

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

**AUTO**

En Santiago de Compostela, a 6 de Octubre de 2015.

**HECHOS**

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

Se han practicado aquellas diligencias que se estimaron pertinentes y necesarias para determinar la naturaleza y circunstancias de los hechos, de las personas que en ellos tuvieron participación, así como del órgano competente para el enjuiciamiento.

**RAZONAMIENTOS JURÍDICOS**

**PRIMERO.-** Según lo previsto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, artículo 779, apartado 1º: "Practicadas sin demora las diligencias pertinentes, el Juez adoptará mediante Auto alguna de las siguientes resoluciones:

4ª- *Si el hecho constituyera delito* comprendido en el artículo 757, seguirá el procedimiento ordenado en el Capítulo siguiente. Esta decisión, que contendrá la determinación de los hechos punibles y la identificación de la persona a la que se le imputan, no podrá adoptarse sin haber tomado declaración a aquélla en los términos previstos en el artículo 775...".

**SEGUNDO.-** Pues bien, a la vista del resultado de las diligencias practicadas en el presente procedimiento se concluye que:

**A)-** El pasado día 24 de julio de 2013 el tren Alvia de viajeros de larga distancia 150/151 de Renfe Operadora, material S-730, compuesto por 13 vehículos, sale de su estación de origen en Madrid-Chamartín a las 15:00 h siendo su

destino final Ferrol (rama 12), con llegada prevista a las 22:36 h. Llega a la estación de Ourense sobre las 19:55 h, donde realiza parada comercial y cambio de maquinista, haciéndose cargo del mismo, en su condición profesional y laboral de Maquinista jefe, Francisco José Garzón Amo.

El tren recorre los primeros 78 km de la línea a una velocidad de aproximadamente 200 km/h, con el sistema ASFA Digital en servicio, encontrándose todas las señales a su paso en vía libre. Aproximadamente en el PK 78+280, antes del inicio de la curva de entrada a Bifurcación A Grandeira (ubicado en el PK 84+228, y con velocidad de paso limitada a 80 km/h), el maquinista responde a una llamada de servicio a través del móvil corporativo realizada por el interventor del tren Antonio M.M. La llamada se produce a las 20:39:06 h (PK 77+780) y nueve segundos después (a las 20:39:15 h) se inicia la conversación, dependiendo de la exclusiva responsabilidad del maquinista la decisión de finalizar la comunicación si las circunstancias y exigencias de la circulación así lo requerían. En ese momento el tren se encuentra en el PK 78+280 y la velocidad es de 199 km/h. La conversación tiene una duración de 100 segundos, finalizando a las 20:40:55 h cuando se encuentra en el PK 83+821. En ese intervalo tiempo se producen los siguientes eventos que resultan relevantes para apreciar la dinámica causal del accidente:

1.- A las 20:39:23 h (lleva ocho segundos de conversación) pasa por una zona neutra existente entre el PK 78+646 y el 79+056, y que el maquinista previamente reconoce (mediante pulsador).

2.- Pasa por las dos primeras pantallas de proximidad (cartelones situados en los PKs 80+086 y 80+278) de la señal de avanzada E'7 manteniendo la velocidad. A las 20:39:52 h pasa por la baliza previa (PK 80+319) de la señal avanzada E'7 de Bifurcación A Grandeira, en indicación de vía libre (con aviso acústico del sistema), a 199 km/h y seguidamente rebasa la tercera y última pantalla de proximidad (PK 80+398) de la E'7. Sobre las 20:39:58 h pasa por la señal E'7 (PK 80+619, sin baliza) y se mantiene la velocidad. Es precisamente en esta zona donde el maquinista, según su propia declaración, tenía la referencia para iniciar la frenada y reducir la velocidad con el fin de adecuarla a la limitación de velocidad (80 km/h) existente más adelante (PK 84+230, curva de Angrois en Bifurcación A Grandeira), lo que no hace en este caso por la distracción que le produce el hallarse inmerso en la conversación telefónica con el interventor. En esas condiciones, se introduce en el túnel de Marrozos (señalizado en su entrada mediante cartelón, PK 80+671) y ya dentro del túnel, a las 20:40:01 h pasa por el PK 80+803, donde está el cartel de aviso de cambio de modo ASFA (de alta velocidad a

convencional) pero el maquinista no efectúa dicho cambio y mantiene la velocidad próxima a los 200 Km/h. Pasa por el viaducto de O Eixo (señalizado en su inicio mediante cartelón, PK 82+112) y se introduce en el túnel de Santiago (señalizado en su entrada mediante cartelón, PK 83+465), y ya dentro de dicho túnel, a las 20:40:55 h se recoge el último sonido de voz del maquinista en la conversación telefónica. Han transcurrido en total 100 segundos desde el inicio de la misma, y en este tiempo ha recorrido 5.540 metros en los que no realiza parte de su actividad normal de conducción: no inicia la reducción de velocidad en el lugar habitual (E'7, por la que pasa a los 43 segundos de iniciada la conversación) manteniendo la velocidad (200 km/h), y tampoco reconoce en cabina el cambio de modo ASFA (alta velocidad a convencional) por el que pasa tres segundos después.

3.- A las 20:40:56 h pasa por la baliza previa (PK 83+876) de la señal de entrada E7 de Bifurcación A Grandeira y es entonces cuando el maquinista se percata de la verdadera situación y ubicación del tren y de la inminencia de la curva, por lo que inmediatamente acciona el freno de emergencia cuando el tren circulaba a 195 km/h. Pero ya era tarde. En efecto, el tren ya está muy próximo a la curva en la que se introduce a una velocidad de 191 km/h cuando, según el Libro Horario, no podía rebasar los 80 Km/h, descarrilando dentro de la curva, a la altura del PK 84+413, cuando circulaba a 179 Km/h.

**B)-** El día del accidente, el tren 150/151 estaba formado por la composición con número 730.012, es decir, rama 12 de la serie 730, fabricada por el consorcio Talgo-Bombardier. Dicha unidad fue autorizada para su puesta en servicio el 11 de junio de 2012 y su compatibilidad con la infraestructura ferroviaria el 13 de junio del mismo año. El vehículo cuenta con el sistema de frenado y de seguridad denominado de Hombre Muerto, que detiene el tren en caso de que el conductor se desvanezca o se ausente de la cabina a través del establecimiento de pulsación permanente de un pedal y la liberación puntual de unos botones que es preciso mantener pulsados. Asimismo, está equipado con sistema de ASFA Digital y con sistema ERTMS/ECTS, si bien éste último se había desconectado de la estructura desde el 23 de junio de 2012. Esta circunstancia no era ajena al conocimiento del maquinista pues, al margen del número de veces que previamente al día del siniestro había circulado por la misma línea, incluso el mismo día del accidente, antes de llegar a la curva del descarrilamiento, había accionado varias veces el sistema de protección en respuesta a las señales de exceso de velocidad que éste le anunciaba. Así, consta en el registro del viaje que, a las 20:09:29 horas, poco después de salir de la estación de Ourense, el maquinista acciona el pulsador del

panel cambiando de Modo ASFA Convencional al modo ASFA Alta Velocidad al pasar por el cartelón de "cambio de modo ASFA". Del mismo modo, a las 20:29:02 h se inicia aviso acústico asociado al primer aviso de velocidad del sistema ASFA Digital, al sobrepasarse los 201,25 km/h, y a las 20:29:49 h final del mismo, al reducirse la velocidad por debajo de los 197 km/h. Y, por último, a las 20:30:33 h nuevamente se detecta el inicio de aviso acústico asociado al primer aviso de velocidad del sistema ASFA digital, al volverse a sobrepasar los 201,25 km/h, y a las 20:31:45 h final del mismo, al reducirse nuevamente por debajo de los 197 km/h.

Por otra parte, la competencia de la gestión de la estructura viaria Alta Velocidad Eje Ourense-Santiago de Compostela, línea 082, corresponde a la Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y cuenta con la autorización de puesta en servicio desde el 9 de diciembre de 2011. El tramo se encuentra realizado en ancho ibérico. La última auscultación dinámica cuatrimestral de la misma previa a los hechos que nos ocupan se produjo el 8 de mayo de 2013 y la geométrica anual el 21 de noviembre de 2012. La línea 082 dispone de ERTMS/ETCS nivel 1 que, en el sentido de circulación del tren (desde Ourense a Santiago), abarca desde el PK 1+845 al PK 80+069. Como instalación de respaldo dispone de ASFA en todo el trayecto. El sistema de alarma automático Anuncio de Señales y Frenado Automático (ASFA) es un sistema que, en esencia, a través de una serie de balizas y de un panel facilita al conductor determinados datos de la vía, verifica a través de unas señales la atención del conductor a la señalización y detiene el vehículo si existe un exceso en la velocidad de 200 km/h o bien si una señal se encuentra en rojo.

El punto de descarrilamiento (PK 84+413) se encuentra situado próximo al final de la línea, en Bifurcación A Grandeira, ya fuera del tramo dotado de ERTMS. Por la vía 1 de la línea 082, y en el sentido del descarrilamiento (de Ourense a Santiago), esta bifurcación tiene protegido su acceso por la señal de entrada E7 (PK 84+176), que a su vez se encuentra anunciada por la señal avanzada E'7 (PK 80+619). Ambas señales se hallan situadas en el lado derecho de la vía, en sentido Santiago, y están situadas en alto en una pantalla conformada por tres focos (verde, amarillo y rojo, excepto en la segunda en que este último no está operativo), siendo ambas señales perfectamente visibles.

**C)–** El maquinista del tren 150/151, Sr. Garzón Amo, nacido en 1961, posee el título B de conducción y está habilitado conforme a la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio (Título V – Personal de conducción– en vigor hasta el 11 de enero de 2019, en virtud de la disposición transitoria octava de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre). Dicho título B de

conducción le permite la operación y manejo de toda clase de vehículos ferroviarios en cualquier línea de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Disponiendo de dicho título desde el 1 de enero de 2007, dentro de Renfe Operadora posee la categoría laboral de Maquinista jefe del tren desde el 1 de julio de 2010, y antes la de Maquinista principal desde el 30 de junio de 2008. Ya fue Maquinista en la desaparecida RENFE desde junio de 2003, y antes Ayudante de maquinista desde octubre de 2000, habiéndose incorporado a esta empresa en diciembre de 1982.

Para el mantenimiento del título de conducción se precisa realizar periódicamente un curso de reciclaje cada tres años. El último lo realizó en enero de 2012. También es obligatoria la realización periódica de un reconocimiento médico para la valoración de la aptitud psicofísica, en este caso también cada 3 años dada la edad del maquinista. El último lo realizó en septiembre de 2010.

Por otro lado, en base a la normativa vigente antes citada, también se le requiere al maquinista que disponga de una habilitación para poder conducir el material rodante correspondiente y otra para circular por una determinada línea. Así pues, el maquinista dispone de la habilitación que le autoriza a conducir el material móvil del tipo S-730 desde marzo de 2013; y la habilitación que le autoriza a circular por la línea 082 (Bif. Coto da Torre - Bif. A Grandeira) es de enero de 2012.

Finalmente, el Sr. Garzón Amo contaba con la documentación que es preceptiva disponer a la vista 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 realizaba el servicio comercial por la línea 082 entre Ourense y Santiago de Compostela desde diciembre de 2011, habiendo realizado 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.

**D)–** Como consecuencia del siniestro fallecieron las siguientes personas:

**80 personas**

**E)-** Además, sufrieron lesiones que requirieron la aplicación de tratamiento médico o quirúrgico para su sanidad las siguientes personas:

**132 personas**

**F)-** Sufrieron también lesiones que precisaron aplicación de tratamiento médico y quirúrgico, pero que a fecha actual no han alcanzado todavía la estabilidad lesional o no consta que ésta se haya producido en relación con las siguientes personas:

**8 personas**

**G)-** Finalmente, sufrieron otras lesiones que no requirieron tratamiento médico o quirúrgico las siguientes personas:

**4 personas**

**H)-** También como consecuencia del accidente se produjeron cuantiosos daños y desperfectos en la infraestructura viaria que obligaron a la titular de la misma, ADIF, a realizar una serie de gastos y desembolsos destinados a la reparación de la misma con el fin de que recuperase su operatividad. El importe total de tales gastos, según informe de ADIF obrante en autos (folios 12751 a 12758) ascendió a 1.368.081,83 euros.

**I)-** La entidad RENFE, explotadora de la línea 082 y empleadora del Sr. Garzón Amo, tenía concertada a la fecha de los hechos póliza de seguro de responsabilidad civil por riesgos derivados de dicha explotación con la entidad aseguradora QBE INSURANCE (EUROPE).

**TERCERO.-** Los hechos expuestos en el FJ precedente, que se imputan a Francisco José Garzón Amo, pudieran ser constitutivos de OCHENTA delitos de homicidio por imprudencia grave profesional del artículo 142, apartados primero y tercero, del Código Penal y CIENTO CUARENTA Y CUATRO delitos de lesiones por imprudencia grave profesional del art. 152, apartados primero y tercero, del Código Penal; delitos de los comprendidos en los artículos 14.3 y 779.1 4º de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, por lo que procede seguir los trámites que se establecen el Capítulo IV, Título II, Libro IV, y en particular en el artículo 780, de dicha Ley Procesal para el Procedimiento Abreviado.

En todo caso, dada la naturaleza y finalidad de la presente resolución, tal calificación jurídica no resulta vinculante para las partes, a quienes corresponde la definitiva consideración penal de los mismos a través de sus respectivos escritos de calificación. Se trata pues de una calificación provisoria a los solos efectos de impulso procesal y definición del órgano competente para el enjuiciamiento.

Precisamente por ello, no es objeto de la presente resolución realizar un examen exhaustivo del material probatorio recabado a lo largo de dos años de instrucción, cuestión que está reservada al órgano de enjuiciamiento, sino tan solo realizar una valoración presuntiva de los indicios recabados al objeto de determinar si existen o no hechos que merezcan reproche penal y personas a quienes imputar su perpetración. En este sentido, el relato de hechos punibles que se propone en el presente Auto como objeto de un futuro juicio oral resulta, en esencia, de las declaraciones efectuadas por el propio maquinista Sr. Garzón Amo en los albores de la presente instrucción, de los informes emitidos por la CIAF en cuanto que organismo estatal destinado específicamente a la investigación y averiguación de las causas de los accidentes ferroviarios y, sobre todo, de los tres informes periciales que han sido elaborados por peritos de designación judicial para auxiliar al instructor de la causa. Y es que no podemos obviar que la materia que aquí nos ocupa entraña una complejidad técnica que no es habitual. En efecto, comprender y aprehender las explicaciones que los peritos han aportado sobre el funcionamiento del sistema ferroviario, su infraestructura y sistemas de seguridad, resulta complejo pero, en todo caso, no debemos olvidar que la función de los peritos no es la de decidir cuestiones jurídicas sino auxiliar técnicamente a quién ha de adoptarlas. Dicho de otra manera, la función de los peritos es aportar al Instructor máximas de experiencia de las que carece para, confrontando dichos informes con los hechos objeto de investigación, y realizando un análisis crítico de los mismos en relación con el resto de los indicios recabados, poder extraer una conclusión jurídica sobre la determinación de las causas del accidente y sus posibles responsables. En definitiva, la función del perito es auxiliar, pero no suplir o suplantar el criterio judicial.

Partiendo de tales consideraciones, lo cierto es que, si ya es complejo interpretar un solo informe pericial en una materia tan específica como la que aquí nos ocupa, dicha tarea se hace más ardua si tenemos en cuenta los múltiples -y contrapuestos- informes periciales que se han aportado en este caso, informes que evidencian criterios, ya no discrepantes, sino claramente contradictorios, como es el caso de los informes de parte. Esta flagrante disparidad nos lleva a adoptar una prevención lógica en lo que se refiere a su fiabilidad a la ahora de

fundamentar sobre los mismos conclusiones de índole jurídica pues es lógico que discrepen en ciertos puntos, y hasta es necesario que así sea, pero no en todo. Es por ello por lo que, en este caso, se ha optado por conferir prioridad al criterio expuesto por los tres peritos de designación judicial, y no solo por presumir en los mismos un mayor componente de objetividad e imparcialidad, sino también porque el objeto de su pericia ha sido definido en términos tan amplios que prácticamente abarca el estudio de todos los posibles aspectos que hayan podido tener algún tipo de influencia en el desenlace causal del accidente que es objeto de investigación, mientras que, por el contrario, en los informes de parte de ha incidido únicamente en aquellos aspectos o factores que interesan a la parte que los propone y carecen, por tanto, de la perspectiva global que ha conformado el objeto de los informes de los tres peritos judiciales. Esa es la razón por la que, en su día, se denegó momentáneamente la práctica de ciertas diligencias de investigación que proponían las partes pues incidían en aspectos sobre los cuales los peritos judiciales habrían de pronunciarse, de ahí el motivo por el que se acordó diferir la decisión sobre la pertinencia y/o utilidad de dichas diligencias al momento de disponer de los informes finales de tales peritos. Y, asimismo, esa es también la razón por la que, una vez fueron aportados a los autos esos informes finales, se decidió someterlos a la contradicción de las partes con el objeto de que el instructor dispusiera de mayores elementos de juicio para adoptar una decisión como la que ahora nos ocupa.

Dicho lo cual, a la vista de los informes definitivos de los peritos judiciales resulta que el Sr. L. y el Sr. C., el primero en lo que se refiere esencialmente al material rodante, y el segundo en lo que se refiere a la infraestructura viaria y sistemas de seguridad, coinciden en descartar en la génesis del accidente más contribución causal que la que deriva del exceso de velocidad con la que el tren entró en la curva el día de autos, siendo esa la única causa del siniestro. Tal conclusión la han mantenido, con convicción, en el acto de ratificación que tuvo lugar el pasado mes de junio.

Por su parte, el Sr. M., tercer perito judicial, ha mantenido la tesis que ya había sustentado anteriormente con ocasión del adelanto de informe que sirvió para la imputación de otros responsables de ADIF y RENFE, imputación que, a la postre, fue desvirtuada por Auto de la Audiencia Provincial de fecha 30 de septiembre de 2014. Así las cosas, si comparamos el contenido de aquel informe inicial con el informe final, lo cierto es que apenas se aprecian diferencias entre ambos. Tal vez lo más llamativo de este último informe final es que el perito Sr. M. insiste en que, según su opinión, la Audiencia Provincial



yerra a la hora de afirmar que la existencia del sistema ERTMS no constituía una obligación legal. Pues bien, bastaría con remitirme a lo ya dicho por la Audiencia Provincial el pasado 30 de septiembre de 2014 para desvirtuar tal aseveración. Pero es que, además, debemos ahora añadir que el objeto de un informe pericial es, como ya se dijo, aportar al instructor y/o al juzgador, las máximas de experiencia de las que carece para comprender determinados aspectos técnicos vinculados a los hechos sobre los que se proyecta la investigación, pero desde luego, lo que no forma parte del cometido de un informe pericial es la realización conclusiones de carácter jurídico, de ahí la impertinencia de las múltiples diligencias que han propuesto las partes en orden a acreditar tal extremo. Un perito debe realizar conclusiones técnicas, no jurídicas, y la traslación y aplicación de esas conclusiones en el ámbito jurídico compete en exclusiva a los Tribunales de Justicia. Por ello, entre aquella afirmación pericial y el criterio de la Audiencia Provincial es obvio que ha de darse preferencia a éste último cuando sostiene que no existe disposición legal o normativa alguna que obligue a que el tren en cuestión, y la propia infraestructura viaria, estuviere dotada el día de autos del sistema ERTMS. Esa orfandad de obligación legal impide de facto la creación de una posición de garante que sirva de soporte, en el ámbito penal, a ulteriores imputaciones como las que se realizaron en su día. Y es que, la posición de garante solo puede sustentarse en una obligación legalmente establecida, pero no puede erigirse sobre la base de la opinión de un perito.

En segundo lugar, nos dice también el Sr. M. que en todo siniestro de tamañas proporciones como el que aquí nos ocupa no existe una sola causa desencadenante sino una multiplicidad de causas que, en mayor o menor medida, contribuyen al resultado finalmente producido. Y tal afirmación es cierta y se comparte. Ahora bien, lo que no sabe el perito es que no todas ellas poseen relevancia penal. En efecto, en el ámbito penal, una vez superadas las tesis naturalistas de la causalidad vinculadas a la teoría de la equivalencia de las condiciones, resulta que no toda causa es susceptible de generar culpabilidad y, por ende, responsabilidad penal. Para ello es necesario someter dicha multiplicidad causal al filtro de la imputación objetiva, lo cual es lógico y coherente con el carácter subsidiario y de última "ratio legis" que caracteriza e informa la intervención penal. Así lo viene enseñando de forma reiterada y consolidada la jurisprudencia del Tribunal Supremo y la razón es obvia: si aceptamos que todas las posibles causas que hayan podido incidir en la producción de un resultado lesivo para bienes jurídicos esenciales poseen idéntica equivalencia a la hora de fundamentar imputaciones penales, entonces la intervención penal se haría extensiva a prácticamente todos los posibles

supuestos, sin que apenas quedase margen de actuación para otras ramas del derecho menos coercitivas y represoras, lo cual contradice de forma tajante los fundamentos sobre los que se erige el Derecho Penal y los principios informadores del mismo a los que antes aludimos. Precisamente por ello, cuando nos enfrentamos a un hecho lesivo para bienes jurídicos esenciales como son la vida o la salud de las personas, en el que hayan podido concurrir múltiples causas, solo revestirán interés penal y, por tanto, habrán de ser depuradas en este orden jurisdiccional y servir de base a imputaciones de esta índole, aquella o aquellas que *decididamente* hayan ocasionado el hecho punible y sin la cual éste nunca se hubiere cometido. Aquellas otras causas que no reúnan tal característica podrán ser depuradas en otras ramas del derecho, pero no en el ámbito penal. Y, desde luego, en la apreciación de tal relevancia causal no incide el alcance del resultado producido, por muy grave que sea, sino el grado de diligencia exigible al autor y la infracción del deber de cuidado que ha desencadenado el susodicho resultado, pues no en vano nos hallamos ante múltiples delitos de homicidio y lesiones causados por imprudencia grave.

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 exclusiva 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 es lo que determina causalmente el resultado y la consideración de tal imprudencia como grave deriva del hecho de que en este caso el deber de diligencia exigible al imputado 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.

Es evidente, y no vamos a decir ahora lo contrario, que la seguridad de la vía podía ser mejor. Es evidente también que de hallarse activo el sistema ERTMS las posibilidades de que el siniestro se produjese eran inferiores al tratarse de un sistema de seguridad más perfeccionado que mitiga en mayor medida el riesgo derivado del factor humano, pero el hecho es que la ausencia de tal sistema y las motivaciones que llevaron a su desactivación no pueden ser objeto de depuración en el ámbito penal, sin perjuicio de las responsabilidades, de otra índole, a que pudieren dar lugar. Y ello es así porque, tal y como ya se dijo antes, desde la óptica de la imputación objetiva no existe elemento alguno que nos permita atribuir causalmente -siempre desde el punto de vista penal- la génesis del accidente a la ausencia de ERTMS. En primer lugar, porque, tal y como ya ha dicho la Audiencia Provincial en su Auto de fecha 30 de septiembre de 2014, no existe ninguna disposición normativa que impusiere como obligatorio tal sistema de seguridad impidiendo la circulación del tren con el ASFA digital, tal y como ocurría el día de autos, con lo cual, en ausencia de deber legal no puede erigirse una posición de garante que permita imputar penalmente el resultado a título de comisión por omisión. En segundo lugar, porque, aun en el caso de que fuere obligatorio, lo cierto es que, en el lugar en el que se produce el accidente la infraestructura ferroviaria proyectada y construida no contemplaba la existencia de ERTMS, con lo que, en tales condiciones, el accidente se hubiera producido igualmente. Y, en tercer lugar,

porque, si bien es cierto que en junio de 2012 responsables de ADIF autorizaron la desconexión del ERTMS a instancia de RENFE por problemas de fiabilidad, tal decisión no era ajena al conocimiento del maquinista del tren pues no en vano no era la primera vez que circulaba por la línea 082 en tales condiciones, es decir, con el respaldo exclusivo del ASFA digital, lo que exigía del mismo un deber de diligencia superior al ordinariamente exigible en caso de que existiere ERTMS.

Finalmente, respecto de los posibles defectos de señalización a los que se aluden en los informes periciales de parte, es obvio que los mismos carecen de relevancia causal alguna en la génesis del presente siniestro. Tanto es así que el propio maquinista en su declaración reconoció que utilizaba la señal avanzada E7 como punto de referencia para iniciar progresivamente el frenado del tren antes de entrar en la curva de Angrois y lo cierto es que dicha señal no es una señal cualquiera. Al contrario, se trata de una señal alta consistente en una pantalla fija dotada de tres focos (verde, amarillo y rojo) situada en el lado derecho en sentido de la marcha fácilmente visible que dispone además de balizas, previa (PK 83+876) y de señal (PK 84+171). Pero es más, esta señal de entrada se haya precedida a su vez de la señal avanzada E'7, de configuración similar a la anterior y también fácilmente visible; y asociada a esta señal (E'7) hay dispuestas nada menos que tres pantallas de proximidad que se sitúan en los PK 80+086, 80+278 y 80+398, ubicadas en postes de la catenaria. Por tanto, al margen del mayor o menor acierto a la hora de colocar las señales en la vía, o si dicha señalización se rige por las PTO o el RGC, lo que resulta incuestionable es que, al menos cinco quilómetros antes de llegar al lugar del accidente, existía en la vía señalización más que suficiente para que un maquinista medianamente diligente pudiera apercibirse de la proximidad de la estación de Santiago y, por tanto, de la necesidad de reducir la velocidad y adecuar ésta a dicha circunstancia, máxime cuando estamos ante un profesional vinculado al sector ferroviario desde hace más de treinta años y desempeñando la responsabilidad de maquinista de tren desde hace más de diez. Si a ello unimos el hecho de que por ese mismo punto había ya circulado anteriormente, habiendo realizado 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, es fácil colegir que el día de autos no fueron los defectos de señalización ni la ausencia de ERTMS los factores que desencadenaron causalmente el accidente, pues tales condicionantes ya estaban vigentes en esos viajes anteriores y se habían mostrado eficaces y eficientes para preservar la seguridad del tren y de sus ocupantes. Por eso,

en esta ocasión hubo un factor nuevo y distinto que decididamente desencadenó el resultado, y ese factor fue la imprudencia grave del maquinista que descuidó la atención a la conducción y a las circunstancias de la vía debido a una llamada telefónica del interventor del tren que se prolongó más tiempo del estrictamente necesario dado que no respondía a ninguna necesidad urgente, perentoria o vinculada a la seguridad del tren. En todo caso, y de conformidad con la reglamentación aplicable, es al maquinista jefe del tren y no al interventor a quién compete en exclusiva la responsabilidad de atender la citada llamada o de poner término a la misma en cualquier momento si las circunstancias de la conducción así lo exigían. Ese factor diferenciador fue el que, el día de autos, llevo al maquinista a perder las referencias de la vía que habitualmente le indicaban la necesidad de reducir la velocidad ante la proximidad de la estación.

**CUARTO.-** Llegados a este punto, es hora de responder a las múltiples peticiones de práctica de nuevas diligencias que se han solicitado por algunas de las partes personadas en este procedimiento. La decisión sobre la pertinencia y utilidad de tales diligencias se ha demorado hasta disponer previamente de los informes de los peritos judiciales pues solo a la vista de tales informes era posible disponer de mayores elementos de juicio para efectuar tal valoración de pertinencia y utilidad.

Pues bien, hemos de partir de la premisa de que el objeto de la instrucción no es la práctica de diligencias -cualesquiera que sean- sino solamente la de aquellas que permitan al instructor alcanzar los objetivos que, con carácter general, marca el art. 299 de la LEcrim. que, en última instancia, lo que pretende es recabar los indicios suficientes para preparar un futuro juicio oral y, a mi juicio, dicho objetivo se ha alcanzado ya en el presente procedimiento sin necesidad de nuevas diligencias de instrucción y sin perjuicio, en todo caso, del derecho de las partes que ahora las proponen para reproducir tal petición ante el órgano de enjuiciamiento si lo estiman necesario para la defensa de sus intereses.

En este sentido, consta en autos escrito presentado en fecha 17 de noviembre de 2014 por el Procurador Sr. Gómez Martín en que, en el ejercicio de su acreditada representación procesal en autos, solicita que se tome declaración en calidad de testigos a Gonzalo F.M. (Presidente de ADIF a la fecha de los hechos), a Julio G.P.R. (Presidente de RENFE) y a Vicente R.G. (Presidente de la CIAF), así como a otros múltiples responsables de otras tantas agencias europeas de seguridad ferroviaria y todo ello con el objeto de que declaren sobre los sistemas de seguridad que deben llevar las líneas de Alta Velocidad y, en particular, el ERTMS. De igual modo, también solicita la declaración en calidad de testigos de todos los

asistentes a la reunión de seguimiento y explotación de la serie 121 Galicia celebrada el pasado 28 de diciembre de 2011 con el fin de que aclaren los testigos qué medidas se tomaron respecto de las incidencias tratadas en dicha reunión.

Pues bien, tales diligencias resultan inútiles e innecesarias teniendo en cuenta el objeto de la presente instrucción. Ya se ha dicho en fundamentos anteriores que la obligatoriedad o no de ERTMS es una cuestión ya resuelta por la Audiencia Provincial y, además, desde la óptica causal, tal y como estaba diseñada la infraestructura viaria el día de autos, carece de toda relevancia, pues aun estando operativo el ERTMS lo cierto es que no existía tal sistema de seguridad en el lugar en que se produjo el descarrilamiento. En efecto, la transición de nivel se produce en la señal avanzada E7, es decir, 4,2 km. antes del lugar en que se produjo el descarrilamiento. La discusión que ahora pretende introducirse acerca del proyecto conforme al cual fue diseñada la vía, y la modificación del original, es una cuestión que excede del objeto de derecho penal. En realidad se trata de una decisión administrativa que contaba con todos los avales y licencias, tal y como ya explicado el perito judicial Sr. C.F. En todo caso, no se trata de una decisión arbitraria pues se han explicado a lo largo de esta instrucción las razones o motivos que llevaron a tal modificación del proyecto inicial, razones o motivos que, podrán compartirse o no, pero en todo caso forman parte del juicio de discrecionalidad que compete en exclusiva a la propia Administración cuya fiscalización y control escapa al objeto de la presente instrucción. Aun así, respecto del susodicho ERTMS, no está de más recordar lo ya dicho por la Audiencia Provincial en el Auto de 30 de septiembre de 2014 (FJ TERCERO): *"... no hay base normativa que permita entender que la ausencia de instalación de ERTMS en la infraestructura desde el km. 80,169 constituya una infracción de un deber legal, reglamentario o impuesto por norma positiva de obligado cumplimiento por los responsables de la seguridad de la infraestructura"*. Afirmación que se reitera más adelante cuando sostiene que: *"... no existe -como se ha expresado- un deber normativo que imponga un sistema de supervisión automática y continua de la velocidad en todo el kilometraje de la alta velocidad; que en la realidad de la red de alta velocidad... no existe esa equiparación indistinta y absoluta de alta velocidad y ERTMS..."*. Por tanto, nada más hay que decir al respecto, de ahí la inutilidad de las testificales antes aludidas, al menos a efectos de la presente instrucción, y sin perjuicio de su propuesta para el acto del juicio.

Lo mismo cabe decir respecto de la mentada reunión de 28 de febrero de 2011. En efecto, en el informe de la CIAF obrante a los folios 17931 a 18064 ya se da respuesta al objeto pretendido por dicha testifical. Concretamente, en los folios

17957 y 17958 es donde se examina dicha cuestión, llegando a la conclusión de que en dicha reunión lo que se trató, más que la peligrosidad de la curva de Angrois, fueron ciertas anomalías detectadas en la transición de ERTMS a ASFA antes de llegar a dicha curva, concluyendo que "dado que la transición de velocidad se ajustaba a la normativa vigente, decidieron intensificar la formación a todos los maquinistas... Del mismo modo, durante los acompañamientos en cabina y asesoramiento se advertía al personal de conducción de las particularidades de la vía para reforzar su seguridad". Lo expuesto en dicho informe se vio corroborado por las declaraciones prestadas en sede judicial por parte de los maquinistas Sr. I.M. y Sr. R.V. los cuales coincidieron en afirmar que la señalización se ajustaba a la normativa y que, por tanto, lo procedente era insistir en la formación de los maquinistas sobre esta cuestión.

En segundo lugar, en fecha 18 de noviembre de 2014 la Plataforma Víctimas del Alvia presenta nuevo escrito interesando la toma de declaración en calidad de testigo del Sr. L.A. en su condición de Director de Seguridad de RENFE. A dicha petición se adhiere la otra entidad representativa de las víctimas (APAFAS), que en sendos escritos que tuvieron entrada en el juzgado en aquella misma fecha, solicita además la ampliación del objeto de la pericia y que se requiera a ADIF para que informe sobre los cambios en la señalización introducidos tras el accidente y qué habría pasado de existir a la fecha de los hechos. La misma petición es reiterada por APAFAS en escrito que tuvo entrada en este Juzgado el pasado 3 de julio de 2015. En la misma línea, en fechas 25 y 26 de noviembre de 2014, el Procurador Sr. Belmonte Pose, en representación del Sr. Garzón Amo, presenta sendos escritos en los que se adhiere a la propuesta de testifical del Sr. Lanchares y de ampliación del objeto de la pericia judicial propuestas por las acusaciones. Y, finalmente, en fecha 12 de diciembre de 2014, el mismo Procurador Sr. Belmonte presenta escrito solicitando que se aporte a los autos la documental relativa al proceso de validación en cuya virtud la unidad ferroviaria S-130 pasó a convertirse en la unidad S-730.

Pues bien, respecto de la testifical del Sr. L., el hecho de que el mismo hubiere declarado ante una comisión parlamentaria no es razón que haga necesaria su declaración en este ámbito judicial pues los objetivos de la presente instrucción no guardan relación alguna con los de una comisión parlamentaria. Se nos dice además que el referido testigo es el que autorizó la desconexión del ERTM, pero tampoco ésta es razón para acreditar la utilidad de su testimonio en esta instrucción habida cuenta de la irrelevancia causal que, desde el prisma de la imputación objetiva, tal decisión tuvo respecto de la causación del siniestro objeto de la presente investigación,

tal y como ya se ha expuesto con anterioridad. Por tanto, dicha testifical resulta innecesaria a los fines de la presente instrucción.

Respecto de la petición de ampliación del objeto de la pericia, resulta absolutamente improcedente a estas alturas de la investigación y dada la profusión de informes técnicos y periciales ya aportados a la causa. Además, buena parte de la cuestiones que ahora se pretenden formular ya han sido contestadas y sometidas a la contradicción de las partes con ocasión del acto de ratificación de los peritos judiciales que tuvo lugar el pasado mes de junio.

En cuanto al requerimiento a ADIF sobre los cambios introducidos en la señalización de la vía con posterioridad al siniestro, resulta totalmente impertinente pues de lo que se trata es de investigar la señalización tal y como existía a la fecha de los hechos, no con posterioridad. En efecto, la cuestión objeto de investigación no es si los cambios introducidos con posterioridad hubieran evitado el accidente sino si la señalización, tal y como estaba a la fecha de los hechos, transgredía alguna normativa o -y esto es lo decisivo- si tuvo o no alguna relevancia causal en la génesis del siniestro; y ya hemos dicho antes que no. Y la misma conclusión se impone respecto de la petición de prueba documental relativa al proceso de validación en cuya virtud la unidad ferroviaria S-130 pasó a convertirse en la unidad S-730. En efecto, entre los cometidos que se encomendaron a los peritos judiciales estaba el de proceder al estudio del material rodante y de la propia infraestructura ferroviaria e informar al instructor de posibles infracciones o anomalías que pudieren haber influido en el resultado lesivo finalmente producido. Para ello, como ya se dijo en varias ocasiones a lo largo de la presente instrucción, se facultó expresamente a los peritos judiciales para que pudieran recabar de RENFE y ADIF toda la documentación que fuere necesaria para el cumplimiento de su deber. Pues bien, a resultados de tal cometido, tanto el perito Sr. Lamela (a quién se encomendó específicamente el estudio del material rodante) como el perito judicial Sr. C. (a quién correspondió el análisis de la infraestructura) coincidieron en afirmar -primero en sus respectivos informes y luego en el acto de ratificación- que tanto el material rodante como la infraestructura viaria contaban con las licencias y autorizaciones legalmente preceptivas para garantizar su correcta operatividad y puesta en servicio. Por tanto, se trata de una cuestión ya tratada y esclarecida.

En tercer lugar, en fecha 5 de mayo de 2015 tuvo entrada en este Juzgado escrito presentado por el Procurador Sr. Leis Espasandín en que solicitaba diligencias cuya práctica giraba



en torno a verificar la corrección o no del procedimiento de evaluación de la capacidad psicológica o psicofísica del maquinista del tren Sr. Garzón Amo. Tal petición fue reiterada en escrito ulterior que tuvo entrada en el Juzgado en fecha 16 de septiembre de 2015.

Pues bien, dicha petición resulta improcedente toda vez que ya consta documentación acreditativa de que el maquinista Sr. Garzón Amo posee el título B de conducción y está habilitado conforme a la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio (Título V - Personal de conducción- en vigor hasta el 11 de enero de 2019, en virtud de la disposición transitoria octava de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre). Dicho título B de conducción le permite la operación y manejo de toda clase de vehículos ferroviarios en cualquier línea de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Disponiendo de dicho título desde el 1 de enero de 2007, dentro de Renfe Operadora posee la categoría laboral de Maquinista jefe del tren desde el 1 de julio de 2010, y antes la de Maquinista principal desde el 30 de junio de 2008. Ya fue Maquinista en la desaparecida RENFE desde junio de 2003, y antes Ayudante de maquinista desde octubre de 2000, habiéndose incorporado a esta empresa en diciembre de 1982. Además, para el mantenimiento del título de conducción se precisa realizar periódicamente un curso de reciclaje cada tres años. El último lo realizó en enero de 2012. Y también es obligatoria la realización periódica de un reconocimiento médico para la valoración de la aptitud psicofísica, en este caso también cada 3 años dada la edad del maquinista, resultando que el último lo realizó en septiembre de 2010. Por tanto, el maquinista estaba perfectamente habilitado para conducir el tren el día de autos, de ahí la improcedencia de la petición de tal prueba documental relativa a la aptitud psicofísica del mentado maquinista, aptitud que, por lo demás, ninguna relevancia causal posee en este caso.

En cuarto lugar, en fecha 30 de junio de 2015 el Procurador Sr. Belmonte Pose, en representación del maquinista del tren Sr. Garzón Amo presenta escrito solicitando la ratificación de los informes emitidos por los peritos Sr. S.C. y Sra. C.H. Respecto del primero, se nos dice que el objeto de la ratificación sería esencialmente "aclarar y contradecir con datos objetivos algunas de las incoherencias normativas señaladas en la ratificación de los peritos el día 10 de junio de 2015". Pues bien, no queda claro a qué "incoherencias normativas" se refiere el mentado escrito pero, en cualquier caso, no es función de la prueba pericial aclarar o contradecir cuestiones normativas o jurídicas, sino exclusivamente técnicas, de ahí la inoportunidad de tal ratificación, sin perjuicio desde luego de su utilización como medio de prueba exculpatorio en el ámbito del juicio oral.

En cuanto a la pretendida ratificación del informe emitido por la Sra. C.H., lo primero que debemos señalar es que no estamos ante un informe pericial en sentido estricto dado que no ha sido aceptado como tal ni tiene por objeto el estudio de las causas concretas que han podido incidir en la génesis del accidente que es objeto de la presente investigación. Al contrario, se trata de un estudio o trabajo académico de carácter general relativo a la incidencia del "factor humano" en los accidentes y su prevención, estudio que puede resultar muy ilustrativo como tal pero que carece de la consideración jurídica de informe pericial a los efectos que aquí interesan, de ahí que hubiere sido admitida su aportación en la consideración jurídica de prueba documental, no pericial, por lo que resulta innecesaria su ratificación pues nadie ha puesto en tela de juicio ni ha cuestionado en modo alguno la autenticidad y autoría de dicho informe, únicos supuestos en los que procesalmente sería pertinente la ratificación de dicha prueba documental.

**QUINTO.-** Al hilo de lo anterior, resulta que en fecha 30 de junio de 2015, tuvo también entrada en este Juzgado escrito presentado por el Procurador Sr. Cuns Núñez en representación de Don Javier I.A., maquinista que condujo el tren desde Madrid hasta Ourense, en el cual solicita que se tome declaración en calidad de imputados a Andrés C.L. y a Manuel B.G. (anterior y actual Director de seguridad de circulación de ADIF), a Fernando R.S. (Gerente del Área de Seguridad de la circulación del Noroeste) y a José Antonio G.D. (Jefe de Inspección de la Gerencia de Área de Seguridad en la Circulación del Noroeste); y ello por considerarles autores de un delito contra los derechos de los trabajadores tipificado en el art. 316 del CP, y de otros tantos delitos de homicidio y lesiones como víctimas se produjeron, al no haber realizado la prevención de riesgos a que venían legalmente obligados con carácter previo a la puesta en funcionamiento de la línea 082 y antes de decidir la desconexión del ERTMS. En esencia, lo que viene a decirnos el Sr. I. es que los referidos responsables de ADIF habrían incumplido la legislación de prevención de riesgos laborales al no haber evaluado el riesgo de un posible exceso de velocidad con el consiguiente descarrilamiento en la curva de A Grandeira, por lo que, a su juicio, no se habría dotado a los maquinistas de las necesarias medidas de seguridad para prevenir dicho riesgo.

En primer lugar, el delito contemplado en el artículo 316 del CP, a diferencia de lo que acontece con el artículo 317 del CP, es un delito doloso que comporta la acreditación de una intencionalidad delictiva, es decir, una infracción dolosa de la normativa de prevención de riesgos laborales con el propósito de producir un resultado lesivo, lo cual, insisto,

requiere la acreditación de un dolo en el sujeto activo, siquiera eventual, no siendo suficiente la mera imprudencia. Pues bien, no existe en los autos, después de dos años de instrucción y abundante prueba documental y pericial aportada, indicio alguno de la concurrencia de tal intencionalidad delictiva, lo que no ampara las peticiones de imputación que ahora se realizan más de dos años después del accidente. A tal efecto, no está de más recordar que las responsabilidades penales requieren siempre una prueba, al menos indiciaria, de culpabilidad, no siendo suficiente con la mera infracción legal de la normativa laboral a la que alude el citado Sr. I.

En segundo lugar, decir que no se hizo un plan de prevención del riesgo derivado del exceso de velocidad cuando precisamente estamos hablando de una línea de Alta Velocidad parece ciertamente aventurado. Si algún riesgo existe en una línea de tales características ese es precisamente el del exceso de velocidad con el consiguiente descarrilamiento. Precisamente por ello el tren llevaba incorporado el sistema ASFA digital que mantiene la velocidad del tren, en una línea de estas características, dentro de los márgenes de seguridad legalmente tolerables. En este sentido, la Audiencia Provincial, en su Auto de 30 de septiembre de 2014, al referirse precisamente a esta cuestión en su FJ TERCERO, apartado B), dice lo siguiente: "Cuál es ese rango de velocidades a partir del cual ha de considerarse necesario para la seguridad el sistema de supervisión continua ya se ha expresado, a partir de 200 km/h, mientras que hasta tal velocidad la normativa ferroviaria permite, como pauta aplicada de forma general, que los trenes circulen sin sistema de supervisión continua y con el sistema ASFA que, precisamente, impide que el tren pueda sobrepasar esa velocidad a partir de la cual se considera que puede surgir el riesgo de que el conductor no perciba debidamente la señalización o no puede reaccionar debidamente ante ella"; y más adelante añade: "... el sistema de seguridad establecido determinaba que desde ese km 80,169... el sistema ASFA controlaba la velocidad máxima del tren imposibilitando que se alcanzase el rango de velocidades elevadas que es capaz de soportar la infraestructura antes de la curva e impidiendo, por tanto, que se excediese el nivel de velocidad en el que, en la red ferroviaria, es al conductor a quién compete, sin sistema de supervisión continua, que el tren se ajuste a las órdenes que sobre velocidades máximas le impone la señalización, ya sea en vía o en la documentación reglamentaria". Por tanto, no es cierto que el riesgo de exceso de velocidad no estuviere previsto, lo que no estaba previsto es que el maquinista del tren obviase de forma flagrante las señales en vía y en el libro horario que le indicaban la necesidad de entrar en la curva a una velocidad de 80 km/h y no a 195 km/h. Es más, según el informe de

simulación de vuelco elaborado por el CITEF y aportado a los autos el pasado 10 de julio de 2015 a instancia del perito judicial Sr. Lamela (folios 22905 a 23025) resulta que, tras las comprobaciones oportunas, se pudo llegar a la conclusión de que, tal y como está diseñada la infraestructura viaria y el propio modelo S-730, éste no hubiera descarrilado el día de autos en caso de que la velocidad en la curva no superase los 155 km/h. Es decir, que la infraestructura está diseñada de tal forma que incluso podría soportar excesos de velocidad que casi llegan a duplicar la que estaba permitida (80 km/h), lo cual implica una previsión y medida de prevención ciertamente importante frente a tal riesgo.

En tercer lugar, desde el punto de vista estrictamente procesal, el delito contra los derechos de los trabajadores al que alude el Sr. I. no guarda relación de conexidad alguna con los delitos de homicidio y lesiones que son objeto de la presente investigación por lo que, en todo caso, su investigación no ha de formar parte de este sumario, sin perjuicio de su derecho a formular nueva querrela o denuncia por tales hechos que, en su caso, habría de ventilarse en otro procedimiento.

**SEXTO.-** Por último, en fecha 1 de julio de 2015, el Procurador Sr. Belmonte, actuando en representación del Sr. Garzón Amo, presenta escrito solicitando de nuevo prueba testifical tendente a acreditar la normativa aplicable, en especial en lo referente a la obligatoriedad de que la línea estuviera dotada de ERTMS. Asimismo, solicita de nuevo, al igual que ya lo habían hecho antes las asociaciones representativas de las víctimas, que se requiera a ADIF para que explique los cambios introducidos en la señalización de la vía tras el accidente y si éste hubiera ocurrido en caso de tal señalización estuviere presente el día de autos y si se hubiere realizado previamente una evaluación del riesgo derivado del fallo o factor humano.

También en fecha 1 de julio, el mismo Procurador presenta otro escrito solicitando aportación de documental referida al proceso de validación de la serie S-730, así como la testifical de los autores de tal certificación o validación.

En fin, se trata de diligencias que ya habían sido propuestas por las acusaciones personadas y que fueron ya inadmitidas por las razones que se han expuesto en fundamentos anteriores a los que me remito para no reiterar lo ya dicho. En todo caso, solo conviene señalar que todas estas diligencias que se están solicitando por la representación procesal del Sr. Garzón Amo no buscan ni pretenden exonerar al mismo de responsabilidad. Dicho en otros términos, no se trata de diligencias exculpatorias o de descargo de su imputación y previsible responsabilidad penal por los hechos que se le atribuyen. Al

contrario, su objetivo es el de justificar la imputación de terceros o probar la posible existencia de un delito contra la seguridad de los trabajadores cuando habla de la falta de prevención del riesgo del "fallo o factor humano", en sintonía con el escrito presentado en fecha 30 de junio de 2015 por el otro maquinista del tren y al que ya nos hemos referido en el FJ anterior. Ello nos lleva a concluir que la denegación de tales diligencias no causa indefensión alguna al imputado Sr. Garzón Amo en la medida que su proposición y práctica no tiene por finalidad acreditar su inocencia por razón de los hechos que aquí se le imputan, sino que su objetivo es que se impute también a terceras personas como presuntos autores de un delito contra la seguridad de los trabajadores que, como ya se ha dicho, no forma parte del objeto del presente sumario.

**SEPTIMO.-** Ya por último, y con el ánimo de responder a todos y cada uno de los múltiples escritos que se han presentado, consta en autos que el pasado 21 de septiembre de 2015 tuvo entrada en este Juzgado escrito de APAFAS haciendo una serie de alegaciones respecto de las consignaciones efectuadas por la entidad aseguradora QBE. Pues bien, no es en el marco de la causa principal donde han de hacerse tales alegaciones sino en cada una de las piezas de responsabilidad civil que, respecto de cada uno de los perjudicados, se han incoado. Es por ello por lo que en su día ya se requirió a dicha asociación para que explicase e identificase a cada uno de los perjudicados que representa con el fin de dar respuesta a dichas alegaciones en la pieza de responsabilidad civil correspondiente a cada perjudicado. Pues bien, después de una serie de confusas rectificaciones hemos llegado a la conclusión de que dicha Asociación no representa a nadie más que "a sí misma", pues así se nos dice expresamente en sus escritos obrantes a los folios 22861 y 23082 de los autos. Así las cosas, tal afirmación comporta procesalmente dos consecuencias evidentes: la primera es que la citada Asociación no tiene la consideración de perjudicada dado que no es la titular del bien jurídico afectado (vida y salud de las personas) de ahí que sus alegaciones respecto de las consignaciones efectuadas por QBE no puedan ser tomadas en consideración pues las indemnizaciones no van destinadas a dicha Asociación sino a las víctimas del accidente, verdaderos perjudicados a los que la propia APAFAS dice no representar; y la segunda es que, dado que no ostenta la representación de ningún perjudicado, su personamiento en los presentes autos nunca debió aceptarse en la condición procesal de acusación particular sino, en su caso, como acusación popular, con todas las consecuencias procesales que ello comporta.

Vistos los artículos citados, y demás de general y pertinente aplicación.

## PARTE DISPOSITIVA

Don Andrés Lago Louro, Magistrado-Juez Titular del Juzgado de Instrucción nº 3 de Santiago, **ACUERDA: La continuación de las presentes diligencias previas por los trámites del Procedimiento Abreviado**, por si los hechos imputados a Don Francisco José Garzón Amo fueren constitutivos de **OCHENTA delitos de homicidio por imprudencia grave profesional del artículo 142, apartados primero y tercero, del Código Penal y CIENTO CUARENTA Y CUATRO delitos de lesiones por imprudencia grave profesional del art. 152, apartados primero y tercero, del Código Penal**, a cuyo efecto, dese traslado al Ministerio Fiscal y, en su caso, a las acusaciones particulares personadas, a fin de que en el plazo común de diez días, formulen escrito de acusación, solicitando la apertura de juicio oral en la forma prescrita por la Ley o bien el sobreseimiento de la causa, sin perjuicio de que excepcionalmente puedan solicitar la práctica de diligencias complementarias que se consideren imprescindibles para formular la acusación.

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

Así por este mi Auto, lo pronuncio, mando y firmo.