mayor concreción, nada cambia. Si, efectivamente, la decisión del cambio del proyecto se patrocinó desde el citado Ministerio es obvio que la misma tuvo que pasar a conocimiento de los máximos responsables del ADIF antes que a sus cargos directivos y si aquéllos no pusieron objeción al modificado es que asumieron tal decisión como buena. En cualquier caso, es explícita la participación de esos máximos responsables de la empresa pública en la modificación de la línea pues es su Presidente, en representación del Consejo de Administración, quien propone al Ministerio de Fomento la continuidad de las obras conforme al proyecto modificado el 25 de abril de 2011 para, finalmente, aprobarlo definitivamente en septiembre de 2011 y permitir la puesta en servicio de la línea con esa nueva configuración el 10 de diciembre de 2011.

En suma, son esos responsables de ADIF son los que ordenan ejecutar un novedoso y complejo enlace ferroviario que no tiene las medidas de seguridad suficientes, ya no las de una línea de alta velocidad –pues no se instala en unos kilómetros, idénticos en características a los 79 kilómetros anteriores, el ERTMS, explotándose los mismos con el sistema ASFA, ya operativo en la zona para la antigua red convencional- sino siquiera las adecuadas a la especial situación creada al no adoptar los cambios o innovaciones normativas que la seguridad exigía en el punto de conversión o entronque de la Línea de Alta Velocidad en la Línea Convencional. Y con esa actuación se ha incrementado el riesgo de forma muy significativa pues al eliminar la implantación del sistema de supervisión continua, el ERTMS, en esos kilómetros en que se integra la curva de A Grandeira, no se ha



dado a la situación de riesgo originada una solución adecuada. La solución adoptada para garantizar la seguridad en ese tramo puede ser tachada de ilegal a la par que insuficiente, pues es una medida específica para una Línea de Alta Velocidad que se aplica a un trayecto que no dispone de un sistema de explotación propio de las líneas de tales características, el ERTMS o similar, y sin que se supla esa deficiencia en modo alguno; y con la que se exporta el control de la velocidad del tren a los agentes de conducción o maquinistas para que lleguen a la curva a la velocidad adecuada de forma incorrecta ya que en los instrumentos básicos de su trabajo, que son el Libro Horario y Cuadro de Velocidades Máximas y la señalización en la vía, se le dan indicaciones imprecisas y contradictorias, pues en el Libro Horario y Cuadro de Velocidades Máximas se sitúa el cambio de velocidad en el pk 84,230 dentro de la línea de alta velocidad y amparado por el sistema de supervisión continua ERTMS y en la infraestructura el cambio de velocidad se marca fuera de la línea de alta velocidad pero exteriorizado con una señal propia de la alta velocidad y no lo protege el ERTMS, ocasionando un desconcierto de ámbitos normativos y órdenes a seguir. En definitiva, se ha trasladado el control del tren en el tramo en que se encuentra la curva de A Grandeira esencialmente al conocimiento que el maquinista debe tener de la línea, pues no sólo no se supervisa su actuación con el sistema que se considera desde el plano técnico adecuado a las circunstancias sino que siquiera las órdenes que se le dan en la documentación que deben llevar en la cabina durante el viaje reflejan lo que realmente se va a encontrar en la vía y ahí, además, de forma confusa –se le dice documentalmente que el tramo de la curva de A Grandeira pertenece a la línea de Alta Velocidad y que por ello se protege el peligro con el sistema ERTMS y la imposición de un cambio de velocidad máxima (una norma PTO), pero él debe saber que no es así porque la señalización en la vía le informa que, contrariamente, ese tramo se rige por el RGC y que, por tanto, está integrado en una línea convencional, que se explota con ASFA, y a pesar de ello no debe esperar que se le advierta anticipadamente la transición de velocidad con señales de limitación permanente de velocidad, aunque el pudiese esperarlas con arreglo al RGC, porque la protección se señala al modo de la alta velocidad -.

CUARTO.- Y esa actuación de los responsables de ADIF es la que puede incardinarse, en principio, en el delito contra la seguridad colectiva del art. 350 del C.P y en las figuras delictivas de homicidios y lesiones imprudentes, previstas y penadas en los arts. 142 y 152 del C.P. La no disposición de las medidas de seguridad adecuadas y exigibles reglamentariamente en la LAV Ourense-Santiago de Compostela no sólo ha puesto en peligro a cualquier persona que viajase por la línea, sino que, además, se ha materializado en el descarrilamiento de un tren Alvia 730 el día 24 de julio de 2013 con el resultado de múltiples fallecimientos y de lesiones para otras muchas de las personas que viajaban en el.

Hay, por tanto, indicios sólidos de la concurrencia de todos aquellos elementos objetivos que al inicio de la presente resolución se estimaban precisos para integrar el tipo penal recogido en el art. 350 del Código Penal. Y, como ahora se expondrá, también, del elemento subjetivo.

Como se adelantaba, ese elemento no se integra necesariamente con la intencionalidad de crear el peligro, es suficiente el conocimiento o conciencia de que se actúa infringiendo las normas de seguridad y de la probabilidad del peligro y la conformidad con esa situación, es decir, el dolo del sujeto activo ha de extenderse al conocimiento de la infracción normativa y a la creación del peligro pero no es necesario que ese dolo se extienda al eventual resultado lesivo concreto. Aunque el dolo directo de peligro suponga la aceptación de la eventualidad de la lesión, en el art.350 del C.P basta con el dolo eventual sobre el peligro, es decir con la representación y aceptación de la probabilidad de peligro, sin que sea necesario exigir constancia sobre la eventualidad de concreto resultado lesivo. Dicho de otro modo, para el dolo eventual basta que la persona se represente como probable la presencia de una situación de peligro y la existencia de unas normas de seguridad y,



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

a pesar de dicha representación, mantiene la decisión de no adoptar la medida de seguridad, aceptando la aparición del incremento del riesgo efectivo.

En suma, para la aplicación del art. 350 del C.P basta la concurrencia de un dolo específico, que se integra, por el elemento cognoscitivo o consciencia por parte del agente de que existe un deber de desarrollar la actividad con las medidas de seguridad adecuadas y por el volitivo, consistente en que pese a saber que deben implantar esas medidas y conocer que de no hacerlo se crea un riesgo para las personas, no actúa, omite o demora voluntariamente la adopción de dichas medidas de seguridad que la ley impone.

Certeramente, las dificultades para aprehender ese elemento subjetivo son evidentes porque hay que penetrar bajo la coraza de la psiquis y la voluntad del sujeto; lo que sólo es posible desde las noticias o las revelaciones externas. De estas habrá que inferir cual puede haber sido el conocimiento o la representación de aquellos responsables de ADIF sobre la inobservancia de las medidas de seguridad y la probabilidad de peligro y cuál ha sido su actitud interna frente a esa representación de la probabilidad de peligro: aprobación, desaprobación, repudio, desprecio o indiferencia.

Pues bien, puede, es más, debe presumirse de forma lógica que las personas de ADIF a quienes en el mismo Estatuto de la empresa (art. 3 en coherencia con el art. 21 de la Ley del sector Ferroviario y arts. 3 y 7 del Reglamento sobre Seguridad en la Circulación) se les asigna originariamente el deber, configurado como prioritario en la normativa del sector, de velar por la seguridad en la circulación conocen, cuando menos, las normas básicas de seguridad. A quién asume responsabilidad en esa materia tan delicada debe suponerse un conocimiento esencial de la misma, aunque pueda delegar funciones, y por ello que pueda deducirse que quienes de ellos decidieron o asumieron la decisión de sustituir un verdadero sistema de seguridad, el ERTMS, por un sistema de apoyo en la conducción, el ASFA, conocían o debieran conocer el déficit de seguridad o incremento de riesgo que ello conlleva para la circulación en un tramo de una línea definida por el propio ADIF como de alta velocidad y dónde, además, se aplica una norma propia o exclusiva de alta velocidad, la del art. 217 de las PTO, el cambio de velocidad máxima; es decir, tenían que ser conscientes de que la sustitución se hacía en una línea de alta velocidad que exige una supervisión continua del tren y, además, donde existía información expresa de una situación de importante peligro, pues no de otra cosa advierte una reducción o cambio de velocidad de 300 Km/h a 80 Km/h, y, por ello, tenían que tener conciencia del incremento de riesgo no permitido normativamente que se generaba con el cambio de sistema; y, si alguna duda albergaban, a su disposición tuvieron la información documental y el asesoramiento técnico preciso para conocer exactamente las consecuencias de tal decisión, antes de respaldarla definitivamente; sin que pudiese escapárseles, y más en la desacertada forma en que exportaron el riesgo al maquinista, un previsible fallo humano y que ante el mismo se produciría una situación de grave riesgo y pese a ello nada se hizo por anularlo o mitigarlo de forma correcta y suficiente, mediante la implantación de las medidas de seguridad adecuadas como se ha destacado, cuando debían y podían hacerlo. No se obvia en este planteamiento que no hubo una omisión absoluta de medidas de seguridad, pues a los maquinistas en la documentación del tren se les advertía de un peligro con la indicación del cambio de velocidad máxima y que aquéllos tenían acreditada formación no sólo para conducir determinado tipo de tren sino específicamente para hacerlo por la línea en que se produjo el accidente; lo que podría excluir la certeza de la probabilidad del peligro pero nunca la representación de la probabilidad del mismo, pues a aquéllos no podía resultarles ajeno o extraño que, pese al conocimiento de la línea por el maquinista, éste pudiese cometer un error y que de producirse en ese delicado punto de la línea las consecuencias podrían ser desastrosas al no existir el sistema que reglamentariamente debía supervisar su actuación; y, menos, cuando como en el caso analizado todo dependía esencialmente de aquel conocimiento sin advertencia



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

previa alguna del peligro sobre la vía y con traslado de órdenes confusas para afrontar la situación de peligro.

Y, como ya se ha avanzado en alguna otra resolución, esa ideación y construcción del enlace ferroviario entre Ourense y Santiago de Compostela aparece influida presuntamente por intereses circunstanciales y superpuestos a la seguridad en la circulación: la pronta apertura de una línea ferroviaria que resultase atractiva al público.

Se trataba de publicitar, transmitir, a la sociedad el logro de la prometida llegada de la Alta Velocidad a Galicia con la adelantada apertura de una nueva conexión ferroviaria entre Ourense y Santiago de Compostela que reduce los tiempos del viaje entre ambas ciudades. Y un obstáculo a ese objetivo era su construcción en ancho universal por las demoras que ocasionaban las operaciones o maniobras que había que hacer en los cambiadores de ancho y para superar ese obstáculo no se dudó, presumiblemente, en tolerar el incremento de riesgo que conllevaba el recorte de la implantación del sistema ERTMS desde la estación de Santiago hasta unos kilómetros antes, provocado por la construcción de la línea en ancho ibérico, y el correlativo aprovechamiento de las instalaciones de ASFA del enclavamiento de Santiago. Es decir, había un objetivo propuesto, poner en servicio la llamada LAV Ourense-Santiago de Compostela en un plazo determinado como aparente línea de alta velocidad, es decir, sin serlo, o mejor, sin serlo íntegramente, aún a precio de rebajar la seguridad.

Son suficientemente ilustrativas de la asentada presunción, por un lado, diversas revelaciones que en la revista "Líneas" se hacían, en su nº 56, como en la página 8 cuando divulga que "...La inauguración de la LAV Ourense-Santiago-A Coruña el 10 de diciembre de 2011 adelanta los plazos previstos inicialmente en la conexión Ourense-A Coruña, que fijaban su puesta en servicio para el 2012, cumpliéndose el compromiso de abrir la primera línea de alta velocidad de Galicia en 2011.." o en la página 39 cuando reitera la misma idea al señalar que "...La Línea de Alta Velocidad Ourense-Santiago-A Coruña, último tramo de la LAV Madrid-Galicia, ha entrado en servicio el 10 de diciembre, adelantando así los plazos previstos inicialmente en la conexión Ourense-A Coruña que fijaban su puesta en servicio para 2012, y cumpliéndose el compromiso adquirido por el Ministerio de Fomento para abrir esta primera línea de alta velocidad de Galicia en 2011..."; o, finalmente, de las manifestaciones que se atribuyen a diversos Técnicos que intervinieron en el proceso constructivo de la LAV Ourense-Santiago cuando hablan de la celeridad con que se desarrollaron las obras: así, en la página 48 la ingeniera encargada de dirigir la obra de construcción de la doble vía dice que "...el mayor reto a que se ha enfrentado ha sido el corto plazo de tiempo con el que se ha contado para construir la vía...", o en la página 49 el director de obra de instalación de radio GSM-R dice que "...la parte más complicada de su trabajo es la coordinación con el resto de técnicas y el ajuste a los plazos dictados", o cuando en la página 51 la directora de la obra de ERTMS considera que "lo más complejo del trabajo es ejecutarlo en el poco tiempo de que disponen..". Y, por otro lado, las explicaciones ofrecidas por el Presidente de ADIF ante el Congreso de los Diputados cuando apuntaba que la razón de la modificación del proyecto obedecía a que las operaciones de cambio de ancho vía, durante las cuales se preveía realizar las transiciones de sistemas ERTMS/ASFA, consumían un tiempo igual al ahorro que generaba el nuevo trazado de la línea y, en consecuencia, los viajeros no apreciarían ninguna ventaja con el nuevo servicio. En ese sentido ya se recogía en la citada revista "Líneas" que "...lo más significativo es la mejora en el tiempo de viaje, que se acortará drásticamente, reclamo más que suficiente para un aumento de viajeros entre estos trayectos".

En suma, se han dejado prevalecer determinados intereses en la creación de ese nuevo enlace ferroviario entre Ourense y Santiago de Compostela por los responsables de velar prioritariamente por la seguridad, que condujo a la construcción de un complejo enlace ferroviario que no tiene las medidas de seguridad suficientes.



Cuando coexiste la conciencia y tolerancia de una situación de riesgo pero no del concreto resultado lesivo y éste se produce sobre la persona de algún viajero del tren, esa muerte o lesión ha servido para implementar el delito de homicidio o lesiones imprudentes que, en los demás casos (la vida e integridad física de otros viajeros del tren accidentado o de otro) no se ha dado, quedando la generación del peligro en el delito del art. 350 del C.P. Es decir, cabe el concurso entre el delito de peligro doloso y el delito de resultado imprudente. Me explico, cuando el peligro derivado de la infracción normativa afecta a un número plural de personas y se produce la muerte o lesiones sólo de una o de un número menor de las que pueden encontrarse en la situación de peligro, es decir, que la materialización del peligro previsto ha sido sólo parcial, subsistiendo incólume el riesgo que recaía sobre las personas o viajeros indemnes, se produce un concurso ideal de delitos entre los arts. 350 y 142 o/y 152 resoluble de acuerdo con las disposiciones sobre aplicación de penas del art. 77 del Código Penal, imponiendo, en principio, la pena prevista para la infracción más grave en su mitad superior.

Por desgracia se produjo el descarrilamiento del tren Alvia el día 24 de julio de 2013 fruto presuntamente de la falta de adopción de medidas de seguridad descrita y de la inadecuada actuación del maquinista, con el resultado de múltiples heridos y muertos, cuya traducción jurídico-penal es la de homicidios y lesiones imprudentes, previstas y penadas en los arts. 142 y 152 del C.P. Para llegar a tal conclusión es preciso que además de una conexión o causalidad natural entre la omisión de las debidas medidas de seguridad con defectuosa exportación del riesgo, en los términos apuntados, y el mal sobrevenido exista también una causalidad jurídica, lo que supone la traducción del peligro potencial entrevisto en una consecuencia real, en un efectivo resultado lesivo. Y en el juicio provisional que ahora se hace se liga causalmente el descarrilamiento del tren a aquella falta de medidas de seguridad como la consecuencia normal que se pudo y debió prever y evitar.

Ya se han desarrollado pormenorizadamente con anterioridad en esta causa, particularmente en el auto de fecha de 13 de febrero de 2014, las razones por las que se considera que la conducta de todos los intervinientes de ADIF con capacidad decisoria en ese proceso de ideación, construcción y puesta en servicio de la mencionada conexión ferroviaria es potencialmente penalizable y a ellas me remito expresamente, sin necesidad de mayor tratamiento y matización que el que se le ha dado en la presente resolución. Sólo importa recalcar ahora que, viéndose, desde la perspectiva expuesta, manifiesta y clamorosa la infracción normativa de la solución adoptada como la falta de seguridad que para la circulación generaba, con una desatinada forma de exportación del riesgo al maquinista, los miembros del Consejo de Administración del ADIF, como titular del deber prioritario de velar por la máxima seguridad de la circulación, estaban en condiciones de valorar esa situación promovida desde el propio Consejo y con su capacidad y rango de dirección podían haberla impedido o corregido, sin que la confianza en sus delegados o en la profesionalidad de los maquinistas les exima de su potencial responsabilidad.

Lógicamente, dicho discurso no puede hacerse extensivo, sin más, a quienes no habiendo tomado aquella importante decisión ni participado en el proceso constructivo de la LAV Ourense-Santiago de Compostela han asumido con posterioridad responsabilidades en materia de seguridad en la circulación ferroviaria. Ha de indagarse -como se ha intentado ya- qué conocimiento hayan debido y podido alcanzar de la situación expuesta esas otras personas que han ido integrando el Consejo de Administración de ADIF y la Dirección de Seguridad en la Circulación tras la puesta en servicio de la citada línea sobre la misma y hasta el día del accidente, antes de adoptar una decisión relativa a su posible responsabilidad penal. Y, desde luego, entre las fuentes de información que pueden revelar datos al respecto está la propia declaración de los ahora imputados, particularmente, de los que siguieron perteneciendo al Consejo de Administración de ADIF o a la Dirección de Seguridad de dicho ente después de la puesta en servicio de la línea.



QUINTO.- Y no acaban ahí los posibles desaciertos cometidos en relación con esa singular conexión ferroviaria. No puede terminarse el presente análisis sin dejar de observar, dado que ha sido y es objeto de trascendente debate en la causa por su posible vinculación con el accidente ocurrido el día 24 de julio de 2013, que después de la puesta en servicio de la Línea 082 el Director de Seguridad en la Circulación de ADIF en fecha de 23 de junio de 2012 autorizó que, de acuerdo, con el RGC y las PTO, los trenes de la serie 730 pudieran circular por dicha línea con el sistema ERTMS embarcado desconectado, con la protección del ASFA Digital (ERTMS Nivel 0 + ASFA) y de la señalización lateral. Dicha autorización se concedió a petición de RENFE por la aparición de fallos del sistema en las transiciones STMEbicab-ETCS de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago. Al tiempo del descarrilamiento del día 24 de julio de 2013, esos trenes, incluido el accidentado, circulaban de ese modo autorizado el año anterior.

Naturalmente, esa connivencia durante más de un año para circular con desconexión del sistema ERTMS y, en consecuencia, con el sistema supletorio ASFA AV, parece que ha supuesto degradar la seguridad de la línea 082 al convertir, una forma de circulación que en una línea de alta velocidad se prevé extraordinaria, por no existir un control continuo del tren, en la ordinaria, sin razón legítima que evidencie su necesidad, como exponen los peritos Srs. Mariñas y Heijnen; pues, al margen de que ante similar situación en la misma línea para otro tipo de trenes no se adoptó esa medida, como advierte también el Sr. Mariñas, esa decisión aparece influida por objetivos diversos de la seguridad –evitar los retrasos del viaje provocados por las transiciones entre el ERTMS y el ASFA-. Y esa medida, en principio, conlleva una aparente rebaja en la seguridad en la circulación y a ella ha contribuido RENFE, que, como operadora, también tiene el deber primordial de velar por la seguridad en la circulación.

Como explica detalladamente en su informe el perito Sr. Mariñas, de los 16 servicios realizados con trenes S-730 durante los siete días de junio de 2012 que mediaron entre que se inauguró el servicio comercial de tales trenes en la Línea 082 con ERTMS/ETCS Nivel 1 (17 de junio de 2012) hasta que se autorizó su desconexión (23 de junio de 2012) 9 de ellos presentaron circunstancias anómalas de las que sólo dos son de carácter técnico, de fallos en la transición, de las que sirvieron para justificar la desconexión. De las 7 restantes dos son relativas a actuaciones de los maquinistas (una bloquea el sistema por manipulación incorrecta y otra genera una incidencia al arrancar el sistema) que no indican problemas o fallos del sistema ERTMS. Y las otras cinco consisten sencillamente en no hacer uso del sistema ERTMS. Es decir, que sólo son dos incidencias las que vienen a justificar la desconexión y en esas no se ha generado ningún riesgo para la seguridad pues la pérdida de la baliza a la entrada del ETCS (componente del ERTMS relativo a la señalización y control de tráfico) solo ha provocado el frenado del tren; eso sí ha incidido en esos servicios comerciales propiciando unos retrasos de 17 minutos en un servicio y de 13 minutos en otro.

En suma, sólo dos incidencias en las referidas transiciones que no han generado problema alguno de seguridad y que nunca, en opinión consonante de los peritos, podrían generarlos porque el sistema ERTMS, como sistema de seguridad que es, ante ese problema o fallo como cualquier otro que se presente lleva al sistema aun estado seguro, esto es, una intervención que frena el tren, es lo que servido de justificación para decidir la utilización del sistema subsidiario, que proporciona una menor protección al hacer una supervisión no total de la velocidad del tren sino limitada, no evitando todas las situaciones de riesgo; y esa decisión se toma, además, como ha comprobado el perito Sr. Mariñas, sin que se conociera previamente si el origen del problema subyacente podría encontrarse en el equipo embarcado o en el equipo instalado en la vía y sin que se hubiera consultado con carácter previo ni al fabricante del equipo embarcado ni al de los equipos de vía y, en definitiva, sin hacer ningún análisis, juzgándose necesario.



Y esta última conclusión la apunta también el perito Sr. Heijnen cuando informa que antes de adoptarse la decisión lo más recomendable era hacer un estudio de riesgo, porque de no acordarse esa desconexión, apunta, entre la primera baliza de cambio de sistema y la siguiente, situado en el km 14, la circulación quedaría en manos o bajo la responsabilidad exclusiva del maquinista (SR) durante unos 12 kilómetros. De ahí que debiesen compararse los niveles de seguridad mediante un análisis de riesgo completo de ambos casos –circular entre 79 u 80 kilómetros en modo ASFA AV versus circular durante 12 kilómetros en SR y el resto con supervisión completa por el sistema ERTMS-. Y aunque no se hizo, como ya se ha señalado, los susodichos peritos se inclinan por estimar más segura la circulación con ERTMS en la Línea 082 aunque unos kilómetros fuesen de exclusiva responsabilidad del maquinista, posiblemente porque en ese modo SR se aplica una limitación de velocidad máxima de 140 km/h, lo que evitaría, en principio, un posible alcance a un tren que circulase delante por transitar a mucha menor velocidad y permitiría una lectura de la señalización lateral con suficiente antelación para actuar.

En cualquier caso, como aquéllos indican y se ha reconocido por el Sr. O., ese análisis no se realizó cuando se autorizó la desconexión. Aunque, desde luego, es cuestionable que se pueda afirmar, como hizo el Sr. O., si le he entendido bien, que el mismo no era necesario por cuanto no suponía diferencia al modo de circular que hasta unos días antes se hacía, pues, si así lo afirmó, parece olvidar que hasta ese momento no realizaban servicios por la Línea 082 los trenes del tipo del accidentado Alvia S-730. Por otro lado, también, es discutible la aseveración de ese mismo testigo de que el Director de la Seguridad en la Circulación de ADIF es soberano para tomar una decisión como la que se analiza, pues, de entrada, parece suponer una autorización contraria a lo normado para la circulación en una línea de alta velocidad.

Dicho esto, y partiendo de la información que suministra el detallado examen que hace el perito Sr. Mariñas de la autorización de la desconexión del ERTMS así como de la conclusión sostenida por el mismo y compartida por los peritos Srs. Heijnen y Cubero, de que una supervisión continua siempre avala mayor seguridad, y aún cuando no existiese análisis alguno al respecto ello no impide que pueda valorarse sí, efectivamente, esa forma de circulación autorizada en junio de 2012 ha eliminado una obligada actuación del maquinista en el kilómetro 80 que hubiese evitado el trágico accidente producido, bien porqué el cambio de sistema hubiese alertado a aquél del inminente peligro bien porque hubiese frenado el tren de no atender el maquinista el aviso de cambio de sistema; y, si, de ello, puede derivarse alguna responsabilidad.

Los peritos informantes, Srs. Cubero, Mariñas y Heijnen, se muestran de acuerdo en que si el sistema ERTMS el día 24 de julio de 2013 estuviese activado o funcionando, el sistema hubiese obligado al Maquinista a efectuar un reconocimiento de la transición en el pk 80,169, además, de haber sido advertido de la próxima reducción de velocidad en la pantalla de la cabina, y si el maquinista hubiese ignorado el reconocimiento se activarían los frenos de servicio y el tren se hubiese detenido antes de llegar a la curva de A Grandeira.

Pues bien, digo que no hay obstáculo para valorar la posible relevancia penal de la decisión de desconexión en relación al accidente ocurrido el día 24 de julio de 2013 porque una cosa es que esa desconexión pueda conllevar un incremento del riesgo para la circulación en los 79 km en que está implantada la circulación al amparo del ERTMS y que la decisión al respecto pueda merecer algún reproche y otra es que el descarrilamiento del tren suponga la realización o materialización del peligro creado por esa desconexión conforme al juicio de previsibilidad o probabilidad que podía formarse quién la decidió; y, lo cierto es que, aunque pudiera apreciarse una relación de causalidad entre la desconexión del ERTMS y la salida del tren de la vía, entendida en el más amplio sentido de condición sin la cual no se habría producido el descarrilamiento, no parece que pudiera sostenerse aún en esa hipótesis la imputación objetiva del resultado a quién tomó dicha decisión. El



descarrilamiento del tren en la curva de A Grandeira puede preverse, como ya se ha indicado, como la consecuencia normal o adecuada a haber decidido previamente la explotación sin ERTMS por ese tramo donde está el peligro desde que se abrió la línea pero no a haber desconectado dicho sistema en un tramo previo, ya que si el ERTMS no estaba implantado en el lugar del accidente difícilmente puede considerarse su instalación en otro tramo una medida de seguridad destinada a lograr la velocidad adecuada en la curva de A Grandeira y, en consecuencia, que su desconexión en ese otro lugar de la línea pudiese revelarse propicia para provocar un descarrilamiento dónde no estaba instalado.

Por lo demás, tampoco existen datos sobre los que afirmar que con la desconexión del ERTMS se haya ocasionado una situación peligrosa para la vida e integridad física de las personas que viajaron o pudiesen viajar en los trenes de la serie 730 tampoco en esos 79 km en los que estaba instalado, por lo que habrá de concluirse, aunque también con carácter provisional, que esa desconexión carece de relevancia penal. La desconexión del sistema ERTMS parece arrastrar degradar la seguridad pero ello por sí mismo no supone que circular por el citado tramo de la línea 082 con la protección del ASFA Digital (ERTMS Nivel 0 + ASFA) y de la señalización lateral haya generado un peligro concreto. El mero hecho de circular de esa forma, que se sepa, no ha generado un riesgo o estado peligroso concreto de fallecer o sufrir lesiones para quienes hayan podido viajar en esas circunstancias por la línea 082.

En atención a las precitadas normas y razones expuestas

DISPONGO

Que debo acordar y acuerdo recibir **declaración en calidad de imputados** a:

1º.- Andrés C.L., señalándose al efecto el día 22 de mayo de 2014 a las 10.00 horas;

2º.- Juan Carlos C.D., Mercedes R.A. y Félix D.M., señalándose al efecto el día 23 de mayo de 2014 a las 09.30 horas, las 11.30 horas y 13.00 horas, respectivamente;

Todas las citaciones anteriores se trasladarán a través de la representación del ADIF.

3º.- Juan Ángel M.L., Carlos B.M. y Javier H.D., señalándose al efecto el día 26 de mayo de 2014 a las 09.30 horas, las 11.30 horas y las 13.00 horas, respectivamente; las citaciones habrán de hacerse dirigidas, respectivamente, a xxx.

4º.- Carlos María J.C., Mercedes C.F. y Gerardo Luis G.G., señalándose al efecto el día 27 de mayo de 2014 a las 09.30 horas, las 11.30 horas y 13.00 horas, respectivamente; las citaciones habrán de hacerse dirigidas, respectivamente, a

5º.- Antonio G.M., señalándose al efecto el día 28 de mayo de 2014 a las 10.00 horas; la citación habrá de hacerse dirigida a c/.

Notifíquese la presente resolución a las partes y al Ministerio Fiscal. Contra la misma podrá interponerse recurso de reforma en plazo de tres días y subsidiario de



apelación o directamente recurso de apelación en el plazo de cinco días para la Audiencia Provincial de A Coruña.

Así lo acuerda y firma el Magistrado-Juez LUIS ALAEZ LEGEREN. Doy fe.

