

**XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3
SANTIAGO DE COMPOSTELA**

-

RUA VIENA S/N, 3ª PLANTA.- POLIG. FONTIÑAS.- SANTIAGO DE COMPOSTELA

Teléfono: Fax:

Equipo/usuario: XXX

Modelo: XXX

DPA DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013

N.I.G: XXX

Delito: HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA

Denunciante/Querellante:

A U T O

En SANTIAGO DE COMPOSTELA, a 12 de marzo de 2019.

ANTECEDENTES DE HECHO

ÚNICO.- En fecha 3 de diciembre de 2018 se dictó Auto acordando la continuación de las presentes diligencias por los cauces del procedimiento abreviado. Contra dicho Auto se interpusieron, en tiempo y forma, múltiples recursos de reforma que fueron admitidos a trámite mediante Providencias de fecha 11 y 17 de diciembre de 2018. Conferido traslado de los mismos a las demás partes personadas, con el resultado que obra en autos, quedaron los autos sobre la mesa para resolver.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora Doña Susana Cabanas Prada en representación de Doña XXX.*

El recurso interpuesto, más que mostrar su disconformidad con el Auto impugnado, solicita la subsanación de error material o complemento del mismo en lo que se refiere al fundamento jurídico segundo, letra E) que, al referirse a la víctima "XXX", habría omitido la mención a una de las hermanas del referido XXX, concretamente a XXX. Pues bien, sin perjuicio de tener por subsanada tal omisión, junto con otras similares que referidas a parientes o alcance de las lesiones y secuelas también se aluden en otros escritos, lo cierto es que tales pretensiones no son óbice para el mantenimiento del Auto impugnado cuyo objeto esencial es la descripción de hechos presuntamente punibles y la identificación de los presuntos responsables, con sucinta exposición de los indicios de

responsabilidad penal que sustentan tal imputación. Por ello, la determinación final de los perjudicados, del alcance de sus lesiones, secuelas y/o perjuicios, podrá realizarse en ulteriores fases procesales con determinación definitiva a resultas del acto del juicio oral. En cualquier caso, como ya se dice en el Auto impugnado, la falta de sanidad de las lesiones o la determinación definitiva del elenco de perjudicados no es óbice para acordar el impulso del procedimiento por los cauces del procedimiento abreviado siempre y cuando se hayan cumplido los objetivos previstos en el art. 299 de la LECRIM. en relación con el art. 779 de la misma Ley y existan elementos suficientes para que las partes puedan formular sus escritos de acusación (art. 778.2 de la LECRIM).

SEGUNDO.- *Recurso de reforma interpuesto por el Procurador Santiago Gómez Martín en representación de PLATAFORMA VÍCTIMAS ALVIA 04155 y otros.*

El recurso pivota sobre dos pretensiones: una de ellas impetra el mantenimiento de la imputación del Sr. XXX y del Sr. XXX; y la otra arguye vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva al no haberse acordado la declaración testifical de XXX, Jefe de Seguridad de la ERA.

Empezando por el primer punto, en cuanto a la imputación del Sr. XXX, como ya se dijo en el Auto impugnado y ahora se reitera, el Sr. XXX, Director de Seguridad en la Circulación de RENFE a la fecha de los hechos, la razón de su imputación residía en buena parte en la declaración prestada en su día por el Sr. XXX que atribuía al Sr. XXX similar grado de responsabilidad que la que compete al propio Director de Seguridad en la Circulación de ADIF. Sin embargo, tal y como se ha probado a lo largo de la presente investigación, el marco de competencia de cada uno de ellos es lógicamente dispar, como lo es, por tanto, su grado de responsabilidad en la génesis del accidente. En efecto, la responsabilidad del Sr. XXX se ciñe al *material rodante y a la formación del maquinista*. Esa es su competencia y al respecto no consta que hubiere incurrido en incumplimiento normativo y/o técnico alguno. Así, por lo que respecta al material rodante, debemos traer una vez más a colación las conclusiones emitidas al respecto por el perito judicial Sr. XXX el cual se ocupó minuciosamente del análisis de toda la documentación obrante en autos relativa a dicho material para concluir que el mismo cumplía todas las exigencias técnicas y normativas exigibles. Del mismo modo, y por lo que respecta al personal o maquinista del tren, no cabe duda de que el Sr. XXX reunía todas las condiciones exigibles para poder gobernar el tren en condiciones de seguridad siempre y cuando respetase la documentación del tren que la propia RENFE le había proporcionado (Cuadro de Velocidades, Libro Diario etc). En definitiva, la Dirección de Seguridad en la Circulación de

Renfe ha cumplido con su cometido que no era otro más que habilitar un material rodante técnicamente adecuado y poner a los mandos del mismo a un maquinista debidamente formado y dotado de las habilitaciones profesionales legalmente exigibles y al que se ha proporcionado la documentación del tren necesaria para llevar a cabo su cometido en las debidas condiciones de seguridad. Esas eran las obligaciones esenciales del Sr. XXX y las ha cumplido pues no consta que en la causación del siniestro hubiere tenido incidencia alguna un posible defecto del material rodante, de la documentación del tren o de la formación y/o habilitación del propio maquinista Sr. XXX. El único elemento que pudo contribuir causalmente al siniestro, además de la imprudencia del propio maquinista, es una incorrecta valoración del riesgo por fallo humano vinculado a la infraestructura de la vía y más concretamente al subsistema de control, mando y señalización, pero la gestión de dicho riesgo compete en exclusiva a ADIF, y de modo específico a la Dirección de Seguridad en la Circulación que venía ostentando el Sr. XXX, sin que por parte de la homónima Dirección de RENFE pudiera imponerse criterio técnico al respecto, y prueba de ello es que, cuando en junio de 2012 se decide desconectar el ERTMS embarcado tal decisión la adopta el Sr. XXX, prueba evidente de que el Sr. XXX, por sí solo, no podía hacerlo al carecer de la competencia sobre la infraestructura y el subsistema de control, mando y señalización. Dicho de modo más sencillo, a lo largo de la presente instrucción se ha constatado que en el lugar del accidente, a la fecha de los hechos, existía un riesgo de descarrile por exceso de velocidad que se veía incrementado por la existencia de una transición significativa de velocidad y por la ausencia de un sistema de control en la infraestructura que conjurase dicho riesgo después de que, tras la modificación del proyecto inicial, se hubiere privado de ERTMS a los últimos ocho kilómetros de la vía, aproximadamente, situación de riesgo que se incrementa cuando en junio de 2012 se decide desconectar el sistema embarcado. En tales condiciones, en caso de fallo humano, realmente no existía una segunda barrera de seguridad que conjurase ese riesgo. Pues bien, a quién compete evaluar ese riesgo y adoptar las medidas precisas para atajarlo es a ADIF, concretamente a la Dirección de Seguridad en la Circulación, pues es ella quién ostenta la capacidad de introducir cambios en la infraestructura y en el subsistema de control, mando y señalización que evitasen ese riesgo, sin que el Sr. XXX ostente competencia alguna en ese ámbito. En conclusión, la evaluación de ese riesgo, de haberse realizado correctamente, debió traducirse en actuaciones de seguridad sobre la infraestructura y tal cometido era de la exclusiva competencia del Sr. XXX, razón por la cual se mantiene la imputación de éste y se deja sin efecto la del Sr. XXX que, en su condición de Director de Seguridad en la Circulación de RENFE carecía de competencia alguna en lo que se refiere a la infraestructura de la vía y en cuanto al subsistema de control, mando y

señalización, ámbito en el cual se produjo una incorrecta evaluación del riesgo por fallo humano que justifica el reproche penal que aquí se dirige contra el Sr. XXX.

En segundo lugar, en lo que respecta al Sr. XXX, la razón de su imputación inicial residía en garantizar su derecho de defensa a la hora de tomarle declaración dado que, en función de su consideración de Gerente del Área de Seguridad en la circulación del Noroeste de ADIF, cabría la posibilidad de reprocharle, al igual que al Sr. XXX, carencias en el cumplimiento de su cometido a la hora de evaluar el riesgo derivado del fallo humano en relación a la infraestructura ferroviaria. Sin embargo, a la vista de su declaración, es evidente que más allá de la denominación de su cargo, la verdad es que carece el mismo de competencia alguna en el ámbito de la evaluación de riesgos que aquí nos ocupa, y prueba de ello es que en ninguno de los documentos vinculados a la seguridad en la circulación y evaluación de riesgos aparece el Sr. XXX por lo que, respecto del mismo carecemos de elementos indiciarios suficientes para sustentar su imputación.

Por último, en lo que se refiere a la declaración en calidad de testigo de XXX, Jefe de Seguridad de la ERA, hemos de insistir en que dicha diligencia resulta redundante a los efectos que aquí interesan si tenemos en cuenta que el Sr. XXX ha contestado ya por escrito no una, sino dos veces al menos, a las preguntas que le fueron formuladas por las partes y por el propio órgano judicial, obrando en autos testimonio de dichas contestaciones por lo que reiterar esa diligencia resulta innecesario y redundante, sin perjuicio de su proposición para el acto del juicio oral.

TERCERO.- *Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por el Procurador Antonio Cuns Núñez en representación de D. XXX.*

El motivo del recurso es único y consiste en impetrar el mantenimiento de la imputación del Sr. XXX del cual, si bien se admite que no tuvo intervención alguna en la evaluación de riesgos previa a la puesta en funcionamiento de la línea 082, sí la tuvo con posterioridad durante todo el ciclo de explotación de la misma. Pues bien, la imputación penal de un delito no puede sustentarse en imputaciones genéricas como la que aquí subyace. El hecho de que una persona, en un organigrama como el de ADIF posea alguna competencia vinculada con la seguridad de la línea no significa que todos y cada uno de ellos hayan de ser imputados en este caso, que es lo que se desprende de la lectura del recurso. Es necesario un esfuerzo de concreción de hechos que, referidos al caso específico que nos ocupa, indique qué concreta infracción ha cometido el Sr. XXX y qué incidencia causal ha tenido dicha infracción en el resultado finalmente producido. Tal esfuerzo de concreción no

se produce en este caso por la simple razón de que no existen elementos indiciarios suficientes que permitan formular un reproche causal al Sr. XXX en relación con los hechos que aquí nos ocupan. El Sr. XXX ninguna intervención tuvo en la evaluación de riesgos previa a la puesta en funcionamiento de la línea y, tras la entrada en funcionamiento de la misma su labor consistía en coordinar la inspección de la línea y dar traslado a la Dirección de Seguridad de todas las incidencias que, en la explotación de la misma, pudieran llegar a su conocimiento careciendo el mismo de capacidad resolutoria alguna que, por lo que aquí interesa (subsistema de control, mando y señalización) quedaba reservado al Director de Seguridad en la circulación de ADIF, de ahí que se mantenga la imputación del Sr. XXX.

En fin, como ya se dijo anteriormente, en lo que respecta al Sr. XXX, la razón de su imputación inicial residía en garantizar su derecho de defensa a la hora de tomarle declaración dado que, en función de su consideración de Gerente del Área de Seguridad en la circulación del Noroeste de ADIF, cabría la posibilidad de reprocharle, al igual que al Sr. XXX, carencias en el cumplimiento de su cometido a la hora de evaluar el riesgo derivado del fallo humano en relación a la infraestructura ferroviaria. Sin embargo, a la vista de su declaración, es evidente que más allá de la denominación de su cargo, la verdad es que carece el mismo de competencia alguna en el ámbito de la evaluación de riesgos que aquí nos ocupa, y prueba de ello es que en ninguno de los documentos vinculados a la seguridad en la circulación y evaluación de riesgos aparece el Sr. XXX por lo que, respecto del mismo carecemos de elementos indiciarios suficientes para sustentar su imputación.

CUARTO.- *Recurso de reforma interpuesto por el Abogado del Estado en representación de ADIF.*

En primer lugar, alude el recurrente a una suerte de incongruencia omisiva toda vez que el Auto recurrido no se pronuncia ni entra a valorar el resultado de "algunos elementos de prueba" practicados, concretamente el informe de la ERA, y los informes periciales de XXX y XXX, ambos propuestos por ADIF. Pues bien, lo primero que se impone es clarificar el objeto de la resolución que se impugna. En efecto, el Auto de procedimiento abreviado posee una naturaleza esencialmente formal y su objeto es el de impulso procesal. Por tanto, no estamos ante una sentencia ni ante la valoración de pruebas, de ahí que el concepto de "incongruencia omisiva" no resulte de aplicación en este caso. El objeto del Auto impugnado es, como ya se dijo, describir una serie de hechos que posean relevancia penal y la identificación de sus presuntos responsables, con una sucinta

descripción de los indicios de responsabilidad penal que sustentan tal imputación, y tal objetivo se ha cumplido en este caso. Así, no cabe duda que los informes periciales a los que alude el recurrente, especialmente el prestado por la Sra. XXX, han sido rigurosos y convincentes habiendo respondido la aludida perito con rigurosidad, claridad y precisión a todas y cada una de las preguntas -que fueron muchas- que le fueron formuladas por las partes, pero ello no permite desautorizar, al menos en la presente fase procesal, el resto de indicios incriminatorios que se describen en el Auto impugnado y que resultan de otros informes periciales igualmente serios. Es por ello por lo que, ante tal situación, y ante la persistencia de un mínimo bagaje indiciario de responsabilidad penal, es deber del instructor impulsar el procedimiento por los cauces del procedimiento abreviado, debiendo ser en el acto del juicio donde, a través de la contradicción, corresponde valorar en cuanto al fondo la capacidad probatoria de tales informes para enervar la eficacia del derecho a la presunción de inocencia.

En segundo lugar, en cuanto a la desconexión del ERTMS autorizada por el Sr. XXX, no vamos otra vez a entrar a valorar la incidencia causal de tal decisión en la producción del resultado. Es incuestionable que en el punto del siniestro no existía ERTMS pero no es menos cierto que tal desconexión privaba al maquinista de uno de los elementos de reconocimiento de transición en cabina que bien pudiera advertirle de su posición y evitar el riesgo de deslocalización que finalmente desembocó en el accidente producido, y tal riesgo bien pudo tenerse presente antes de decidir la desconexión, circunstancia que finalmente fue obviada. Por tanto, no es tanto una cuestión de relevancia causal material -que no existe- cuanto de elemento a tener en cuenta que obligase a efectuar una evaluación de riesgo previa a decidir la desconexión.

Y, por último, no compete al Instructor decir que medida debió adoptarse si se realizase una correcta evaluación de riesgos. Tal vez si se realizase una previa y correcta evaluación de riesgos podríamos saberlo, pero el caso es que no se ha realizado. Solo después de haber ocurrido el accidente decidió protegerse la curva con una baliza. La duda está en si tal medida pudo haberse adoptado con anterioridad si realmente se hubiere realizado una correcta evaluación del riesgo y cuya omisión justifica la imputación del Sr. XXX en su condición de Director de Seguridad en la Circulación de ADIF.

QUINTO.- *Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por el Procurador Juan José Belmonte Pose en representación de D. Francisco XXX.*

Pese a la extensión del recurso, toda la fundamentación del mismo se puede resumir en un único argumento: el maquinista

del tren no es responsable del accidente sino una víctima más del mismo por lo que solicita que se acuerde el sobreseimiento libre y archivo de las actuaciones en lo que a él respecta toda vez que el Sr. XXX no es el responsable final del resultado producido sino otra víctima más, y ello es así porque, según el recurrente, no se pusieron a disposición del mismo las medidas de seguridad en la circulación ferroviaria y de prevención de riesgos laborales que hubieran evitado el accidente y cuya omisión solo es imputable a ADIF y RENFE. Sobre la base de esta afirmación se extiende el recurso en realizar una serie de consideraciones que, a mi juicio, son más propias de un escrito de defensa que de un recurso de reforma contra un Auto de Procedimiento Abreviado, especialmente en lo que respecta a la valoración de los distintos informes periciales obrantes en la causa, cuestión que debe ventilarse en sede de juicio oral.

Dicho lo cual, se impone en este caso realizar una aclaración que estimo importante. Y es que no debemos confundir la normativa de prevención de riesgos laborales con la normativa de seguridad en la circulación ferroviaria. La primera tiene por objeto tutelar al trabajador frente a los riesgos derivados de su actividad laboral, por lo que, en caso de incumplimiento de la misma con relevancia penal, el sujeto pasivo es el trabajador y el sujeto activo es el empresario del que aquél depende y que no le proporciona los medios necesarios para desarrollar su trabajo en condiciones de salubridad y seguridad laboral. En cambio, la segunda tiene por objeto tutelar y preservar la seguridad e integridad de los usuarios de dicho medio de transporte, en este caso el ferroviario, no solo de los que en él desempeñan su actividad laboral. Y digo que no posible confundir una y otra normativa por la sencilla razón de que sus repercusiones en el ámbito penal -único que aquí interesa- son muy distintas.

En este caso, la vulneración de la normativa laboral solo podría ser imputable al empleador del maquinista, que no es otra que RENFE, sin que responsabilidad alguna pudiera exigirse en este ámbito a ADIF, pues no guarda vinculación laboral alguna con el Sr. XXX. Es más, incluso en lo que se refiere a una presunta corresponsabilidad de ADIF en este ámbito, lo cierto es que el incumplimiento que a la misma se imputa, concretamente a su dirección de seguridad en la circulación, guarda relación, no con la legislación de prevención de riesgos laborales, sino con presuntos incumplimientos de normativa destinada a regular la seguridad en la circulación, lo que excluiría la aplicación de los tipos penales previstos en los arts. 316 y ss. CP. En efecto, este tipo de delitos tutelan al trabajador (sujeto pasivo) frente a su empleador (sujeto activo), en aquellos casos en que éste priva a aquél de los medios necesarios para desempeñar su labor en condiciones de seguridad. Ahora bien, los medios de los que tratamos son los previstos en la normativa de

prevención de riesgos laborales y han de estar estrechamente vinculados al desarrollo de su puesto de trabajo. No pueden reputarse como tales aquellos medios que vienen exigidos, no por la normativa laboral, sino por la normativa de seguridad en la circulación ferroviaria. Por eso, cuando el recurrente sostiene que se privó al trabajador de los medios necesarios para desempeñar su trabajo en condiciones de seguridad, debe especificar a qué medios se refiere, y debe identificar además la normativa laboral que impone tales medios como vinculados al desempeño de dicha actividad. Sin embargo, no es esto lo que acontece en este caso. Aquí los medios cuya ausencia se denuncia como determinante del resultado producido (ERTMS, señalización, balizas, cuadro de velocidades etc.) no son medios cuya exigencia derive de la legislación laboral sino de la legislación reguladora de la circulación ferroviaria vinculados a la infraestructura ferroviaria y, más en concreto, al subsistema de control, mando y señalización, por lo que su ausencia y/o defecto no puede ser imputable a RENFE sino, en todo caso, a ADIF que, a su vez, no es empleador del maquinista ni guarda con él relación alguna de dependencia laboral, por lo que no concurren los elementos de tipicidad exigidos por dichos preceptos.

Partiendo de tales premisas, es obvio que en este caso, las diligencias practicadas permiten concluir que la causa directa, inmediata, y que decididamente ha desencadenado el desgraciado accidente que tuvo lugar el pasado 24 de julio de 2013 fue el exceso de velocidad. Y es que, como hemos visto, el tren entra en el túnel que precede a la curva a una velocidad de 195 Km/h y descarrila a una velocidad de 179 Km/h cuando la máxima permitida era de 80 Km/h. Y la responsabilidad de tal exceso de velocidad reside en la imprudencia del maquinista fruto de una conducción desatenta a las circunstancias de la vía y a su señalización, motivada a su vez por una llamada del interventor que se prolonga más de lo necesario. No podemos reprochar al maquinista que hubiera atendido dicha llamada pues, como bien ha explicado en su declaración, es el interventor el que revisa y comunica al maquinista cualquier incidencia de relevancia que pueda acaecer en el tren, incluso la existencia de un incendio en algún vagón o cualquier otra causa similar vinculada a la seguridad del tren. Sin embargo, lo cierto es que en este caso concreto la llamada no tenía por objeto comunicar una incidencia que requiriese urgente solución o de especial gravedad para la seguridad del tren sino únicamente preguntar al maquinista si era posible entrar en la estación de Pontedeume por la vía 2 en lugar de la vía 1. Pues bien, una respuesta a tan sencilla cuestión planteada por el revisor no requiere de 1 minuto y 42 segundos de conversación, con la consiguiente merma de atención a las circunstancias de la vía que ello produjo, como lo evidencia el hecho de que el maquinista hubiera obviado el cartel de aviso de cambio de modo ASFA existente en el PK 80+803 y, sobre todo, que hubiere

rebasado la señal avanzada E'7 sin reducir la velocidad, cuando el propio maquinista afirma en su declaración que esa señal avanzada era la que precisamente tomaba como punto de referencia para iniciar progresivamente la reducción de velocidad antes de tomar la fatídica curva. Tal conducta imprudente contribuye causalmente al resultado finalmente producido y la consideración de tal imprudencia como grave deriva del hecho de que en este caso el deber de diligencia exigible al investigado no es el propio de cualquier hombre medio ideal, sino que se trata de un deber de diligencia superior por la propia cualificación profesional del mismo (maquinista-jefe de tren con una dilatada experiencia en el sector ferroviario), por el hecho de ser el máximo responsable de la conducción de un medio de transporte que es capaz de alcanzar velocidades de más de 200 km/h y, en definitiva, por el hecho de llevar a bordo del mismo a más de 200 personas, por lo que el deber diligencia, materializado en este caso en el deber de atención permanente a las circunstancias de la vía y de respeto a su señalización, resulta especialmente extremo y relevante por las consecuencias que su infracción puede comportar, y eso es lo que cualifica en este caso la gravedad de la citada imprudencia profesional.

En definitiva, el maquinista del tren ha incumplido su obligación esencial: respetar el cuadro de velocidades máximas y ello ha generado un resultado catastrófico. El hecho de que otros responsables de ADIF hayan incumplido también presuntamente su obligación de realizar una correcta evaluación de los riesgos que pudiera comportar mejoras en la infraestructura o en el subsistema de control, mando y señalización, no excluye la responsabilidad del maquinista ni lo exonera de su presunta responsabilidad en la causación del siniestro pues, de haber respetado el cuadro de velocidades que tenía a su disposición, tal y como hizo en múltiples ocasiones anteriores en que circuló por ese mismo punto, el accidente no se hubiera producido. En efecto, teniendo a la vista el día de autos la documentación que es preceptiva de acuerdo con la reglamentación, en concreto el Documento de Tren, el Libro Horario de Trenes y el Cuadro de Velocidades Máximas desde el 31 de mayo de 2013 y la Consigna B desde el 15 de junio de 2013, y habiendo realizado además el servicio comercial por la línea 082 entre Ourense y Santiago de Compostela desde diciembre de 2011, realizando un total de 59 servicios en ambos sentidos todos ellos con el sistema de ayuda a la conducción ASFA Digital activado y en servicio, de los que 18 (a partir de noviembre de 2012) fueron con el material móvil S-730, el maquinista hizo caso omiso a las indicaciones de dicha documentación y a la señalización existente en la vía, lo que motivó finalmente el resultado. Ello implica no solo la imposibilidad de acordar el archivo impetrado sino también la imposibilidad de reputar tales hechos constitutivos de falta, tal y como se solicita con carácter subsidiario.

SEXTO.- *Recurso de reforma interpuesto por el Procurador Fernando Leis Espasandín en representación de Dña. M^a XXX.*

El recurso pivota sobre dos pretensiones: una de ellas impetra el mantenimiento de la imputación del Sr. XXX y del Sr. XXX; y la otra arguye vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva al no haberse acordado la declaración testifical de XXX, Jefe de Seguridad de la ERA y de XXX en su condición de Director General de la línea de Alta Velocidad Noroeste. Ya nos hemos pronunciado al respecto sobre lo mismo en recursos anteriores muy similares (véase FJ SEGUNDO), por lo que hemos de reiterar lo ya dicho.

Empezando por el primer punto, en cuanto a la imputación del Sr. XXX, como ya se dijo en el Auto impugnado y ahora se reitera, el Sr. XXX, Director de Seguridad en la Circulación de RENFE a la fecha de los hechos, la razón de su imputación residía en buena parte en la declaración prestada en su día por el Sr. XXX que atribuía al Sr. XXX similar grado de responsabilidad que la que compete al propio Director de Seguridad en la Circulación de ADIF. Sin embargo, tal y como se ha probado a lo largo de la presente investigación, el marco de competencia de cada uno de ellos es lógicamente dispar, como lo es, por tanto, su grado de responsabilidad en la génesis del accidente. En efecto, la responsabilidad del Sr. XXX se ciñe al *material rodante y a la formación del maquinista*. Esa es su competencia y al respecto no consta que hubiere incurrido en incumplimiento normativo y/o técnico alguno. Así, por lo que respecta al material rodante, debemos traer una vez más a colación las conclusiones emitidas al respecto por el perito judicial Sr. XXX el cual se ocupó minuciosamente del análisis de toda la documentación obrante en autos relativa a dicho material para concluir que el mismo cumplía todas las exigencias técnicas y normativas exigibles. Del mismo modo, y por lo que respecta al personal o maquinista del tren, no cabe duda de que el Sr. XXX reunía todas las condiciones exigibles para poder gobernar el tren en condiciones de seguridad siempre y cuando respetase la documentación del tren que la propia RENFE le había proporcionado (Cuadro de Velocidades, Libro Diario etc). En definitiva, la Dirección de Seguridad en la Circulación de Renfe ha cumplido con su cometido que no era otro más que habilitar un material rodante técnicamente adecuado y poner a los mandos del mismo a un maquinista debidamente formado y dotado de las habilitaciones profesionales legalmente exigibles y al que se ha proporcionado la documentación del tren necesaria para llevar a cabo su cometido en las debidas condiciones de seguridad. Esas eran las obligaciones esenciales del Sr. XXX y las ha cumplido pues no consta que en la causación del siniestro hubiere tenido incidencia alguna un posible defecto del material rodante, de la documentación del tren o de la formación y/o habilitación del propio maquinista

Sr. XXX. El único elemento que pudo contribuir causalmente al siniestro, además de la imprudencia del propio maquinista, es una incorrecta valoración del riesgo por fallo humano vinculado a la infraestructura de la vía y más concretamente al subsistema de control, mando y señalización, pero la gestión de dicho riesgo compete en exclusiva a ADIF, y de modo específico a la Dirección de Seguridad en la Circulación que venía ostentando el Sr. XXX, sin que por parte de la homónima Dirección de RENFE pudiera imponerse criterio técnico al respecto, y prueba de ello es que, cuando en junio de 2012 se decide desconectar el ERTMS embarcado tal decisión la adopta el Sr. XXX, prueba evidente de que el Sr. XXX, por sí solo, no podía hacerlo al carecer de la competencia sobre la infraestructura y el subsistema de control, mando y señalización. Dicho de modo más sencillo, a lo largo de la presente instrucción se ha constatado que en el lugar del accidente, a la fecha de los hechos, existía un riesgo de descarrile por exceso de velocidad que se veía incrementado por la existencia de una transición significativa de velocidad y por la ausencia de un sistema de control en la infraestructura que conjurase dicho riesgo después de que, tras la modificación del proyecto inicial, se hubiere privado de ERTMS a los últimos ocho kilómetros de la vía, aproximadamente, situación de riesgo que se incrementa cuando en junio de 2012 se decide desconectar el sistema embarcado. En tales condiciones, en caso de fallo humano, realmente no existía una segunda barrera de seguridad que conjurase ese riesgo. Pues bien, a quién compete evaluar ese riesgo y adoptar las medidas precisas para atajarlo es a ADIF, concretamente a la Dirección de Seguridad en la Circulación, pues es ella quién ostenta la capacidad de introducir cambios en la infraestructura y en el subsistema de control, mando y señalización que evitasen ese riesgo, sin que el Sr. XXX ostente competencia alguna en ese ámbito. En conclusión, la evaluación de ese riesgo, de haberse realizado correctamente, debió traducirse en actuaciones de seguridad sobre la infraestructura y tal cometido era de la exclusiva competencia del Sr. XXX, razón por la cual se mantiene la imputación de éste y se deja sin efecto la del Sr. XXX que, en su condición de Director de Seguridad en la Circulación de RENFE carecía de competencia alguna en lo que se refiere a la infraestructura de la vía y en cuanto al subsistema de control, mando y señalización, ámbito en el cual se produjo una incorrecta evaluación del riesgo por fallo humano que justifica el reproche penal que aquí se dirige contra el Sr. XXX.

En segundo lugar, en lo que respecta al Sr. XXX, la razón de su imputación inicial residía en garantizar su derecho de defensa a la hora de tomarle declaración dado que, en función de su consideración de Gerente del Área de Seguridad en la circulación del Noroeste de ADIF, cabría la posibilidad de reprocharle, al igual que al Sr. XXX, carencias en el cumplimiento de su cometido a la hora de evaluar el riesgo

derivado del fallo humano en relación a la infraestructura ferroviaria. Sin embargo, a la vista de su declaración, es evidente que más allá de la denominación de su cargo, la verdad es que carece el mismo de competencia alguna en el ámbito de la evaluación de riesgos que aquí nos ocupa, y prueba de ello es que en ninguno de los documentos vinculados a la seguridad en la circulación y evaluación de riesgos aparece el Sr. XXX por lo que, respecto del mismo carecemos de elementos indiciarios suficientes para sustentar su imputación.

Por último, en lo que se refiere a la declaración en calidad de testigo de XXX, Jefe de Seguridad de la ERA, hemos de insistir en que dicha diligencia resulta redundante a los efectos que aquí interesan si tenemos en cuenta que el Sr. XXX ha contestado ya por escrito no una, sino dos veces al menos, a las preguntas que le fueron formuladas por las partes y por el propio órgano judicial, obrando en autos testimonio de dichas contestaciones por lo que reiterar esa diligencia resulta innecesario y redundante, sin perjuicio de su proposición para el acto del juicio oral. Y otro tanto cabe decir del testimonio de XXX cuya utilidad no se justifica pues es obvio y es un hecho reconocido que hubo un cambio de Proyecto pero ello carece de relevancia penal alguna. Lo importante no es el cambio de Proyecto sino que, cualquiera que fuere el Proyecto finalmente aprobado, se hubiere realizado una evaluación de riesgos ajustada a la normativa aplicable, y tal deber compete a la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF como ha quedado ya sobradamente probado, de ahí la inutilidad de la diligencia propuesta.

Finalmente se alude en el recurso a cuestiones relativas al alcance de las secuelas de la recurrente, pero tal cuestión, tal y como ya se dijo anteriormente, no obsta la prosecución del procedimiento por los cauces del abreviado debiendo ser en el marco del juicio oral donde finalmente se dilucide tal cuestión a la vista de los informes y pruebas aportadas.

SÉPTIMO.- *Recurso de reforma interpuesto por la Procuradora Ana M^a Fernández Durán en representación de XXX y otros.*

El recurso y los motivos en los que se sustenta son idénticos a los formulados por el Procurador Sr. Leis Espasandín en representación de Dña. M^a XXX y que ya ha sido resuelto en el FJ SEXTO de la presente resolución por lo que me remito expresamente a lo expuesto en dicho FJ al objeto de evitar innecesarias redundancias.

OCTAVO.- *Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora M^a Natividad Alfonsín Somoza en representación de D. XXX y otros.*

En primer lugar, respecto de los presuntos errores materiales a los que se alude en el recurso, no es este el cauce legal adecuado para solventar tal cuestión. En cualquier caso, dichos errores carecen de relevancia en lo que se refiere al objeto y finalidad del Auto impugnado, y siempre pueden ser objeto de corrección en el futuro con ocasión del dictado del Auto de apertura de juicio oral en que ya ha de realizarse un pronunciamiento más definitivo en lo que se refiere al alcance de la responsabilidad civil que, en buena medida, es el ámbito en el que han de surtir efecto tales correcciones.

En lo que se refiere propiamente al contenido del Auto que aquí nos ocupa, solicita el recurrente el mantenimiento de la imputación del Sr. XXX y del Sr. XXX. Los argumentos que esgrime para ello no son novedosos sino reproducción de otros similares sobre los cuales ya me he pronunciado como por ejemplo en el FJ SEGUNDO de la presente resolución al que expresamente me remito.

Y, en lo que se refiere a la práctica de nuevas diligencias, en cuanto al testimonio de XXX, me remito a lo ya dicho anteriormente sobre esto mismo. Y, en cuanto al resto de diligencias que se solicitan en la alegación CUARTA del recurso, ignoro la utilidad de tales diligencias, máxime cuando, a la altura de la presente instrucción, se han practicado ya diligencias suficientes acerca de la evaluación de riesgos inherente a la puesta en funcionamiento de la línea, por lo que los nuevos informes que ahora se impetran, en buena medida se refieren a hechos ya esclarecidos y, en otros casos, resultan redundantes como por ejemplo solicitar un nuevo informe pericial cuando ya existen unos cuantos en el proceso, incluidos seis elaborados por otros tres peritos judiciales. Y, en lo que se refiere concretamente a recabar informes de la Inspección de Trabajo y testificales de responsables vinculados al sector de prevención de riesgos laborales, resultan inútiles si tenemos en cuenta los hechos que se investigan y las imputaciones penales que se sustentan en el Auto impugnado, sin que del escrito de recurso se justifique en modo alguno la utilidad de dichas diligencias en relación con el objeto de la presente investigación.

NOVENO.- *Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora Rita Goimil Martínez en representación de Dña. XXX y otros.*

En la misma línea que otros recursos previos, solicita el recurrente el mantenimiento de la imputación del Sr. XXX y del Sr. XXX. Los argumentos que esgrime para ello no son novedosos sino reproducción de otros similares sobre los cuales ya me he pronunciado como por ejemplo en el FJ SEGUNDO de la presente resolución al que expresamente me remito.

Y, en lo que se refiere a la práctica de nuevas diligencias, insiste el recurrente en solicitar la testifical de XXX, por lo que me remito a lo ya dicho anteriormente sobre esto mismo.

DÉCIMO.- *Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora Rita Goimil Martínez en representación de D. XXX y otros.*

El recurso resulta muy genérico y ello dificulta su resolución pues se realizan una serie de afirmaciones genéricas sobre el diseño del Proyecto de la línea y su modificación y de ahí pretenden extraerse nuevas imputaciones sin una mínima concreción. En síntesis podemos decir que lo que se pretende en el recurso es ampliar el marco de imputación a la "Administración ferroviaria", englobando bajo tal concepto genérico al Ministerio de Fomento, ADIF y RENFE, y, asimismo, a la UTE que "redactó el proyecto modificado" e incluso a la evaluadora INECO. A todos ellos se los considera responsables pero no sabemos exactamente por qué motivo pues en el recurso no se llega a precisar ni a especificar qué conductas concretas se atribuyen a cada cual y en qué diligencias de investigación se sustenta tal imputación. Pues bien, una vez más hemos de recordar que nos hallamos en sede de responsabilidad penal, no civil, lo que exige un esfuerzo de concreción añadido. Además, dada la índole del delito que se investiga consistente en lesiones y homicidio por imprudencia grave, no basta con aludir a entidades o personas jurídicas como presuntas responsables de tales hechos, sino que es necesario describir conductas concretas respecto de personas físicas y sujetos determinados cuya acción u omisión hayan podido contribuir causalmente al resultado finalmente producido. Nada de esto se hace en el recurso, lo cual, insisto, dificulta su resolución y sería suficiente para desestimarlos. En todo caso, solo conviene añadir que lo que resulta penalmente relevante en este caso no es tanto que un proyecto haya sido modificado, sino que el que finalmente resulte aprobado se ajuste a la normativa aplicable, y en este caso no se ha probado incumplimiento normativo alguno salvo, quizás, el referido a la tan manida evaluación de riesgos cuya gestión compete, en última instancia, a la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF. Por lo demás, la función que esta evaluación desempeña la UTE e INECO ya ha sido descrita en el Auto recurrido y en ninguno de tales casos se aprecia incumplimiento normativo alguno de tales entes por las razones ya apuntadas en el meritado Auto al que me remito expresamente para evitar tediosas reiteraciones.

En cuanto a los defectos o ausencias de señalización y ERTMS, la irrelevancia causal de tal cuestión ya ha sido tratada hasta la saciedad a lo largo de la presente instrucción y sobre ella ya se ha pronunciado además la propia Audiencia Provincial en el Auto de fecha 26 de mayo de 2016 que dejó zanjada tal cuestión.

Por último, se alega la vulneración del art. 299 de la LECRIM y del derecho de defensa al haberse denegado determinadas diligencias. Lo cierto es que no se indica en el recurso que diligencias son las que se deniegan, solo se indica que serían las aludidas en el razonamiento jurídico noveno del Auto que se recurre y que, si bien no son diligencias cuya práctica hubiere impetrado la recurrente, sí lo hace ahora adhiriéndose a otras peticiones similares de otros recurrentes. Pues bien, una vez más se trata de una alegación genérica desprovista de una mínima fundamentación fáctica o jurídica. Ni siquiera se especifica qué tipo de diligencias se estima que son necesarias y cuya denegación habría causado indefensión, por lo que me remito a lo ya dicho en el Auto impugnado sin tener nada más que añadir pues nada nuevo se expone en el recurso planteado.

UNDÉCIMO.- *Recurso de reforma interpuesto por la Procuradora M^a Jesús Fernández-Rial López en representación de la Asociación de Perjudicados por el Accidente Ferroviario del Alvia Santiago (APAFAS).*

El recurso sigue la misma línea que otros ya resueltos con anterioridad en el sentido se solicitar la testifical de C. XXX, si bien en este caso como diligencia complementaria, y solicitar asimismo el mantenimiento de la imputación de los Sres. XXX y XXX. Los argumentos son idénticos a los ya tratados en anteriores recursos como el interpuesto por la Plataforma Víctimas del Alvia y resuelto en el FJ SEGUNDO de la presente resolución por lo que me remito expresamente a lo allí expuesto y procede por idénticos razonamientos la desestimación de este recurso presentado por APAFAS.

DUODÉCIMO.- Finalmente, respecto de los escritos de adhesión a los recursos interpuestos, toda vez que los mismos se limitan a reiterar los mismos argumentos y motivos de impugnación que han sido esgrimidos en dichos recursos, me remito a lo resuelto respecto de cada uno de ellos en los fundamentos jurídicos precedentes.

De igual modo, en lo que respecta a los diversos escritos presentados impetrando aclaración y/o rectificación respecto de aspectos relativos a la sanidad de los lesionados, identificación de perjudicados, estado y alcance de las secuelas y otros perjuicios causados, podrá realizarse en ulteriores fases procesales con determinación definitiva a resultas del acto del juicio oral. En cualquier caso, como ya se dice en el Auto impugnado, la falta de sanidad de las lesiones o la determinación definitiva del elenco de perjudicados no es óbice para acordar el impulso del procedimiento por los cauces del procedimiento abreviado siempre y cuando se hayan cumplido los objetivos previstos en el art. 299 de la LECRIM. en relación con el art. 779 de la

misma Ley y existan elementos suficientes para que las partes puedan formular sus escritos de acusación (art. 778.2 de la LECRIM).

DÉCIMO-TERCERO.- Que habiéndose interpuesto en algunos casos subsidiariamente, en tiempo y forma, recurso de apelación por los recurrentes, es procedente admitirlo a trámite, conforme a las normas del art. 766 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

No obstante, en este caso conviene hacer una matización pues, si bien es cierto que normalmente la admisión a trámite de los recursos de apelación lo es en un solo efecto, devolutivo y no suspensivo, en este caso concreto estimo necesario y prudente acordar la admisión a trámite en ambos efectos con suspensión del trámite de calificación y de resolución de petición de diligencias complementarias hasta que dispongamos de resolución firme pues en el Auto que ahora se recurre se incluyen pronunciamientos dispares como son la imputación de unas personas y el sobreseimiento de la causa respecto de otras, lo que introduce un factor de complejidad procesal considerable en una causa ya de por sí muy compleja que aconseja esperar a la firmeza del Auto recurrido antes de avanzar con ulteriores fases procesales. Es por ello por lo que, si bien ya obran en la causa presentados numerosos escritos de acusación, no se dará trámite a los mismos hasta que el Auto impugnado sea firme, momento en el cual se continuará con el trámite de calificación en función del resultado de la resolución recaída en apelación. Es por ello por lo que, igualmente, la petición de diligencias complementarias suscitada por algunas partes habrá de ser resuelta una vez dispongamos de resolución de los recursos de apelación pues las diligencias cuya práctica se solicita como complementarias en su mayor parte son reproducción de las ya solicitadas en los propios recursos de reforma y que ya han sido desestimadas en el presente Auto, estando solo pendiente de ser evaluado en segunda instancia de ahí que resulte necesario estar a la espera del resultado de la apelación para evitar incurrir en resoluciones contradicciones.

En atención a lo expuesto,

PARTE DISPOSITIVA

Se desestima el *recurso de reforma interpuesto por la Procuradora Doña Susana Cabanas Prada en representación de Doña XXX contra el Auto de fecha 3/12/2018*, advirtiéndole que contra dicho Auto podrá interponer recurso de apelación dentro de los CINCO días siguientes al de la notificación de la presente resolución, en los términos previstos en el art. 766 de la LECrim.

Se desestima el recurso de reforma interpuesto por el Procurador Santiago Gómez Martín en representación de PLATAFORMA VÍCTIMAS ALVIA 04155 y otros contra el Auto de fecha 3/12/2018, advirtiéndole que contra dicho Auto podrá interponer recurso de apelación dentro de los CINCO días siguientes al de la notificación de la presente resolución, en los términos previstos en el art. 766 de la LECrim.

Se desestima el recurso de reforma interpuesto por el Procurador Antonio Cuns Núñez en representación de D. XXX contra el Auto de fecha 3/12/2018 y, habiéndose interpuesto legalmente y de forma subsidiaria, recurso de apelación, conforme a lo dispuesto en el art. 766.4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, dese traslado al recurrente por término de CINCO DIAS a fin de que formule alegaciones al recurso de apelación y pueda presentar en su caso los documentos justificativos de sus pretensiones, y una vez efectuado dese cuenta para acordar lo procedente.

Se desestima el recurso de reforma interpuesto por el Abogado del Estado en representación de ADIF contra el Auto de fecha 3/12/2018, advirtiéndole que contra dicho Auto podrá interponer recurso de apelación dentro de los CINCO días siguientes al de la notificación de la presente resolución, en los términos previstos en el art. 766 de la LECrim.

Se desestima el recurso de reforma interpuesto por el Procurador Juan José Belmonte Pose en representación de D. XXX contra el Auto de fecha 3/12/2018 y, habiéndose interpuesto legalmente y de forma subsidiaria recurso de apelación, conforme a lo dispuesto en el art. 766.4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, dese traslado al recurrente por término de CINCO DIAS a fin de que formule alegaciones al recurso de apelación y pueda presentar en su caso los documentos justificativos de sus pretensiones, y una vez efectuado dese cuenta para acordar lo procedente.

Se desestima el recurso de reforma interpuesto por el Procurador Fernando Leis Espasandín en representación de Dña. XXX contra el Auto de fecha 3/12/2018, advirtiéndole que contra dicho Auto podrá interponer recurso de apelación dentro de los CINCO días siguientes al de la notificación de la presente resolución, en los términos previstos en el art. 766 de la LECrim.

Se desestima el recurso de reforma interpuesto por la Procuradora Ana M^a Fernández Durán en representación de XXX y otros contra el Auto de fecha 3/12/2018, advirtiéndole que contra dicho Auto podrá interponer recurso de apelación dentro de los CINCO días siguientes al de la notificación de la presente resolución, en los términos previstos en el art. 766 de la LECrim.

Se desestima el *recurso de reforma interpuesto por la Procuradora M^a Natividad Alfonsín Somoza en representación de D. XXX y otros contra el Auto de fecha 3/12/2018 y, habiéndose interpuesto legalmente y de forma subsidiaria recurso de apelación, conforme a lo dispuesto en el art. 766.4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, dese traslado al recurrente por término de CINCO DIAS a fin de que formule alegaciones al recurso de apelación y pueda presentar en su caso los documentos justificativos de sus pretensiones, y una vez efectuado dese cuenta para acordar lo procedente.*

Se desestima el *recurso de reforma interpuesto por la Procuradora Rita Goimil Martínez en representación de Dña. XXX y otros contra el Auto de fecha 3/12/2018 y, habiéndose interpuesto legalmente y de forma subsidiaria recurso de apelación, conforme a lo dispuesto en el art. 766.4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, dese traslado al recurrente por término de CINCO DIAS a fin de que formule alegaciones al recurso de apelación y pueda presentar en su caso los documentos justificativos de sus pretensiones, y una vez efectuado dese cuenta para acordar lo procedente.*

Se desestima el *recurso de reforma interpuesto por la Procuradora Rita Goimil Martínez en representación de D. XXX y otros contra el Auto de fecha 3/12/2018 y, habiéndose interpuesto legalmente y de forma subsidiaria recurso de apelación, conforme a lo dispuesto en el art. 766.4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, dese traslado al recurrente por término de CINCO DIAS a fin de que formule alegaciones al recurso de apelación y pueda presentar en su caso los documentos justificativos de sus pretensiones, y una vez efectuado dese cuenta para acordar lo procedente.*

Se desestima el *recurso de reforma interpuesto por la Procuradora M^a Jesús Fernández-Rial López en representación de la Asociación de Perjudicados por el Accidente Ferroviario del Alvia Santiago (APAFAS) contra el Auto de fecha 3/12/2018, advirtiéndole que contra dicho Auto podrá interponer recurso de apelación dentro de los CINCO días siguientes al de la notificación de la presente resolución, en los términos previstos en el art. 766 de la LECrim.*

En todos los casos anteriores la admisión a trámite del recurso de apelación será en ambos efectos, con suspensión del trámite de calificación y de resolución de petición de diligencias complementarias hasta que dispongamos de resolución firme, en los términos acordados en el FJ décimo tercero de la presente resolución.

Así lo manda y firma D. ANDRES LAGO LOURO, MAGISTRADO-JUEZ del XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3 de SANTIAGO DE COMPOSTELA. Doy fe.

EL MAGISTRADO-JUEZ

LA LETRADA ADM. JUSTICIA