

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

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

904100

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

DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013

Delito/falta: HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA
Denunciante/querellante:
Procurador/a: D/Dª
Abogado/a: D/Dª
Contra:
Procurador/a: D/Dª
Abogado/a: D/Dª

AUTO

Que dicto, Luis Aláez Legerén, Magistrado-Juez del Juzgado de Instrucción N° 3 de esta ciudad, en las diligencias previas n° 4069/2013.

En Santiago de Compostela, a 13 de febrero de 2014.

HECHOS

PRIMERO.- En fecha de 24 de enero de 2014 se presentó por el procurador D. Juan José Belmonte Pose, en nombre y representación de Francisco José Garzón Amo, un escrito suplicando que, de conformidad con lo acordado por auto de fecha de 2 de diciembre de 2013, se requiera a RENFE Operadora, para que aporte a la causa todos los partes de incidencia que dieron lugar a la desconexión del ERTMS en la línea 082 Orense-Santiago en fecha de 24 de junio de 2012, relativos a los trenes de la Serie 730.

SEGUNDO.- En igual fecha se presentó asimismo por el procurador D. Juan José Belmonte Pose, en nombre y representación de Francisco José Garzón Amo, un escrito suplicando que se tuviese por aportada copia del correo electrónico con asunto "Particularidades línea AV 082" enviado por D. José Ramón I.M., el día 26 de enero de 2012 a las 13.48 horas, a D. Ángel L.P., y al cual se hace referencia en la documentación aportada por RENFE Operadora a requerimiento efectuado por el juzgado a través de auto de fecha de 16 de enero de 2014, así como que se requiera a dicha empresa la aportación de dicho documento a autos.

TERCERO.- Por el procurador D. Fernando González Concheiro Álvarez, en nombre y representación de Abelardo Esteban V.P. y de Irene P.G., se presentó escrito en fecha de 24 de enero de 2014 de denuncia por los hechos que motivaron la presente causa, solicitando la práctica de determinadas diligencias de investigación: a) Requerimientos a ADIF y RENFE para que aporten copias de las pólizas de seguro en virtud de los cuales hayan asumido el riesgo de responsabilidades pecuniarias ..b) que se proceda a recibir declaración en calidad de testigos a José Ramón I.M. y a José Luis R.V..

CUARTO.- Por el procurador D. Fernando González Concheiro Álvarez, en nombre y representación de Álvaro G.B., se presentó en fecha de 24 de

enero de 2014 escrito de denuncia por los hechos que motivaron la presente causa, solicitando la práctica de determinadas diligencias de investigación: a) Que se requiera a ADIF y RENFE para que aporten copias de las pólizas de seguro en virtud de los cuales hayan asumido el riesgo de responsabilidades pecuniarias ..b) Que se proceda a recibir declaración en calidad de testigos a José Ramón I.M. y a José Luis R.V.; y c) Que se proceda a tomar declaración al Presidente de las entidades denunciadas RENFE y ADIF.

QUINTO.- Por la procuradora D^a. María Jesús Fernández-Rial, en nombre y representación de la ASOCIACIÓN DE PERJUDICADOS POR EL ACCIDENTE FERROVIARIO DEL ALVIA SANTIAGO(O APAFAS), se presentó un escrito en fecha de 27 de enero de 2014 solicitando que se tenga por aportada copia del nº 56 de la revista de ADIF denominada "Líneas" y que se requiera a ADIF para que aporte al procedimiento el original de la citada revista.

SEXTO.- En fecha de 12 de febrero de 2014 se presentó por el procurador D. Juan José Belmonte Pose, en nombre y representación de Francisco José Garzón Amo, un escrito, acompañado de una carta que refleja una situación de peligro análoga en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, suplicando que se admita y se realicen los actos procesales que por el juzgado se estimen oportunos.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

ÚNICO.- ADIF, en el número 56, /diciembre de 2011-enero de 2012/, de su revista "Líneas" anunciaba que desde el 10 de diciembre de 2011 la alta velocidad era ya realidad en Galicia, cumpliéndose el compromiso adquirido por el Ministerio de Fomento para abrir esta primera línea de alta velocidad de Galicia en el año 2011; de modo que Galicia entra, con los 150 kilómetros de la línea de alta velocidad que une Ourense, Santiago de Compostela y A Coruña, en el ferrocarril del siglo XXI y pasa a disponer del modo de transporte más eficiente, sostenible y seguro.

Luego describía la línea Ourense-Santiago de Compostela-A Coruña, integrada en la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, como el eje de las futuras conexiones entre el centro peninsular y Galicia con 150 kilómetros de longitud, de los que 87,1 km corresponden al tramo en alta velocidad entre Ourense y Santiago y 62 km los que conectan Santiago de Compostela con A Coruña, con doble vía de alta velocidad en ancho convencional y travesía polivalente, que permitirá en el futuro el cambio al ancho internacional, electrificada, con parámetros de alta velocidad y diseñada para velocidades máximas de 350 km/h.

Y, por último, destacaba entre sus ventajas, de un lado, la reducción del tiempo de viaje entre Ourense y A Coruña en 1 hora y 15 minutos y en 1 hora entre Ourense y Santiago de Compostela; y, de otro, la mejora de la seguridad con la aplicación de nuevos procesos y el uso de tecnologías punta en los sistemas de conducción automática de trenes, subrayando que el ERTMS es el sistema utilizado para la señalización y control del tráfico en las líneas de alta velocidad en España.

Tras el trágico accidente de 24 de julio de 2013, el actual Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, ante la Comisión de Fomento el día 8 de agosto de 2013, negó que el accidente ocurrido en Santiago de Compostela hubiese sido un accidente de alta velocidad, diciendo

que "...La alta velocidad es un sistema que integra tres elementos: una línea de alta velocidad, un tren de alta velocidad y un sistema de seguridad de alta velocidad, que permita circular a velocidades superiores a 220 kilómetros por hora. Para que hablemos de alta velocidad se tienen que dar estas tres características a la vez, y en el caso del accidente de Santiago ni el tramo en que se produce –el tramo de acceso a la estación- ni el sistema de seguridad ASFA eran de alta velocidad. Por esta razón el tren no estaba autorizado ni el sistema le permitía circular a más de 200 kilómetros por hora...". Por tanto, de los 87,1 km anunciados como de alta velocidad entre Ourense y Santiago de Compostela ahora parece que sólo 80 km son de alta velocidad, porque los 7 km anteriores a la estación de Santiago no reúnen aquellas características que se dicen son esenciales para considerar que estamos ante alta velocidad.

Sin embargo, la cuestión no es tan pacífica porque los contornos de la alta velocidad no son tan claros. El Real Decreto 1191/2000, de 23 de junio, sobre Interoperabilidad del Sistema Ferroviario Transeuropeo de Alta Velocidad, por el que se traspone al ordenamiento jurídico interno la Directiva 96/44/CE del Consejo Europeo, de 23 de julio de 1996, extiende el concepto Alta Velocidad a:

- a) Las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h.
- b) Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de los 200 km/h, y
- c) Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso.

Además también considera trenes de alta velocidad los concebidos para circular:

- a) A una velocidad de 250 km/h como mínimo en las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, pudiéndose al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h, o bien
- b) A una velocidad del orden de 200 km/h en las líneas de la sección primera (las antes descritas), en caso de ser compatibles con las posibilidades de esas líneas.

E igual extensión le dio al concepto de alta velocidad el Real Decreto 355/2006, de 29 de marzo, sobre Interoperabilidad del Sistema Ferroviario Transeuropeo de Alta Velocidad, que derogó el anterior, por el que se traspone al ordenamiento jurídico interno la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modificó la citada anterior Directiva.

Cierto es que la perspectiva con que se analiza el descarrilamiento del tren Alvia ocurrido el día 24 de julio de 2013 desde esta instancia no parte de una visión de la línea Ourense-Santiago de Compostela-A Coruña como de alta velocidad incuestionable, ya que entenderlo de otro modo, como parece que ha pretendido alguna acusación y no de forma irracional, supondría, sin más, la imputación de un comportamiento imprudente a los responsables de ADIF al

permitir la circulación en una vía de alta velocidad sin el sistema de seguridad correspondiente.

Realmente, la línea tal como se ha puesto en servicio parece responder a un método o procedimiento que combina elementos propios de la alta velocidad con otros no representativos de la misma. La línea dispone de doble vía en ancho convencional o ibérico y traviesa polivalente, que permitirá en el futuro el cambio al ancho internacional (UIC); está electrificada pero hay tramos en los que se circula en virtud de la electricidad que producen unos generadores que lleva el tren; está construida para velocidades máximas de 350 km/h, pero en la que se circula a una velocidad nunca superior a 220 km/h o 200 km/h en función de que se explote con el sistema de seguridad ERTMS o ASFA; y se rige por el Reglamento General de Circulación (RGC) y Prescripciones Técnicas y Operativas (PTO), que modifican o complementan a las normas reglamentarias.

Para circular por la línea se destinan unos trenes con singulares características que les permiten transitar por vías de ancho distinto y, además, por vías electrificadas y no electrificadas. El tren Alvia accidentado de la Serie 730 de Renfe es un tren de altas prestaciones de ancho variable, que puede circular tanto por ancho ibérico como internacional; e híbrido, que puede funcionar tanto bajo catenaria de 3 KVcc ó 25 KVca, como mediante motores diesel. Está diseñado para realizar servicios que transcurran en parte por líneas de alta velocidad y en parte por líneas convencionales. El tren consiste en una rama de la Serie 130 de Renfe a la que se incorporan dos furgones generadores diesel entre las cabezas tractoras y la rama de viajeros. Estos furgones generan la electricidad necesaria para mover los motores eléctricos del tren y para mantener los servicios a bordo en los tramos no electrificados.

La línea Ourense-Santiago de Compostela-A Coruña se explota en tramos con el sistema ERTMS, característico de la alta velocidad, con respaldo del conocido como ASFA Digital (ASFA vía 25 KV, asociado a señales de tecnología LED), y, en otros, en exclusiva con el sistema ASFA más antiguo o básico, el analógico (ASFA vía antiperturbaciones, asociado a señales de tecnología de filamento). El sistema ASFA, en cualquiera de sus versiones, proporciona información al maquinista en cabina de las condiciones más relevantes de la vía a través de balizas instaladas en ella y activa el freno de urgencia del tren, de forma automática, si el maquinista no confirma ciertas indicaciones de la vía que exigen esa validación o no limita la velocidad del tren a menos de 200 kilómetros por hora, pero no informa del punto kilométrico en que se encuentra ni obliga al tren a adecuarse a una velocidad determinada por debajo de ese límite aunque el tren la supere. El ERTMS es un sistema más avanzado y completo que el ASFA en la medida que proporciona mucha más información al maquinista y, en lo que interesa, realiza una supervisión continua de la velocidad del tren determinando la velocidad máxima en cada momento a la que puede circular. Cualquiera que sea el nivel de ERTMS con el que se opere (nivel 1 o 2), avisará al maquinista de las limitaciones de velocidad y le comunicará la obligación de frenar, y de no frenar, el sistema realiza de manera automática el frenado para cumplir con las órdenes de las señales.

En definitiva, la llamada línea de alta velocidad que une Ourense, Santiago de Compostela y A Coruña es una conexión ferroviaria compleja y novedosa en nuestro sistema que tiene su origen en una decisión de los responsables de ADIF. Éstos –en palabras del actual Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, ante la Comisión de Fomento el día 8 de agosto de 2013- tomaron la decisión trascendental de modificar el proyecto original de la línea Ourense-Santiago pasando de realizar

el montaje inicial de la vía en ancho universal (UIC) a anchó ibérico para más adelante transformarla en ancho UIC, que era el previsto en el proyecto originario. Esta decisión afecto a las instalaciones de señalización y seguridad, pasando la configuración inicial de la explotación con sistema de seguridad ERTMS para toda la línea, incluido el acceso a Santiago, a mantener ese sistema hasta el punto kilométrico 80,169, es decir, hasta aproximadamente cuatro kilómetros antes del lugar del accidente ocurrido el 24 de julio de 2013, y a explotarse desde ese PK con el sistema ASFA para asegurar la compatibilidad con el enclavamiento existente en Santiago, ya que se explotaba con ese sistema. Así se propuso por aquéllos en junio de 2010, autorizándose por el Ministro de Fomento, a propuesta del Presidente de ADIF con la conformidad del Secretario de Estado de Planificación e Infraestructura, la continuidad de las obras el 25 de abril de 2011 conforme a ese modificado del proyecto original, y poniéndose la línea en servicio con esa nueva configuración el 10 de diciembre de 2011.

Pues bien, esa decisión de los responsables de ADIF, apartada de los patrones generales del ferrocarril, de reformar y convertir una indiscutible línea de alta velocidad en una línea asimilada y la materialización de esa decisión se consideró desde los momentos iniciales de la investigación sospechosa de una imprudencia punible por cuanto conllevó un previsible incremento del riesgo en la circulación que no se considera adecuado socialmente, pues esa adecuación, en la concepción provisional que se sostiene, imponía abstenerse de realizar ese cambio si se rebajaban las condiciones de seguridad como se hizo. Como toda actividad de riesgo la ferroviaria se admite dentro de ciertos límites. La transformación de esa línea de alta velocidad proyectada y comenzada a ejecutar en la nueva línea parece haber supuesto para la sociedad tan sólo un beneficio menor, un beneficio que no ampararía o justificaría aquel incremento del riesgo, ya que presumiblemente la única utilidad que obtuvo la sociedad con aquella decisión ha sido el ahorro de unos minutos de viaje entre Ourense y Santiago como contrapartida a un importante aumento del riesgo para la vida de los cientos o miles de personas que utilizan la línea cada día, pues, eliminado el sistema ERTMS, el ASFA no avisa al maquinista del cambio o reducción de velocidad de 200 a 80 km/h en el lugar de Angrois para transitar por la curva de A Grandeira y de no reducir la velocidad el maquinista el sistema no realiza de forma automática el frenado. Aún cuando la decisión en abstracto se considere legítima la manifestada escasa utilidad social obligaría a reducir el incremento de riesgo a cuotas mínimas, es decir, la reforma de la línea solo sería aceptable si se adoptasen las medidas necesarias para que el incremento de riesgo fuese ínfimo y, en cualquier caso, inferior al generado.

Esto y no otra cosa es lo que se ha defendido desde esta instancia cuando se ha señalado reiteradamente que la supresión de la explotación con el sistema ERTMS en el enclavamiento de Santiago, en el lugar en que se produjo el descarrilamiento el día 24 de julio del pasado año, y la decisión de la explotación con otro sistema de protección inferior, el ASFA, sin adiciónamiento alguno de medidas de seguridad, es sospechoso de criminalidad. La libertad de actuación de los responsables de ADIF tiene como elemento delimitador la seguridad de los usuarios del ferrocarril. Cuanto mayor es la necesidad de seguridad menor es la libertad de decisión, y el caso examinado, según lo dicho, aquella no podía ser más alta pues se jugaba con la vida de muchas personas todos los días por lo que la transformación de la línea tenía que conllevar medidas adicionales de seguridad que minimizasen el déficit de seguridad generado al retirar el sistema ERTMS.

La sentencia 12/1995, de 18 de enero, de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, se muestra en este sentido:

“...La conciencia social y el disfrute de las comodidades inherente al desarrollo de los pueblos exige el que hayan de tolerarse actividades que inevitablemente conllevan determinados riesgos; pero como contrapeso ineludible de tal tolerancia, en cada una de esas actividades hay una serie de normas, escritas o no, que garantizan el que puedan desarrollarse dentro de unos límites tolerables. El riesgo socialmente permitido ha de estar controlado por la adopción de una serie de medidas que lo enmarcan para que no exceda de lo imprescindible...”

El propio ADIF, a través de las declaraciones de su Presidente ante la Comisión de Fomento el día 8 de agosto de 2013, como de un informe remitido recientemente al juzgado sobre las razones de eliminación del ERTMS, viene a convenir sobre cuanto aquí se ha afirmado acerca de la decisión del cambio – no sobre la opinión que merezca dicha decisión, que aquél prefirió omitir-. Así, admite que el proyecto originario preveía la ejecución para el tramo Ourense-Santiago del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad en ancho estándar europeo (UIC) desde la estación de Ourense hasta la estación de Santiago, instalándose un cambiador de ancho en la entrada de la estación de Ourense y otro a la salida de la estación de Santiago, lado A Coruña, explotándose la línea entre los dos cambiadores de ancho con el sistema ERTMS y con el respaldo del sistema ASFA, previéndose realizar las transiciones entre el sistemas aprovechando las maniobras de cambio de ancho de los trenes. Como las operaciones de cambio de ancho 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, los responsables de ADIF adoptaron la solución de ejecutar todo el tramo Ourense-Santiago en ancho convencional o ibérico. Esta decisión obligó a revisar los límites del sistema ERTMS instalados en la línea, es decir, las transiciones al sistema ASFA con el que se explotaba la red convencional, que pasan de estar, en lo que interesa al caso, de la salida de la estación de Santiago, lado A Coruña, a situarse antes de la estación y más en concreto antes de la señal de avanzada, por imponerlo así reglas de ingeniería en vigor basadas en criterios de seguridad (que, se afirma y no se discute, son que el maquinista esté en condiciones de atender las indicaciones de las señales de avanzada y las de entrada que protegen los desvíos de la estación y de regular con antelación suficiente la velocidad del tren en caso de que las órdenes de las señales así lo requieran). En definitiva, la transición del sistema ERTMS a ASFA se realiza ahora antes de llegar a la estación de Santiago en el PK 80,069 y, por tanto, antes de la curva de A Grandeira donde descarriló el tren el día 24 de julio de 2013 y ese regateo en seguridad obedece a la decisión de cambio de ancho de la vía tomada supuestamente por motivos comerciales o productivos, que representó para los ciudadanos, al margen de una insignificante rebaja de los costes de obra y mantenimiento, la opinada única ventaja de que el viaje Ourense-Santiago de Compostela durase unos minutos menos de lo previsto conforme a la ejecución de la línea inicialmente proyectada.

Esa solución de los responsables de ADIF influida de presumido atractivo comercial o de presunta seducción o captación de usuarios de la línea con fines lucrativos, y su consecuencia de supresión de la explotación de un tramo de la línea con el sistema de seguridad ERTMS, habría comportado, como se ha dicho, un incremento del riesgo en la circulación que, por su gravedad (alcanza a la vida de múltiples personas) y por su frecuencia (cada paso diario de un tren por la curva de A Grandeira), conllevaría la adopción, por quienes debían y podían, de las medidas de seguridad necesarias para controlarlo o neutralizarlo y en concreto, de decidir operar con ASFA, como se hizo, podría haberse acudido aparentemente a recursos compatibles con la finalidad perseguida por los responsables de ADIF y ya conocidos y utilizados

desde hace muchos años ante riesgos extraordinarios (señalizar el peligro y asociar balizas de frenado a la señalización para conseguir la detención automática del tren de no respetar la señalización el maquinista).

Y esta conclusión provisoria busca apoyo más que en la catalogación posible de la línea Ourense-Santiago-A Coruña, incluido el tramo de acceso a la estación de Santiago donde se produce el accidente, como de alta velocidad en atención a aquel concepto extenso indicado, en las características de la misma pues, al margen de la calificación que quiera darse a la línea, son ellas las que imponen la necesidad de dotar a la línea de una determinada protección. Características que se juzgan desde el punto de vista de éste instructor análogas en toda la línea. Me explico, si comparamos el tramo de la línea donde se produce el accidente, el regulado por el RGC, y el inmediatamente anterior, regido por PTO, no parece que existan diferencias, o dicho de otro modo, la única diferencia sustancial que se aprecia, en contra de lo manifestado desde ADIF, es el sistema de protección con que se explota. Desde ADIF se defiende, como ya se indicó, que el accidente no es de alta velocidad porque ni el tramo en que se produce –el tramo de acceso a la estación- ni el sistema de seguridad ASFA eran de alta velocidad. Sin embargo, dicho tramo parece presentar parejas características al anterior, dónde sí se estimó necesario explotarlo con ERTMS. Así, a la vista de la documentación obrante en la causa, concluyo, sin perjuicio de lo que puedan decir los expertos, que la infraestructura es la misma, presentando parámetros propios de alta velocidad y permitiendo sin restricciones una velocidad superior a los 300 km/h; que la vía es la misma, doble y de ancho convencional con traviesa polivalente, compatible con alta velocidad, que permite el cambio al ancho internacional, y su equipamiento (a salvo, lógicamente, el vinculado al sistema de explotación) tampoco impone restricción alguna a la alta velocidad; y, otro tanto ocurre con el tren que circula por la línea, que podía correr en ambos tramos, por explotarlos con ASFA, en el momento del accidente hasta una velocidad encuadrable en aquel concepto extenso de alta velocidad de 200 km/h pero que puede alcanzar incluso velocidades superiores.

Lógico sería deducir, por tanto, que las medidas de seguridad que se consideraban necesarias para un tramo debieran ser las mismas para el otro o, al menos, -en la interpretación más benévola que se sostiene sobre las imposiciones normativas en la materia de que se trata de aplicación a la nueva línea-, debieran ser de un nivel muy próximo, y más si se toma en cuenta que, presumiblemente por razón del trazado o diseño de la vía, la zona más comprometida de la línea para la circulación se encuentra en el último tramo antes de Santiago de Compostela, es decir, la zona más peligrosa se sitúa dentro de los últimos kilómetros; y, sin embargo, la solución adoptada por los responsables de ADIF fue la de dotar al tramo del accidente de unas medidas de seguridad muy inferiores, al decidir explotarlo con aquella versión de ASFA mencionada sin adoptar medida adicional alguna y ello probablemente por motivos comerciales, es decir, para hacer atractiva la línea a los ciudadanos y en consecuencia que aumentase el número de viajeros que transitasen por ella diariamente. En ese sentido ya se recogía en la revista "Líneas" que "...se esperaba un incremento importante de la afluencia de viajeros, sobre todo entre Santiago y Ourense..." así como que "...el número de circulaciones de Media Distancia actuales entre ambas ciudades se verá incrementado notablemente..." o 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 definitiva, lo que aquí se afirma, con el carácter provisional que es propio de esta fase, es que si un tramo de la línea que discurre entre Ourense y Santiago puede considerarse de alta velocidad (el regulado por PTO) y otro no

(el regulado por el RGC), no tiene otra razón de ser que el sistema de seguridad elegido para su explotación por los responsables de ADIF, ERTMS o ASFA, y ello alejándose de las recomendaciones sobre la extensión del ERTMS a las líneas en que se circula a alta velocidad y de lo que era el criterio ordinario de ADIF para la alta velocidad española; elección que presuntamente ha supuesto el quebrantamiento por aquéllos de su deber primordial de velar por la seguridad de los usuarios de la línea para primar intereses puramente comerciales, lo que no podría considerarse socialmente tolerable.

Sin duda alguna la formación de los conductores de tren y la señalización del peligro en el Libro Horario y Cuadro de Velocidades deben ser consideradas medidas que intentan controlar o mitigar el riesgo de la circulación ferroviaria y pueden ser consideradas respetuosas con normas reglamentarias particulares en cuyo cumplimiento ha cifrado la Comunidad la conjuración del peligro ordinario dimanante del tráfico ferroviario pero ello no significa, sin más, que el comportamiento de los responsables de ADIF en la configuración de la línea sea correcto pues aquellos, al incrementar el riesgo con su decisión de crear una línea de las características expuestas, debieron observar medidas de seguridad más extensas y adecuadas a la situación creada, es decir, a la entidad y frecuencia del riesgo generado con la retirada del ERTMS, que daba protección al tránsito de trenes en el tramo en que se produjo el accidente, la curva de Angrois, particularmente peligroso. No obsta esa "obediencia formal" a unas normas reglamentarias particulares para que pueda calificarse el comportamiento de aquéllos de potencialmente imprudente. Las reglas legales de cuidado, como normas de comportamiento abstractas, contemplan las condiciones ideales y deben ceder ante la regla más general que impone adaptar el cuidado a las circunstancias especiales concomitantes en cada caso. Cuando la situación de riesgo se presenta distinta de la situación normal contemplada en la reglamentación de cuidado, en realidad lo que ocurre es que no hay o no existe una regla que regule el comportamiento, es decir, no hay una norma que establezca los parámetros de conducta en esa situación especial de riesgo y el criterio para valorar si el riesgo creado por el sujeto que se aparte de los patrones generales o del estándar establecido generalmente es un riesgo permitido debe ser la ponderación entre la utilidad social que reporta y la entidad y frecuencia del riesgo. Y ello es lo que pienso ocurre en el presente caso en que los responsables de ADIF han creado una línea de ferrocarril novedosa y especial por sus particulares características movidos por presuntos logros estrictamente comerciales que ha incrementado el riesgo para la vida humana en un tramo que, además, se presenta, aparentemente, especialmente peligroso por el diseño de la vía, que impone una reducción de velocidad que podría calificarse de extraordinaria en la medida que no existe otro punto en la línea de semejantes características y, sin embargo, no han adoptado medida alguna adicional a las previstas reglamentariamente para intentar neutralizar ese incremento de riesgo creado generado por la particularidad de retirar la protección que dispensaba el ERTMS.

Es más, incluso podría discutirse que las medidas ordinarias aplicadas sean, no ya insuficientes, sino las adecuadas, es decir, que puede ser discutible la corrección de la decisión de aplicar a la situación de peligro en el tramo en que se produjo el accidente la protección prevista por la norma de cambio de velocidad. La lectura de los artículos 118,146,154,230 y 234 del Reglamento General de Circulación lleva a pensar que las velocidades máximas responden en exclusiva a razones de infraestructura y no a circunstancias particulares de la vía como el diseño y del informe técnico de ADIF sobre velocidades autorizadas en la línea de alta velocidad Ourense-Santiago de Compostela se desprende que la restricción de velocidad impuesta en el lugar de Angrois no lo es por infraestructura, ya que ésta no presenta restricciones para circular a velocidad superior a 300 km/h igual que

en el tramo anterior protegido por el ERTMS, sino por el trazado de la vía. Lo que lleva a concluir que es posible que las normas que contienen los parámetros de seguridad adecuados a la situación sean las que regulan las limitaciones de velocidad permanentes (arts. 234 y ss) y, por tanto, que la transición de velocidad debiera ser señalizada en la vía con las llamadas señales de preanuncio de velocidad limitada, anuncio de velocidad limitada y velocidad limitada, con lo que se hubiese generado un plus de seguridad al facilitar al maquinista información de esa transición no sólo en el Libro Horario y Cuadro de Velocidades sino también en la vía mediante la instalación de tres señales sucesivas de disminución de velocidad.

En cualquier caso, no es el juicio sobre el acierto o no de la aplicación de esa norma particular sobre el cambio de velocidad a la situación lo que determine la corrección o no del comportamiento que se atribuye a los responsables de ADIF sino el resultado de la reflexión sobre la suficiencia o insuficiencia de las medidas de seguridad adoptadas en la línea a vista del incremento de riesgo generado por aquel posible comportamiento de crear una conexión ferroviaria compleja y novedosa movido por fines lucrativos y que como se ha destacado reiteradamente y por las razones expuestas, se representa como el de la carencia.

Se trata, desde la perspectiva momentánea que aquí se sostiene, la examinada, de una situación creada por una posible decisión no técnica sino de tinte comercial, que se adoptó por las mismas personas que tenían como deber primordial velar por la seguridad de los usuarios de la línea y la posibilidad de cumplir con el dictando las normas complementarias o excepcionales que fijasen las pautas correctas para mitigar el riesgo, y en la que, sin embargo, presumiblemente han dejado primar sobre ese deber principal aquellos intereses comerciales, pese a que pudieran existir soluciones que permitirían el logro del supuesto objetivo perseguido mitigando el riesgo que conllevaba, y ello, de ser así, no se valora tolerable socialmente desde el punto de vista de quien instruye la presente causa.

Es posible que los responsables del ADIF al tiempo que se toma aquella decisión del cambio o reforma del proyecto, no llegasen a conocer con exactitud la situación que se creaba con la modificación del proyecto y por ello el déficit de seguridad o incremento de riesgo que se generaba, pero al tiempo que se autoriza la continuación de las obras o, posteriormente, al tiempo que se autoriza la entrada en servicio de la línea toda la información (estudios técnicos) estaba a su alcance, incluida la relativa al funcionamiento de los sistemas ERTMS y ASFA y los riesgos de operar con ASFA: incrementar el riesgo trasladando o exportando al maquinista la seguridad en la circulación sin ningún respaldo.

No hace falta especial capacitación técnica para conocer las diferencias sustanciales entre el sistema ERTMS y el ASFA, debiendo presumirse lógicamente capacidad para comprenderlas en quien asume cargos en materia de seguridad en la circulación ferroviaria, que conlleva la toma de decisiones de gran trascendencia, destacadamente para la vida humana, como la que aquí se trata, y, si alguna duda tenían disponían de acceso a la información y al asesoramiento técnico correspondiente antes de materializarse aquella decisión. No debe obviarse que esa propuesta de reforma fue objeto de estudio varios meses durante los cuales puede presumirse racionalmente que los responsables de la toma de decisión del ADIF tuvieron ocasión de analizar, preguntar, requerir y debatir la procedencia o no de esos modificados, y que el documento finalmente tuvo que estar a disposición de todos los miembros del Consejo, que, sin duda, podían rechazar la propuesta.

Igualmente, los responsables en materia de seguridad del ADIF deben conocer que en el sector ferroviario el pilar de la seguridad en la circulación es el "factor humano", por lo que se intensifica el deber objetivo de cuidado de evitar accidentes que inspira la normativa ferroviaria y que aquéllos asumen al asumir responsabilidad en la materia dentro del explotador de la infraestructura ferroviaria, ya que aumenta el deber de prever y neutralizar situaciones de riesgo derivadas de los probables deslices de los maquinistas en su labor diaria ligados al automatismo, rutina, la monotonía, etc, y más circulando con ASFA; con lo cual, aquéllos, en lugar de confiar absolutamente en un comportamiento cuidadoso y diligente de los maquinistas, deben más bien desconfiar de tal posibilidad y acentuar las medidas de seguridad, con el fin de controlar los riesgos derivados de los descuidos de los conductores, adoptando las medidas disponibles para atajar los posibles deslices de aquéllos en su labor diaria.

La existencia indudable de una conducta negligente o meramente descuidada por parte del maquinista no excluye, por tanto, la responsabilidad de los garantes de la seguridad en la circulación, dada la especial condición o posición de garante que al ADIF atribuye la normativa del sector ferroviario y su Estatuto al asignarles un especialmente riguroso deber de seguridad respecto de la vida e integridad de los usuarios de la vía. De modo que, aunque el maquinista es deudor de seguridad frente a las personas que viajan en el tren que conduce, ello no excluye que el ADIF, los vocales de su Consejo de Administración y aquellos en quien delegan deban garantizar la seguridad en la circulación y es que a ellos ha de exigírsele igualmente la diligencia debida, de forma que la negligencia del maquinista sólo podría excluir o moderar las responsabilidades de aquellos otros garantes de la seguridad en la circulación cuando la misma resulte desconocida e imprevisible y por ello, inevitable por parte de esos obligados a velar por la seguridad. Sin embargo, este no es el escenario del supuesto de hecho investigado en el que los responsables de la seguridad en la circulación del ADIF eran conocedores o debieran serlo de la probabilidad de un error humano por mera distracción y sus graves consecuencias para los usuarios de la Línea de Alta Velocidad Ourense-Santiago, al ser conocedores también o deber serlo de las características básicas de los sistemas ERTMS y ASFA y de las circunstancias en que se iba a circular a causa de la modificación del proyecto originario decidida por los propios responsables de ADIF por supuestos motivos comerciales o productivos.

Cierto que existe una delegación en la Dirección de Seguridad en la circulación en la materia, de la que, por lo demás, no consta que se haya hecho con la adecuada definición de obligaciones y prerrogativas, pero en cualquier caso por la mera circunstancia de la delegación no se opera sin más una relevación absoluta de responsabilidad, pues los miembros del Consejo de Administración del ADIF, como titular del deber de velar por la seguridad de la circulación, como se ha dicho, estaban o debieran estar en condiciones de valorar la situación de déficit de seguridad en la circulación generada por ellos mismos y con su capacidad y rango de dirección podía haberla impedido o corregido.

Es por ello que si finalmente, tras los estudios y análisis de otras alternativas, se autorizó el modificado del proyecto en los términos antes expuestos y la entrada en servicio de la línea, no se puede, en este momento de la investigación, despenalizar sin más, tal hecho o penalizarlo para imputarlo, como desde los primeros momentos se ha pretendido desde ADIF, de forma exclusiva y excluyente, al maquinista y, a lo más, a los técnicos, pues si dicha modificación no era pertinente, en cuanto suponía incrementar el riesgo para los usuarios de la vía y se aceptó tendrían, en su caso, que dar cumplida cuenta y razón de dicha decisión y refrendo todas y cada una de las

personas que inicialmente la adoptaron y finalmente la aprobaron y con mayor rigor incluso que en otros casos al ser ellos quienes la promovieron.

Si el máximo órgano ejecutivo del ADIF promovió y sancionó o ratificó la modificación del proyecto original cuestionada, que se considera gravemente perjudicial para los intereses de la seguridad en la circulación, no se duda que ello fuese debido a que previamente los órganos técnicos y directivos de dicha entidad, a los que se le supone la conveniente capacitación, aptitud e idoneidad para ello, tras los pertinentes estudios, análisis y oportunos debates, no se opusieron a dicho modificación, pero no es de recibo el argumento de que la confianza depositada en los distintos miembros de los diferentes órganos técnicos y de dirección del ADIF, exime y releva, a todos y cada uno de los miembros del Consejo de Administración, del previo conocimiento y asesoramiento de las decisiones que tomen y menos en este caso, por lo dicho. Es decir, no sirve al debate alegar, sin más, que se tomó una u otra decisión, porque se confiaba en otras personas, pues por encima del principio de confianza está el principio de responsabilidad del cargo, en cuanto los mismos tenían encomendada, por encima de cualquier otra función, la protección de la seguridad en la circulación, en cuanto garantes de la indemnidad de los usuarios de la vía, y por ello que tales Consejeros, cada uno con su decisión asumían y se responsabilizaban de la modificación del proyecto que finalmente salió adelante, por el respaldo que le dieron, y si alguna duda o reticencia pudiera suscitarles el modificación, como parece que tenía que haber sido por lo ya dicho, tendrían que haber sido lo suficientemente diligentes para pedir las oportunas aclaraciones y explicaciones a fin de llegar a la convicción de la pertinencia o impertinencia de la modificación del proyecto con el debido conocimiento. En suma, cualquiera de aquéllos bien pudiera haberse opuesto a dicho modificación del proyecto original por estimar la existencia de un déficit en la seguridad en la circulación en el acceso al enclavamiento de Santiago al sustituir el sistema ERTMS por el sistema ASFA sin complementación alguna, lo que no consta hicieran y ello tras tener a su alcance toda la información y el asesoramiento preciso.

Lógicamente, no son esas mismas circunstancias o no todas y en iguales términos, las que pueden introducirse en el reproche que se ha hecho en momentos anteriores de la investigación a aquellos otros responsables de ADIF que no tomaron la decisión cuestionada y generaron la consiguiente situación de peligro pero que sí consintieron en su mantenimiento. Y en ese análisis se presenta interesante tomar conocimiento del curso que haya podido seguir la alerta de los maquinistas días después de entrar en funcionamiento la línea sobre la situación de peligro en el lugar de Angrois y la posible insuficiencia de medidas adoptadas para afrontarlo. Y, en otro plano, tomar conocimiento de la posible incidencia en el accidente de la decisión del Director de Seguridad en la Circulación de ADIF de fecha de 23 de junio de 2012, tomada a petición de RENFE por la aparición de fallos del sistema en las transiciones STMEbicab-ETCS de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago, de autorizar 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. Decisión que ya había sido tachada de potencialmente imprudente en cuanto no parece que la rebaja de seguridad o incremento del riesgo para la circulación que conlleva no responda también a intereses meramente comerciales (excluir los cambios entre el sistema ERTMS y ASFA por la pérdida de tiempo que podrían estar generando), en la que ya aparece como protagonista, igualmente, RENFE.

La reflexión extraída de la documentación obrante en la causa y que se ha trasladado a la presente resolución a efectos jurídicos procesales puede

tener el sentido de presunción de comportamiento contrario al cuidado debido o de comportamiento sospechoso de criminalidad. No obstante, antes de la llamada al proceso de cualesquiera personas como posibles autoras de ese comportamiento calificado de imprudente, y tratándose el expuesto de un pensamiento influido de cuestiones técnicas es oportuno disponer de la opinión u opiniones de los peritos que intervienen en la causa, al margen del informe final que puedan elaborar sobre las causas del accidente de 24 de julio de 2013, sobre algunos extremos aludidos como las características de la línea, singularmente los parámetros de alta velocidad de la misma, la predicada identidad o analogía de la infraestructura y vía entre tramos, las características del tren accidentado, el campo de aplicación de la norma de cambio de velocidad máxima o la ventaja o ventajas que para la circulación conlleva la decisión de 23 de junio de 2012 y su posible incidencia en la conducción.

Asimismo, por tanto, es de importancia disponer en la causa de todos los partes de incidencia que dieron lugar a la desconexión del ERTMS en la línea 082 Orense-Santiago en fecha de 24 de junio de 2012, relativos a los trenes de la Serie 730.

Por otro lado, se estima también de interés para la causa, por lo que se ha indicado, conocer el curso que haya podido seguir aquella alerta de los maquinistas y, en consecuencia, además de tener por aportada copia del correo electrónico con asunto "Particularidades línea AV 082" enviado presumiblemente por D. José Ramón I.M. a D. Ángel L.P. recibir declaración en calidad de testigos a ambos y a D. José Luis R.V.. Dichas declaraciones, cualesquiera que sean los lugares de residencia de los testigos se verificaran en la sede de este juzgado, atendida la complejidad del asunto y el número de partes.

También, incorporar a la causa copia del nº 56 de la revista de ADIF denominada "Líneas", requiriendo a ADIF para que aporte al procedimiento el original de la citada revista; así como admitir e incorporar a la causa la documental aportada por la representación del imputado Francisco José Garzón Amo, consistente en una carta de fecha de 7 de mayo de 2002 que refleja una situación de peligro análoga a la estudiada en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

Y, finalmente, requerir a RENFE Operadora para que aporte copia de las pólizas de los contratos suscritos con entidades aseguradoras en virtud de los cuales éstas hayan asumido el riesgo de responsabilidades pecuniarias derivadas de su actividad de circulación ferroviaria.

Por el contrario, no procede hacer tal requerimiento a ADIF, pues al margen de así se deriva de su actual posición en el proceso, dicho requerimiento se obró en su momento y se cumplimentó por dicha entidad.

Vistos los preceptos legales citados y demás de pertinente y general aplicación

DISPONGO

Que **debo acordar y acuerdo** la práctica de las siguientes diligencias de investigación:

- a) **Invitar a los peritos** que intervienen en la presente causa para que, al margen del informe final que elaboren sobre las circunstancias y causas del accidente ferroviario de 24 de julio de 2013, adelanten **dictamen** acerca las características de la línea 082, singularmente si responde a parámetros de alta velocidad, identidad o analogía de la infraestructura y vía entre tramos regulados por el RGC y PTO; las características del tren accidentado; el campo de aplicación de la norma de cambio de velocidad máxima; o la ventaja o ventajas que para la circulación conlleva la decisión de 23 de junio de 2012 de desconexión del ERTMS y su posible incidencia en la conducción.
- b) **Admitir e incorporar a la causa copia del correo electrónico** con asunto "Particularidades línea AV 082" enviado presumiblemente por D. José Ramón I.M. a D. Ángel L.P..
- c) **Admitir y unir a la causa copia del nº 56 de la revista de ADIF** denominada "Líneas", **requiriendo al representante de ADIF** en el procedimiento, a través de su representación procesal, para que aporte a la causa el original de la citada revista en un plazo de cinco días, contados desde el siguiente a la notificación de la presente resolución.
- d) **Admitir y unir a la causa la documental** aportada por la representación del imputado Francisco José Garzón Amo en fecha de 12 de febrero de 2014, consistente en copia de una carta e informe de seguridad en la línea AVE Madrid-Sevilla, remitido en el año 2002 por D. Ángel P., Director de Producción UN de Circulación de Alta Velocidad de Renfe, a Alfredo D.A., Director de Operaciones de Alta Velocidad de Renfe.
- e) **Requerir al representante de RENFE en juicio**, a través de su representación procesal, para que en el plazo de diez días, a partir de la notificación de la presente resolución, **aporte al juzgado:** 1/ copia de todos los partes de incidencia que dieron lugar a la desconexión del ERTMS en la línea 082 Orense-Santiago en fecha de 23 de junio de 2012, relativos a los trenes de la Serie 730; y, 2/ copia de las pólizas de los contratos suscritos con entidades aseguradoras en virtud de los cuales éstas hayan asumido el riesgo de responsabilidades pecuniarias derivadas de su actividad de circulación ferroviaria.
- f) **Citar**, a través de la representación procesal de RENFE Operadora, **en calidad de testigos** a D. José Ramón I.M., D. Ángel L.P. y D. José Luis R.V.. Para la práctica de dichas diligencias se señala el día 7 de marzo de 2014 a las 10.00 horas, las 11.30 horas y 13.00 horas, respectivamente.

Notifíquese la presente resolución a las partes y al Ministerio Fiscal.

Contra este Auto cabe recurso de reforma y subsidiario de apelación en el plazo de 3 días ante este Juzgado o recurso directo de apelación en el plazo de cinco días para la Audiencia provincial de A Coruña.

Así lo acuerdo, mando y firmo, Luis Aláez Legerén, Magistrado-Juez del Juzgado de Instrucción N° 3 de Santiago de Compostela. DOY FE.