



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

SENTENCIA

En Santiago de Compostela, a 26 julio de 2024

Vistos por la Ilma. Sr^a. D^a. M ELENA FERNÁNDEZ CURRÁS, Magistrada-Juez del Juzgado de lo Penal n^o 2 de Santiago de Compostela, los presentes autos de Juicio Oral n^o 463/2021, seguidos por **DELITOS IMPRUDENTES DE HOMICIDIO, LESIONES Y DAÑOS**, dimanantes del procedimiento abreviado n^o 129/2015 (DPA 4069/13), tramitado por el Juzgado de Instrucción n^o 3 de Santiago de Compostela, siendo partes: **el Ministerio Fiscal**, en el ejercicio de la acción pública; la **ASOCIACIÓN DE PERJUDICADOS POR EL ACCIDENTE FERROVIARIO DEL ALVIA DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (APAFAS)**, representada por la Procuradora D^a M Jesús Fernández Rial y L y asistida del Letrado D. Javier González Martín, y la **PLATAFORMA DE VÍCTIMAS DEL ALVIA 04155**, representada por el Procurador D. Santiago Gómez Martín y asistida del Letrado D. Manuel Alonso Ferrezuelo, en el ejercicio de la acción popular; como acusaciones particulares: **1**, representado por la procuradora D^a. M^a Elena Arcos Romero, bajo la dirección letrada de D. Mario de las Heras Simón; **2**, representada por la procuradora D^a. M^a Elena Arcos Romero, bajo la dirección letrada de D. Mario de las Heras Simón; **3**, representada por la procuradora D^a. M^a Jesús Fdez-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. Fernando Aradas Balbás; **4 Y OTROS** representados por la procuradora D^a Mónica Vieites León, bajo la dirección letrada de D. Pedro Javier Díaz Carreño; **5**, representados por la procuradora D^a Ana M^a Fernández Durán, bajo la dirección letrada de D. Oscar Juan Hernández L; **6, 7 Y 8**, representados por la procuradora D^a Rita Goimil Martínez, bajo la dirección letrada de D. Pedro González Boquete; **9**, representada por el procurador D. Santiago Gómez Martín, bajo la dirección letrada de D. J Luis Vallejo Fernández; **10**, representada por la procuradora D^a Susana Cabanas Prada, bajo la dirección letrada de D. Miguel de Prada Rodríguez Carrascal; **11 Y OTROS**, representados por el procurador D. Raniero Fernández Pérez, bajo la dirección letrada de D. F Javier García Casteleiro; **12**, representada por el procurador D. Raniero Fernández Pérez, bajo la dirección letrada de D. F Javier García Casteleiro; **13**, representada por la procuradora D^a M^a J Barreira, bajo la dirección letrada de D. Víctor Manuel Sánchez Marcos; **14**, representada por la procuradora D^a M^a del Carmen L., bajo la dirección letrada de M^a Jesús García Arias; **15 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a Mónica Vieites León, bajo la dirección letrada de D. Miguel Ángel Fernández

Rodríguez; **16 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Mónica Vieites León, bajo la dirección letrada de D. Miguel Ángel Fernández Rodríguez; **17**, representado por el procurador D. Santiago Gómez Martín, bajo la dirección letrada de D^a M^a Auxiliadora Monroy Barrera; **18**, representada por el procurador D. Oscar Pérez Goris, bajo la dirección letrada de D. Alberto Martín Antón; **19**, representada por la procuradora D^a M^a Begoña Caamaño Castiñeira, bajo la dirección letrada de D^a Susana L González; **20 Y OTRA**, representados por la procuradora D^a M^a Begoña Caamaño Castiñeira, bajo la dirección letrada de David de León Rey; **21 Y OTRA**, representadas por la procuradora D^a M^a Jesús Fdez-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **22**, representada por la procuradora D^a. M^a Jesús Fdez-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **23**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fdez-Rial y L, bajo la dirección letrada de F J Losada González; **24**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fdez-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **25**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fdez-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **26 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a M Pérez Otero, bajo la dirección letrada de D. Juan Antonio Bengoechea Cordero; **27**, representado por la procuradora D^a M^a Rita Goimil Martínez, bajo la dirección letrada de D^a M^a Carmen Álvarez Álvarez; **28**, representado por la procuradora D^a Ana M^a Fernández Durán, bajo la dirección letrada de D. Rafael Sanz Aguilera; **29 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fdez-Rial y L bajo la dirección letrada de D. Agustín Bocos Muñoz; **30 Y OTRA**, representados por el procurador D. Fernando González Concheiro y bajo la dirección letrada de Alejandro Pérez Serén; **31**, representado por la procuradora D^a Marta Domelo Gómez, bajo la dirección letrada de D. César García González; **32 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Marta Domelo Gómez, bajo la dirección letrada de D. César García González; **33**, representado por la procuradora M^a del Carmen Esperanza Álvarez y bajo la dirección letrada de D^a Mariola Quesada Vives; **34**, representada por la procuradora D^a Elena Arcos Romero, bajo la dirección letrada de D. J Manuel García Sobrado; **35**, representada por la procuradora D^a Susana Sánchez Barreiro, bajo la dirección letrada de D. A Malvar Pintos; **36 Y OTROS**, representados por el procurador D. Avelino Calviño Gómez, bajo la dirección letrada de D. Luis Megías Torres Rivas y D. Carlos Javier Hernández Almeida; **37**, representado por la procuradora D^a Susana Sánchez Barreiro, bajo la dirección letrada de D. A Malvar Pintos; **38 Y OTRA**, representados por la procuradora D^a Susana Sánchez Barreiro, bajo la dirección letrada de D. Guillermo J Lao Fernández; **39 Y OTRO**, representados por el procurador D. Alberto Patiño Antiqueira, bajo la dirección letrada de D. Juan Pablo Pillado



Mosquera; **40**, representada por la procuradora D^a Mónica Vieites León, bajo la dirección letrada de D. Ignacio Martínez Sánchez de Neyra; **41**, representada por el procurador D. Fernando Leis Espasandín, bajo la dirección letrada de D^a Laura Violeta de Gregorio González; **42 Y OTROS**, representado por la procuradora D^a Ana M^a Fernández Durán, bajo la dirección letrada de D. Arturo González Estévez; **43 Y OTRO**, representados por el procurador D. Fernando González Concheiro, bajo la dirección letrada de D. Carlos González Concheiro Álvarez; **44 Y OTRO**, representados por el procurador D. Fernando González Concheiro, bajo la dirección letrada de D. F J RAs Vega; **45**, representado por la procuradora D^a Rita Goimil Martínez, bajo la dirección letrada D. Acisclo Álvarez Gregorio; **46 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Rita Goimil Martínez, bajo la dirección letrada D. Acisclo Álvarez Gregorio; **47 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **48 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **49**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **50**, representada por la procuradora la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **51 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **52**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **53, 54, 55 Y OTRA**, representadas por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **56**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **57**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **58**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **59**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **60**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fdez.- Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **61 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **62**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **63**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **64**, representado por el procurador D. Fernando González-Concheiro y Álvarez, bajo la dirección letrada de D. Alejandro Pérez Serén; **65 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Marta

Delgado Fontáns, bajo la dirección letrada de Leticia Montoya Vaño; **66**, representado por el procurador D. Fernando González-Concheiro y Álvarez, bajo la dirección letrada de D. Carlos González-Concheiro Álvarez; **67**, representada por el procurador D. Fernando González-Concheiro y Álvarez, bajo la dirección letrada de M^a J Almodóvar Melendo; **68 Y OTRO**, representados por el procurador D. Santiago Gómez Martín, bajo la dirección letrada de Manuel Alonso Ferrezuelo; **69 Y OTROS**, representados por el procurador D. Oscar Pérez Goris, bajo la dirección letrada de D^a M^a Elena Pita Parada; **70 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Ana M Fernández Durán, bajo la dirección letrada de Ángel Gallego Fontán; **71**, representado por la procuradora D^a Susana Cabanas Prada, bajo la dirección letrada de D. Ignacio Giménez Videgain; **72 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Ana M Fernández Durán, bajo la dirección letrada de Ángel Gallego Fontán; **73 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a M Ángeles Regueiro Muñoz, bajo la dirección letrada de M^a J Campo Sánchez; **74 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Ana M Fernández Durán, bajo la dirección letrada de Ángel Gallego Fontán; **75 Y 76**, representadas por la procuradora D^a Sagrario Queiro García, bajo la dirección letrada de D^a. Laura Lorenzo Gómez; **77**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **78**, representada por la procuradora D M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **79**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **80**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **81**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **82 Y OTRO** (en nombre propio y de su hija menor **83**), representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **84**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **85 Y OTRO** (en nombre propio y de su hijo menor **86**), representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **87**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. Fernando Bustabad Ferreiro; **88 Y 89 como sucesores procesales de 90**, representados por la procuradora D^a Laura Lorenzo Arceo, bajo la dirección letrada de D^a Marta Díaz Paz; **91 Y OTRO**, representados por el procurador D. Fernando González-Concheiro Álvarez, bajo la dirección letrada de D^a Monserrat Arza Galán; **92 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Rita Goimil Martínez, bajo la dirección letrada de M^a Salud Trigueros Fernández; **93 Y OTRA**, representados por



la procuradora D^a M^a Soledad Sánchez Silva, bajo la dirección letrada de D. Julián del Moral Céspedes; **94**, representado por el procurador D. Santiago Gómez Martín, bajo la dirección letrada de D. Evaristo Nogueira Pol; **95**, representado por la procuradora D^a Trinidad Calvo Rivas, bajo la dirección letrada de D. Gabriel Suárez Suárez; **96**, representada por la procuradora D^a Susana Sánchez Barreiro, bajo la dirección letrada de D. J. Manuel Blanco Ons Fernández; **97**, representado por la procuradora D^a. Elena Arcos Romero, bajo la dirección letrada de Ramón Artime Cot; **98**, representado por la procuradora D^a M^a Elisa García Fernández, bajo la dirección letrada de D. Miguel Lamela Méndez; **99 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Natividad Alfonsín Somoza, bajo la dirección letrada de D. Nicolás David Piñeiro Pérez; **100**, representado por la procuradora D^a Beatriz Fernández Castelo, bajo la dirección letrada de D. Fernando Javier L Álvarez; **101 Y OTRA**, representados por la procuradora D^a Elena Arcos Romero, bajo la dirección letrada de D. Ramón Artime Cot; **102**, representada por el procurador D. David Vaquero Gallego, bajo la dirección letrada de D. Antonio de Diego Bajón; **103**, representada por la procuradora D^a Soledad Sánchez Silva, bajo la dirección letrada de D. Antonio Vázquez Guillén; **104**, representado por la procuradora D^a Trinidad Calvo Rivas, bajo la dirección letrada de D^a Carmen Tarrón Couto; **105**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **106 Y OTRA**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **107 Y OTRA**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **108**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **109**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **110 Y OTRA**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **111**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **112 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **113**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **114 Y OTRAS**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **115 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **116 Y OTRA**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **117 Y**

OTRO, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **118 Y 119 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **120**, representada por la procuradora D^a. M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. F J Losada González; **121**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de F J Losada González; **122**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de F J Losada González; **123 y 124** en su propio nombre y en el de su hija menor **125**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de F J Losada González; **126, 127 Y OTRA (128)**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de F J Losada González; **129 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de F J Losada González; **130 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a Laura Lorenzo Arceo, bajo la dirección letrada de D^a Estefanía Mosquera Rodríguez; **131 Y OTROS**, representados por el procurador D. Carlos García Brandariz, bajo la dirección letrada de M^a J Calviño Castrillón; **132 Y OTRA**, representados por la procuradora D^a Ana M Fernández Durán, bajo la dirección letrada de D. Gonzalo Pacheco Velasco; **133 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Yolanda Vidal Viñas, bajo la dirección letrada de D^a Marta Rodríguez Valdesogo; **134 Y OTRA**, representados por la procuradora D. Sandra Míguez Fuentes, bajo la dirección letrada de D. Luis Gayoso Álvarez y D. F J Vispo Peiteado; **135**, representada por el procurador D. Domingo Núñez Blanco, bajo la dirección letrada de D. Juan Antonio Prieto Cervera-Mercadillo: **Los sucesores procesales de 136 y 137 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Begoña Caamaño Castiñeira, bajo la dirección letrada de D^a. Marta Álvarez-Santullano Fernández Trigales; **138 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Rita Goimil Martínez, bajo la dirección letrada de D. Roberto Parada Pérez; **139**, representada por la procuradora D^a M^a Elena Arcos Romero, bajo la dirección letrada de D^a M^a Teresa Arce Nogueiras; **140 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Laura Lorenzo Arceo, bajo la dirección letrada de D. Manuel Alonso Ferrezuelo; **141**, representado por el procurador D. Santiago Gómez Martín, bajo la dirección letrada de D^a Noela Rodríguez Legazpi; **142 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Ana M Fernández Durán, bajo la dirección letrada de D. J Rafael Nieto Olano; **143 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a Ana M Fernández Durán, bajo la dirección letrada de D. F Delgado Merlo; **144**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. Miguel



Alberto L Moríñigo; **145**, representado por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de D. Víctor Solorzano Vázquez; **146 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Carmen Martínez Uzal, bajo la dirección letrada de D. Ignacio Martínez Sánchez de Neyra; **147**, representado por la procuradora D^a Victoria Puertas Mosquera, bajo la dirección letrada de D. Javier Puertas García; **148**, representado por el procurador D. Manuel Merelles Pérez, bajo la dirección letrada de D. Antonio Sánchez Díaz; **149, 150 Y 151**, representados por la procuradora D^a Marta Delgado Fontáns, bajo la dirección letrada de D. Javier Hernández Cuenca; **152**, representada por la procuradora D^a M^a Jesús Fernández-Rial y L, bajo la dirección letrada de F J Losada González; **153**, representada por la procuradora D^a Rita Goimil Martínez, bajo la dirección letrada de D. Roberto Parada Pérez; **154 Y OTROS**, representados por la procuradora D^a Mónica Vieites León, bajo la dirección letrada de D. Manuel L Núñez; **155**, representado por la procuradora D^a Ana M^a Fernández Durán, bajo la dirección letrada de M^a Ángeles García-Zarco Martínez; **156**, representado por la procuradora D^a Natividad Alfonsín Somoza, bajo la dirección letrada de D. Santiago Beamud Parra; **157 Y 158**, representadas por la procuradora D^a Victoria Puertas Mosquera, bajo la dirección letrada de D^a Ana Hidalgo Ordóñez; **159 Y OTRA**, representados por el procurador D. Javier Artabe Santalla, bajo la dirección letrada de D^a M^a Dolores Cao Timiraos; **160 Y OTRO**, representados por la procuradora D^a M^a Rita Goimil Martínez, bajo la dirección letrada de D^a Mónica Iglesias Ríos; **161**, representada por el procurador D. Antonio Fernández Villaverde, bajo la dirección letrada de Raquel Ruíz García; **162 Y 163**, representados por el procurador D. Oscar Pérez Goris, bajo la dirección letrada de J Antonio Suárez Pena; **164**, representada por la procuradora D^a Susana Cabanas Prada, bajo la dirección letrada de Jorge Eduardo L Vilar; y **165**, representado por la procuradora D^a Sagrario Queiro García, bajo la dirección letrada de D. David Santoandré Arcay; la entidad aseguradora "**ALLIANZ, SEGUROS Y REASEGUROS S.A**", representada por la procuradora D^a Soledad Sánchez Silva, bajo la dirección letrada de Roberto Botana Castro, en el ejercicio de la acción civil derivada de delito; como partes acusadas, **166**, bajo la representación procesal del Procurador D. Juan J Belmonte Pose y bajo la defensa letrada de D. Manuel Prieto Romero, y **167**, bajo la representación procesal del Procurador D. J Paz Montero y bajo la defensa letrada de D. Ignacio Sánchez González; como responsables civiles directas, la entidad aseguradora **ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY, S.E.**, representada por el Procurador D. Rafael Pérez Lizarriturri y asistida del letrado D. Gonzalo Ardila Bermejo, y la entidad aseguradora **QBE INSURENCE EUROPE, L.T.D.**, representada por la Procuradora D^a M^a Teresa Outeiriño

Acuña y asistida del Letrado D. Paulino Fajardo Martos; como responsable civil subsidiaria, la entidad pública **RENFE OPERADORA**, representada por el Procurador D. Victorino Regueiro Muñoz y asistida del letrado D. Juan J Delgado Velasco; y como responsable civil subsidiaria y acusación particular, la entidad pública **ADIF**, representada por los Abogados del Estado D. Javier Suárez García y D^a Adela Álvarez Caramés.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El presente procedimiento se incoó por el Juzgado de Instrucción n° 3 de Santiago de Compostela en virtud de auto de 24 de julio de 2013, tras la dación de cuenta de la Letrada de la Administración de Justicia del aviso por vía telefónica, a las 20,45 horas de ese día, por parte de la Policía Judicial de la Comisaría de Santiago de Compostela, de la ocurrencia de un accidente ferroviario a la entrada de Santiago de Compostela con la existencia de varios fallecidos, acordándose la práctica de diligencias que, seguidas por sus trámites, dieron lugar a las presentes actuaciones de juicio oral.

SEGUNDO.- El Ministerio Fiscal, en el trámite de conclusiones definitivas, retiró la acusación que ejercía provisionalmente contra D. A M C L por 80 delitos de homicidio por imprudencia grave profesional del artículo 142, apartados primero y tercero, del Código Penal; 145 delitos de lesiones imprudentes del art. 152.1 del Código Penal; y un delito de daños imprudentes del art. 267 del Código Penal, todos ellos en concurso ideal del artículo 77. 1 y 2 del C.P.; y estableció que el acusado D. F J G A es responsable en concepto de autor de los arts. 27 y 28 del C.P. de 80 delitos de homicidio por imprudencia grave profesional del art. 142.1 y 3 del C.P., de 145 delitos de lesiones imprudentes del art. 152.1 del C.P. y de un delito de daños imprudentes del art. 267 del C.P., todos ellos en relación de concurso ideal del art. 77.1 y 2 del C.P., sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, interesando que se le impongan las penas de 4 años de prisión, con las accesorias de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo y para el ejercicio de la profesión de maquinista de ferrocarriles por el tiempo de la condena, y que en concepto de responsabilidad civil indemnice, con responsabilidad directa de la entidad QBE Insurance Europe y subsidiaria de la entidad RENFE, a las víctimas y perjudicados personados en las cantidades reclamadas por las acusaciones particulares y,



respecto de los no personados que no hayan renunciado o reservado sus derechos indemnizatorios, que se indemnice:

-por el fallecimiento de D. XXXXX: a D. XXXXX y D. XXXXX, en partes iguales, en 63.080,11 euros por el daño moral más los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos; y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D^a XXXXX: a D. XXXX y a D^a XXXX en 110.390,20 euros por el daño moral, para cada uno; 398,38 euros por los desperfectos materiales; y en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D^a XXXXX: a D. XXXXXX, D. XXXXXX y D^a XXXXX en 126.160,22 euros por los daños morales; y en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D. XXXXX: a D. XXXXXX y a D^a XXXXXX en 173.470,32 euros por el daño moral; a D. XXXXXX en 126.160,22 euros por el daño moral; y, a los anteriores, en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D^a XXXXXX: a D. XXXXXX en 141.930,26 euros por el daño moral; a D. XXXXX y a D^a XXXXXXXX en 110.390,20 euros por daño moral; y, a los anteriores, en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, con apoyo al menos en la documentación incorporada a la causa, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D^a XXXXXXXX: a D. XXXX, D^a XXXXX, D^a XXXXX, D^a XXXXX y D^a XXXXXXXX en 137.900,60 euros por el daño moral; 1.401 euros por los perjuicios materiales; y en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, de acuerdo al menos con las facturas incorporadas, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D. XXXXXXX: a D^a XXXXX, D^a XXXX, D^a XXXXXXXX y D. XXXXXXX, D^a XXXXX, D. XXXXXXX y D. XXXXXXXX en 126.160,22 euros por el daño moral a repartir de la siguiente manera: a D^a XXXXX, D^a XXXXX, D^a XXXXX y D. XXXXX en quintas partes; a D^a XXXXX, D. XXXXX y D. XXXXX en quinceavas partes; asimismo, en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D^a XXXXXXXX: a D. XXXXXXX y a D^a XXXXXXXX en 173.470,32 euros por el daño moral y 860 euros por los desperfectos materiales; a D. XXXXXXXX en 94.620,17 euros por el daño moral y 1.299,54 euros por los perjuicios; y, a los anteriores, en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica



así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D. XXXXXX: a D. XXXXXX, D^a XXXXX y D^a XXXXXXX, respectivamente, en 59.137,61 euros por el daño moral y 85 euros por los desperfectos materiales; asimismo, en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D. XXXXXX: a D^a XXXX en 141.930,26 euros por el daño moral; a D. XXXX, D^a XXXXX y la comunidad hereditaria de D^a XXXXX en 127.080,24 euros por el daño moral; y, a los anteriores, en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D. XXXXX: a D^a XXXXXX en 189.240,38 euros por los daños morales; a XXXX, XXXX, XXXXX, XXXX, XXXX XXX en 599.261,12 euros por el daño moral; y, a los anteriores, en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-por el fallecimiento de D^a XXXXXX: a D. XXXXXX en 55.195,10 euros por el daño moral; 40 euros por los desperfectos materiales; y en los gastos de entierro y funeral; transporte, alimento o manutención; tasas para el otorgamiento u obtención de copias de documentos notariales u otros documentos administrativos; de atención médica o psicológica así como los

farmacéuticos y cualquiera otros relacionados directamente con los hechos de este escrito que se determinen en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del fallecimiento, con la base al menos de los justificantes incorporados en las actuaciones, que no hayan sido abonados por un seguro privado;

-a D^a XXXXX en 11.412,99 euros por los días de curación, 1.302,08 euros por las secuelas, 6.487,35 euros por el perjuicio estético y 340 euros por los desperfectos materiales, así como en los gastos por material de ortopedia, taxis y desplazamiento de familiares que se concreten en ejecución de sentencia;

-a D^a XXXXX en 12.934,14 euros por los días de curación, 5.607,43 euros por las secuelas, así como en 978 euros por los desperfectos;

-a D^a XXXXXX en 15.675,21 euros por los días de curación, 43.899,47 euros por el daño moral, incluido el daño moral complementario, 3.139,09 euros por los daños materiales;

-a D. XXXXX en 2.628,45 euros por los días de curación, 1.197,69 euros por las secuelas y 1.088,81 euros por el perjuicio estético, además de en 220 euros por los perjuicios materiales;

-a D. XXXXXX en 1.170,87 euros por los días de curación;

-a D^a XXXXX en 6.851,70 euros por los días de curación, 1.180,17 euros por el perjuicio estético y 83 euros por los restantes perjuicios materiales;

-a D^a XXXXX en 4.963,47 euros por los días de curación, en 2.670,53 euros por las secuelas y en 1.727 euros por los gastos médicos;

-a D^a XXXXX en 9.704,40 euros por los días de curación, 9.474,70 euros por las secuelas, 10.264,91 euros por el perjuicio estético y en 1005 euros por los perjuicios materiales;

-a D. XXXX en 879,98 euros por los días de curación y en 1.402,25 euros por las secuelas;

-a D^a XXXXXX en 4.836,15 euros por los días de curación, 10.111,73 euros por las secuelas, 235 euros por los desperfectos y 1.161 euros por los gastos médicos;



-a D. XXXXXX en 2.761,05 euros por los días de curación, 1.298,19 euros por la secuela, 1.180,17 euros por el perjuicio estético y 284 euros por los perjuicios materiales;

-a D. XXXXXX en 11.812,65 euros por los días de curación, 12.993,92 euros por las secuelas, 2.054,01 euros por el perjuicio estético, 140 euros por los desperfectos y 193,15 euros por los restantes perjuicios;

-a D^a XXXXXX en 9.505,19 euros por los días de curación, 15.427,83 euros por las secuelas, en 3.732,12 euros por el perjuicio estético y por los perjuicios materiales, 60 euros;

-a D. XXXX en 1.646,13 euros por los días de curación, 2.891,03 euros por las secuelas, 2.628,21 euros por el perjuicio estético y 90 euros por los perjuicios materiales;

-a D. XXXXX en 4.638 euros por los días de curación, 1.402,25 euros por las secuelas y 1.274,78 euros por el perjuicio estético;

-a D. XXXXXX en 779,19 euros por los días de curación, 1.194,11 euros por las secuelas y 1.85,55 euros por el perjuicio estético;

-al menor XXXXXX en 1.692,75 euros por los días de curación, en 2.628,21 euros por el perjuicio estético, en 107 euros por los efectos perdidos y en 806,30 euros por los perjuicios materiales;

-a D. XXXXXX en 11.988,41 euros por los días de curación, 2.427,75 euros por el perjuicio estético, 318 euros por los perjuicios materiales y la cantidad que se determine en ejecución de sentencia por los restantes perjuicios;

-a la menor XXXXXX en 1.692,75 euros por los días de curación, 4.453,07 euros por las secuelas y 4.048 euros por el perjuicio estético;

-a D. XXXXXXXX en 1.310,40 euros por los días de curación y en 2.670,53 euros por las secuelas, además de en 450 euros por los desperfectos;

-a D. XXXXX en 15.577,50 euros por los días de curación, 1.785,70 euros por las secuelas, 2.435,04 euros por las secuelas, 130 euros por los desperfectos, 160 euros por los gastos médicos y la cantidad que se determine en juicio o en ejecución por los gastos de transporte;

-a XXXXXX en 16.960,28 euros por los días de curación, 18.246 euros por las secuelas, 2.060,16 euros por el perjuicio estético y la cantidad en que se determinen los gastos médicos y farmacéuticos;

-a D^a XXXXXX en 4.475,45 euros por los días de curación, en 4.105,33 euros por las secuelas, 3.732,12 por el perjuicio estético y en la cantidad en que resulten los restantes perjuicios;

-a D. XXXXXXXX en 550,80 euros por los días de curación, 2.427,75 euros por el perjuicio estético, 735 euros por los desperfectos y la cantidad en que se determinen los restantes perjuicios;

-a D^a XXXXXX en 7.437,56 euros por los días de curación y 1.817,28 euros por el perjuicio estético;

-a D. XXXXXX en 3.754,92 euros por los días de curación, 8.665,87 euros por las secuelas, 2.427,75 euros por el perjuicio estético, 275,35 por los perjuicios materiales y 236 euros por los gastos médicos;

-a D. XXXXXXXX en 5.388,51 euros por los días de curación, en 1.194,11 euros por las secuelas y en 4.641,72 euros por el perjuicio estético. Así como en 210 euros por los desperfectos;

-a la menor XXXXXX en 4.078,50 euros por los días de curación, 2.891,03 euros por la secuela, 2.628,21 euros por el perjuicio estético, 27,36 euros por los gastos de transporte, 70 euros por los correspondientes al tratamiento de fisioterapia;

-a D. XXXXX en 10.804,56 euros por los días de curación, 10.313,57 euros por las secuelas, 3.732,12 euros por el perjuicio estético, 745 euros por los daños materiales y en la cantidad en que resulten los restantes perjuicios en ejecución de sentencia;

-a D^a XXXXX en 14.064,96 euros por los días de curación, 6.075,17 euros por las secuelas y 606 euros por los desperfectos;

-a D^a XXXXXX en 5.736 euros por los días de curación, 894,47 euros por las secuelas y 280 euros por los perjuicios materiales;

-a D^a XXXXXX en 705,15 euros por los días de curación y 10.313,57 euros por las secuelas.



A todos los perjudicados por lesiones se les incrementará las cantidades solicitadas con el IPC desde el año 2015 hasta el momento del abono efectivo de las mismas. Asimismo, se les abonará los siguientes conceptos:

- Los gastos derivados de desperfectos que no hayan podido informarse hasta el presente momento.
- Los gastos médicos, de rehabilitación, fisioterapia, psicológicos y farmacéuticos que se acrediten en ejecución de sentencia.
- Los gastos de transporte, manutención, alojamiento propio o de personas próximas con motivo de su atención.
- Cualquier otro gasto relacionado directamente con los hechos de este escrito, que se determine en ejecución de sentencia, abonados con ocasión o por consecuencia del tratamiento recibido.

En todos estos casos, siempre que no hayan sido abonados por un seguro privado.

-al Administrador de Infraestructuras ferroviarias en 1.368.081,83 euros.

Todas estas cantidades con aplicación de los intereses establecidos en el art. 576 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. Será de aplicación los intereses moratorios del art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro respecto de la compañía QBE Insurance (Europe) LTD.

La acusación popular ejercida por la entidad APAFAS, en el trámite de conclusiones definitivas, estableció que los acusados D. F J G A y D. A M C L son responsables en concepto de autores del art. 28 del C. P. de ochenta delitos de homicidio por imprudencia grave profesional del art. 142. 1 y 3 del C.P. y 144 delitos de lesiones imprudentes del art. 152.1 y 3 del C.P. en concurso ideal del art. 77 del C.P., sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, interesando que se les imponga la pena de 4 años de prisión, accesoria de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena y suspensión de profesión u oficio por tiempo de 4 años y que en concepto de responsabilidad civil indemnicen, con responsabilidad civil directa de QBE, ACGS y CHUBB, a sus asociados por el daño moral sufrido por la vivencia del accidente y en las demás cantidades reclamadas por los perjudicados, con aplicación de los intereses del art. 20 de la LCS, art. 1108 del C.P. y art. 576 de la LEC. Y el pago de las costas, incluidas las de la acusación ejercitada.

La acusación popular ejercida por la PLATAFORMA DE VÍCTIMAS DEL ALVIA, en el trámite de conclusiones definitivas, estableció que los acusados D. F J G A y D. A M C L son responsables en concepto de autores del art. 28 del C. P. de ochenta delitos de homicidio por imprudencia grave profesional del art. 142. 1 y 3 del C.P. y 144 delitos de lesiones imprudentes del art. 152.1 y 3 del C.P. en concurso ideal del art. 77 del C.P., sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, interesando que se les imponga la pena de 4 años de prisión, accesoria de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena e inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por tiempo de 6 años, y que en concepto de responsabilidad civil indemnicen, con responsabilidad civil directa de QBE, ACGS y CHUBB, los daños y perjuicios derivados del delito más los intereses de los arts. 20.4 de la LCS, 1108 y 1109 del C.C y 576 de la LEC y el pago de las costas, incluidas las de la acusación ejercitada.

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).



La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La acusación particular ejercida por (descripción de la pena e indemnización que solicitan).

La actora civil Allianz, Seguros y Reaseguros, S.A., en el trámite de conclusiones definitivas, interesó la condena de los acusados, con responsabilidad civil directa de QBE y AGCS y subsidiaria de ADIF y RENFE, al pago de la cantidad de 2.261.196,05 euros por los gastos de víctimas y familiares asumidos en virtud del SOVI y de la póliza de ampliación de cobertura suscrita con RENFE, más los intereses legales desde la fecha de los respectivos pagos y la imposición de las costas del actor civil.

La defensa del acusado D.F.J.G.A., en el trámite de conclusiones definitivas, interesó la libre absolución de su defendido por no entenderle autor de delito alguno y, subsidiariamente, la consideración de que los hechos imputados como faltas de imprudencia leve del art. 621.2 y 3 del C.P. vigente en la fecha de los hechos, con aplicación de la Disposición Adicional 4ª de la L.O. 1/2015, de 30 de marzo, de reforma del Código Penal y, en todo caso, con aplicación de las atenuantes del art. 21.4, 5, 6 y 7 del C.P.

La defensa del acusado D. A.M.C.L. en el trámite de conclusiones definitivas, interesó la libre absolución de su defendido por no entenderle autor de delito alguno y, subsidiariamente, la consideración de la existencia de una imprudencia leve, despenalizada por la L.O. 1/2015, de 30 de marzo, de reforma del Código Penal y, subsidiariamente, la apreciación de la atenuante de dilaciones indebidas del art. 21. 6ª del C.P. como muy cualificada.

Por la defensa de la Responsable Civil Directa, la entidad aseguradora QBE, en el trámite de conclusiones definitivas, se interesó la libre absolución respecto a las pretensiones indemnizatorias de las acusaciones al no entender responsable penalmente de ningún delito o falta a D. F G A ni, por tanto, a RENFE y, subsidiariamente, interesó que para el cálculo de las indemnizaciones se utilice el baremo aprobado por el R.D. Legislativo 8/2004 con un incremento del 50%, sin que proceda la aplicación del interés moratorio del art. 20 de la LCS.

Por la defensa de la Responsable Civil Directa, la entidad aseguradora ALLIANZ GLOBAL CORPORATE, en el trámite de conclusiones definitivas, se interesó la libre absolución respecto a las pretensiones indemnizatorias de las acusaciones al no entender responsable penalmente de ningún delito o falta a D. A.M.C.L. ni, por tanto, a ADIF y, subsidiariamente, que se declare que la responsabilidad en el accidente es mancomunada y que el porcentaje del que debe responder el Sr. C. L. no excede del 5% y que para el cálculo de las indemnizaciones se utilice el baremo aprobado por el R.D. Legislativo 8/2004, sin que proceda la aplicación del interés moratorio del art. 20 de la LCS.

Por la defensa de la Responsable Civil Subsidiaria RENFE Operadora, en el trámite de conclusiones definitivas, se interesó su libre absolución al no entender responsable penalmente de ningún delito o falta a D. F.J.G.A.

Por la defensa de la Responsable Civil Subsidiaria ADIF y la acusación particular ejercida por ésta, en el trámite de conclusiones definitivas, interesó su libre absolución como responsable civil de los delitos imputados al no entender responsable penalmente de los mismos a D. A.M.C.L. e interesó la condena de D. F.J.G.A como responsable en concepto de autor del art. 28 del C.P. de un delito de daños imprudentes del art 267 del C.P., sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, interesando que se le imponga la pena de 9 meses de multa, con responsabilidad personal subsidiaria, en caso de impago, de un día de



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

privación de libertad por cada dos cuotas diarias de multa no satisfechas y que en concepto de responsabilidad civil indemnice a ADIF, con responsabilidad civil subsidiaria de RENFE Operadora y directa de la aseguradora QBE, en la cantidad de 1.388.081,83 euros.

TERCERO.- En el enjuiciamiento de esta causa se han observado las prescripciones legales, salvo el plazo para dictar sentencia dado su volumen y complejidad.

HECHOS PROBADOS

PRIMERO.- Probado y así se declara que el 20 de diciembre de 2002 el Consejo de Ministros encomendó al entonces Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) -que desde el 1 de enero de 2005 quedó extinguido subrogándose en sus derechos y obligaciones el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF)- la construcción y administración del tramo Orense-Santiago de Compostela de la Línea de Alta Velocidad a Galicia del Corredor Norte-Noroeste, la posteriormente denominada LAV 082.

Tras la adjudicación y ejecución de las obras de plataforma de la nueva línea comenzaron a adjudicarse, ya en el año 2008, las obras de montaje de vía, catenaria e instalaciones.

Las principales características de concepción y diseño de la línea proyectada eran su construcción en ancho estándar o internacional (1.435 mm) con un cambiador de ancho en los extremos de la línea (uno en Ourense -lado Santiago, en el PK 1+700 de la línea 082- y otro en la propia estación de Santiago de Compostela -lado A Coruña, en el PK 88+00-) que permitirían su conexión en ambos extremos con la línea 822, de Zamora a La Coruña, construida en ancho ibérico (1.665 mm); el equipamiento en materia de instalaciones de seguridad de toda la línea, de unos 87 km., era el sistema de protección de trenes ERTMS/ETCS estando previsto el sistema ERTMS/ETCS Nivel 2 como sistema principal, el ERTMS/ETCS Nivel 1 como sistema secundario y el sistema de seguridad ASFA (sistema de seguridad de Clase "B") como sistema de respaldo; las transiciones entre el sistema ERTMS instalado en las nuevas vías de ancho internacional y el sistema ASFA, existente en las vías de ancho convencional, se harían en los cambiadores de ancho, aprovechando las maniobras de cambio de ancho de los trenes; y las vías de ancho internacional o estándar proyectadas entre los cambiadores de ancho, que eran lo que constituía la LAV 082, se gobernarían mediante ERTMS desde el Centro de Regulación y Control de Madrid-Atocha, mientras que

el resto de vías continuaban gestionándose a través de los respectivos enclavamientos (de Ourense y de Santiago) que incorporaban ASFA.

En esencia y a los efectos de esta causa, la diferencia entre los sistemas de protección ERTMS y ASFA radica en que el ERTMS es un sistema de mando y control de trenes que tiene como componente fundamental el llamado ETCS, que es un sistema que realiza una supervisión continua de la velocidad y localización del tren, aportando datos sobre la velocidad máxima en cada punto, la velocidad meta y la distancia meta, produciendo la actuación de los frenos cuando detecta que las condiciones existentes representan un riesgo para la seguridad de las circulaciones; mientras que el ASFA es un sistema de ayuda a la conducción que anuncia en cabina las condiciones más relevantes de la señalización de la vía a través de las balizas situadas en el centro de la vía ejerciendo un control de la velocidad del tren cuando la señal presenta un aspecto restrictivo -vía libre condicional, anuncio de parada, parada, aproximación a un desvío, aproximación a un paso a nivel sin protección- o ante una señal de limitación de velocidad. En estos casos, el maquinista, además de reconocer la señal acústica que transmite a la cabina la baliza y contestar a ella mediante un pulsador en el tiempo estipulado, debe reducir la velocidad del tren a la velocidad de control establecida por el equipo. El ASFA también controla la velocidad máxima permitida con ese sistema -200 km/h-. El equipo activa el freno de urgencia del tren, de manera automática, sólo si detecta alguna de las siguientes actuaciones incorrectas: la no confirmación por el maquinista de los avisos que exigen dicha confirmación o si supera la velocidad máxima permitida por el sistema.

Las obras de ejecución de la Fase I y realización del mantenimiento del proyecto constructivo y de las Instalaciones de Señalización, Telecomunicaciones Fijas, Control de Tráfico Centralizado, Protección y Seguridad y Sistemas de Protección del Tren para el tramo Ourense-Santiago de Compostela se adjudicaron el 30 de abril de 2009 a la UTE AVE ORENSE-SANTIAGO formada por las empresas T., D., C. y A., mientras que la consultoría y asistencia técnica para el control y seguimiento de esas obras se adjudicó a INECO-TIFSA.

Las obras de instalaciones comenzaron en junio de 2010 si bien, ya entonces, se plantearon por ADIF nuevas necesidades al considerar que el paso de los trenes por los cambiadores de ancho generaba distorsiones innecesarias en la explotación y que, además, implicaba una reducción mínima en los tiempos de viaje, lo que hacía conveniente la modificación de los



contratos de ejecución de las obras tanto de montaje de vía como de catenaria e instalaciones.

Por ello, el 20 de julio de 2010 se mantiene una primera reunión a la que asisten representantes de ADIF, de la UTE AVE ORENSE-SANTIAGO y empresas que la forman y de INECO-TIFSA para tratar del alcance de la modificación del contrato adjudicado a la UTE y se inicia la tramitación administrativa para la redacción del proyecto modificado que fue autorizado por el Ministerio de Fomento en abril de 2011, redactado en septiembre de 2011 y aprobado definitivamente por el Presidente de ADIF en diciembre de 2011, previa autorización del Ministerio para la continuación provisional de las obras conforme al proyecto modificado en septiembre de 2011.

En lo que atañe a esta causa, la modificación consistió, fundamentalmente, en sustituir la construcción de la vía en ancho de vía estándar o internacional (UIC) por ancho de vía ibérico o convencional en toda la línea, dando así continuidad en ancho ibérico a toda la red ferroviaria de Galicia; y suprimir los cambiadores de ancho inicialmente previstos estableciéndose la conexión con la Línea 822 (Zamora-A Coruña) en la Bifurcación Coto da Torre (PK 1+036), donde bifurcan ambas líneas en dirección Santiago, y en la Bifurcación A Grandeira (PK 85+045), donde vuelven a confluir ambas líneas en dirección A Coruña.

Asimismo, al suprimirse los cambiadores de ancho, en los que originariamente estaba previsto que se hiciera la transición de sistemas ERTMS-ASFA, hubo que establecer un nuevo punto de transición de sistemas para lo que ADIF utilizó el criterio proporcionado por el documento de la propia entidad sobre Requisitos Funcionales y Reglas de Ingeniería ERTMS Nivel 1 y Nivel 2, versión 2.4.0. de 22 de octubre de 2009, que establecía, en cuanto a la transición de ERTMS Nivel 1 a ASFA, que debía anunciarse y ordenarse en trayecto y siempre antes de una señal avanzada. No obstante, desde el 8 de marzo de 2011 estaba vigente la versión 2.4.2 de ese documento que preveía la posibilidad de excepcionar esa regla general de ubicación del punto de transición entre sistemas, si así fuese necesario.

Consecuentemente, la transición de ERTMS Nivel 1 a ASFA en la línea 082, sentido Santiago, se dispuso en el PK 80+169, antes de las señales avanzadas de entrada a la Bifurcación de A Grandeira E´7 (en vía 1) y E´9 (en vía 2) y la transición de ERTMS Nivel 1 a ASFA, sentido Ourense, se dispuso en el PK 7+206, antes de las señales avanzadas E´8 (en vía 1) y E´6 (en vía 2).

Entre el PK 80+169 (en que finalizaba el sistema de protección ERTMS) y el PK 85+045 (en que finaliza la línea 082 en sentido

Santiago confluyendo con la línea 822) se encuentra la curva de A Grandeira que se inicia en el PK 84+228 y finaliza en el PK 84+894 con un radio de 402 m. y una longitud total de 666 m. que se reparte entre una transición inicial de 202 m., la curva circular de 264 m. y el tramo de transición final de otros 200 m.

La curva está situada tras una recta de gran longitud entre el PK 79+916 y el PK 84+228 en la que la velocidad máxima a la que puede circular un tren, según su tipo, (como lo es ya desde el PK 6+094) es de 300 o 220 km/h, si lo hace al amparo del ERTMS, y de 200km/h, si lo hace al amparo del ASFA. A la curva se le asignó una velocidad máxima de 80 km/h señalizando en el Cuadro de Velocidades Máximas un cambio de velocidad máxima a 80 km/h respecto del tramo anterior (a 300, 220 o 200 km/h desde el PK 6+094) entre los PK 84+230 y 85+00 (Bifurcación A Grandeira), a partir del cual la velocidad máxima se estableció en 75 km/h hasta la Estación de Santiago. (El Cuadro de Velocidades Máximas de la línea 082 también establecía que entre las Bifurcaciones Coto da Torre y A Grandeira la línea dispone de ERTMS/ETCS nivel 1 y ASFA -de apoyo-; si bien, en realidad, el ERTMS concluye en el PK 80+169).

En la vía, el cambio de velocidad máxima a 80 km/h determinado por la curva se señaló con un cartelón informativo ubicado en el PK 84+273, es decir, 43 m. después del inicio del cambio de velocidad a 80 km/h establecido en el Cuadro de Velocidades Máximas (en adelante, CVM).

Asimismo, en el tramo de la línea posterior a la finalización del sistema ERTMS y hasta la Bifurcación de A Grandeira también se dispusieron en la vía, además de los cartelones con el nombre de los túneles y viaductos, al inicio de los mismos, y de los carteles indicadores de los puntos kilométricos, las siguientes señales laterales: tres pantallas de proximidad a la señal avanzada de entrada a la Bifurcación de A Grandeira (E'7) que se sitúan en los PK 80+086, 80+278 y 80+398, ubicadas en postes de catenaria y carentes de baliza ASFA; la señal avanzada E'7 que es una señal semafórica de tres focos (sólo dos operativos: verde y amarillo) situada en el PK 80+619, poco antes de la entrada al túnel de Marrozos, en el lado derecho y que dispone de baliza previa (en el PK 80+319); el cartelón que indica el deber de proceder al cambio de modo ASFA Alta Velocidad a ASFA Convencional, situado en el PK 80+803 al lado derecho de la vía dentro del túnel de Marrozos e, igualmente, carente de baliza; y la señal de entrada a la Bifurcación de A Grandeira (E7) que es una señal semafórica de tres focos (verde, amarillo y rojo) situada en el PK 84+176, en el lado derecho de la vía a la salida del túnel de Santiago y que dispone de dos balizas, previa (PK 83+876) y de señal (PK 84+171). En el poste de la señal E7 se sitúa también el



cartelón que indica el paso del ámbito normativo de las Prescripciones Técnicas Operativas (PTO) que rigen la circulación en alta velocidad al ámbito del Reglamento General de Circulación (RGC) que rige la circulación convencional y que es supletorio en todo lo no previsto en las PTO.

Los cartelones de proximidad a la E'7 o bien la propia señal E'7 eran la referencia que tomaban los maquinistas de los trenes que circulaban con ASFA desde Ourense para iniciar la reducción de velocidad a fin de llegar a 80 km/h al inicio de la curva de A Grandeira, si bien tales cartelones y señal -que protegían la entrada en la Bifurcación en el PK 85+045 y no la propia curva- no imponían reducción de velocidad alguna ni la baliza previa asociada a la E'7 -tampoco las balizas previa y de señal de la E7- establecían ningún tipo de control sobre la velocidad del tren ni exigían acción alguna de reconocimiento del maquinista si la señal asociada estaba en verde, aunque sí transmitían un sonido acústico en cabina para advertirle.

SEGUNDO.- Para el diseño y construcción de cada uno de los subsistemas estructurales que componen la línea 082 (infraestructura; energía; y control, mando y señalización) los respectivos adjudicatarios de la ejecución de las obras aplicaron las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) exigibles para cada uno de ellos. Para el subsistema de control, mando y señalización (en adelante, CMS), que es el que se refiere, entre otros componentes, a las instalaciones de seguridad (ERTMS, ASFA) y comunicaciones (GSM-R), la ETI de aplicación imponía el cumplimiento de las normas CENELEC 50126, 50128 y 50129 las cuales, a su vez, exigen la realización de una evaluación explícita de los riesgos del subsistema, documentada y valorada por un evaluador independiente. En virtud de ello, la UTE LAV ORENSE-SANTIAGO, adjudicataria del proyecto de ejecución de obras del subsistema CMS, y dos de las empresas que formaban parte de la misma -T. (suministradora del ERTMS) y D. (suministradora del ASFA)- elaboraron el Plan General de Seguridad y el Análisis Preliminar de Riesgos de la línea 082, abarcando también su entronque con la línea 822 hasta las estaciones de Ourense y de Santiago, a fin establecer las directrices que garanticen el cumplimiento de las condiciones de seguridad del suministro de la UTE y de la documentación que debe generarse para demostrarlo así como para identificar, clasificar y asignar los riesgos que pudieran dar lugar a un accidente. También elaboraron el Caso de Seguridad del subsistema de CMS con el fin de aportar los argumentos y evidencias que garantizan la seguridad del suministro identificando los riesgos residuales

que el mismo no puede eliminar o mitigar totalmente y que deben ser considerados por ADIF para garantizar la seguridad del subsistema.

El Caso de Seguridad que elaboraron la UTE, T. y D. se circunscribió al enclavamiento de O´Irixo (entre los PK 1+857 y 84+188) contemplando las relaciones de bloqueo de este enclavamiento con los de Ourense y Santiago. Para los enclavamientos de Ourense y de Santiago la empresa D. elaboró, para cada uno de ellos, un Informe de Seguridad dirigido al mismo objeto de aportar las evidencias de cumplimiento de las condiciones de seguridad del suministro de D. (entre cuyos componentes está el ASFA vía) identificando aquellos riesgos residuales que el suministro no puede eliminar y que comunica a ADIF para que pueda establecer las medidas oportunas.

Por su parte, ADIF suscribió con INECO un contrato de consultoría y asistencia técnica para supervisar la documentación de seguridad generada por la UTE en las distintas fases de ejecución del proyecto y vigilar la forma en que los riesgos eran gestionados transmitiendo a ADIF las propuestas de la UTE para aquellos que, por no poder ser mitigados por su suministro, se exportan a ADIF, así como para realizar la evaluación independiente de la implementación del sistema requerida por la normativa CENELEC.

En el marco de este contrato, INECO realizó la evaluación independiente del Caso de Seguridad del enclavamiento de O´Irixo elaborado por la UTE pero no hizo evaluación independiente de los Informes de Seguridad de los enclavamientos de Ourense y de Santiago al considerar ADIF que la nueva línea de Alta Velocidad la constituía únicamente el tramo regido por el enclavamiento de O´Irixo, de nueva construcción, y que no era necesaria la evaluación independiente de los Informes de Seguridad de los otros dos enclavamientos, dado que ya estaban en funcionamiento y únicamente sufrían modificaciones.

El Análisis Preliminar de Riesgos de la UTE consideró como accidentes potenciales del proyecto los de colisión, descarrilo y atropello identificando ocho situaciones de peligro que pueden provocar cada uno de esos accidentes, entre ellos, el descarrilo porque "el tren circula a una excesiva velocidad". Después analizó los escenarios que pueden dar lugar a cada una de las situaciones de peligro y, en el caso concreto de que el tren circule a excesiva velocidad, consideró como posible escenario el de que "un tren circula a velocidad excesiva al paso por una zona de vía con limitaciones temporales o permanentes". Para ese escenario se prevé como función de seguridad del suministro la de "incluir sistemas de protección automáticos para garantizar que sean



respetadas las limitaciones de velocidad temporales y permanentes" entendiendo que tal función la cumple el subsistema ERTMS N1 que asegura que se respete la velocidad en cada momento en cada tramo si bien, en el caso de que el tren circule al amparo del ASFA, establece que las funciones de seguridad de este componente son "enviar a la baliza información sobre el aspecto presentado por la señal" y "enviar al equipo embarcado el código correspondiente al aspecto de la señal asociada" pero que como es un sistema de respaldo al maquinista, un eventual fallo en estas funciones no repercute directamente en la seguridad del sistema ferroviario dado que al ser un sistema de ayuda al maquinista, la responsabilidad recae en todo momento sobre él. En consecuencia, al considerar únicamente en el análisis preliminar de riesgos como función de seguridad para evitar un exceso de velocidad del tren al paso por zonas con limitaciones de velocidad temporales o permanentes la de que se incluyan sistemas de protección automáticos, califica el riesgo, por sus consecuencias, como catastrófico; por su frecuencia, como increíble; y por su aceptabilidad, como despreciable.

Por su parte, el Caso de Seguridad del enclavamiento de O'Irixo elaborado por la UTE, el informe de Seguridad del enclavamiento de Santiago elaborado por D. y el Informe de Evaluación Independiente sobre el primero de ellos realizado por INECO se refirieron únicamente a la demostración y garantía del cumplimiento de las condiciones de seguridad de los componentes electrónicos o electromecánicos que integraban el suministro del subsistema de CMS y a la verificación del cumplimiento de la normativa técnica que les afectaba, por lo que consideraron que como el sistema ASFA tiene unas funcionalidades limitadas en cuanto al control de la velocidad del tren, dicho riesgo, en cuanto exceda de las funcionalidades del sistema, no puede ser mitigado por el proveedor y lo exporta en los siguientes términos: "los trenes que circulen al amparo de la señalización lateral o ASFA deben respetar el cuadro de velocidades máximas proporcionado por Adif" o que "el sistema de ayuda a la conducción ASFA no proporciona supervisión a bordo y por lo tanto el maquinista debe cumplir las indicaciones de la señalización lateral". Aunque los documentos de la UTE y de D. hacen constar que esos riesgos se exportan al maquinista, la evaluación independiente de INECO matiza que se transmiten a ADIF quien debe cubrirlos con actuaciones reglamentarias o de mantenimiento, añadiendo que en algunos casos ya están considerados por la reglamentación general existente (Reglamento General de Circulación, Prescripciones Técnicas Operativas), u otros documentos particulares como Consignas, órdenes, etc.

TERCERO.- Tras la entrada en vigor del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio por el que se aprueba el Reglamento de seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, para poder operar como Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF necesitó una autorización de seguridad otorgada por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, previa justificación de que disponía de un sistema de gestión de seguridad y que cumplía los requisitos específicos necesarios para la administración de la red en las adecuadas condiciones de seguridad, si bien el Reglamento estableció un período transitorio de dos años para adaptar el sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructuras a las exigencias de la norma durante el cual se presumía que disponía de autorización de seguridad.

En junio de 2009, ADIF solicitó la autorización de seguridad acompañando los documentos que integraban su Sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación (en adelante, SGSC), entre los que se encontraban el Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación, un Anexo sobre "Reflexiones Generales", 28 procedimientos generales de la Dirección de Seguridad en la Circulación, así como numerosos procedimientos específicos de las Direcciones Ejecutivas de Circulación, de Red Convencional, de Alta Velocidad y de Servicios Logísticos.

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (DGIF) emitió en octubre de 2009 un informe valorativo de la documentación aportada requiriendo la aportación de documentación complementaria y aclaraciones a determinadas cuestiones que planteaba. Tras solventar algunos de los reparos y comprometerse a realizar otras correcciones propuestas en revisiones futuras previstas a corto plazo, el 29 de abril de 2010 ADIF obtuvo la autorización de seguridad en la circulación.

En el Anexo sobre "Reflexiones Generales" del SGSC, después de exponer el propósito de ADIF de reducir al máximo los riesgos de daños generados durante la explotación del sistema sin que exista un fallo técnico y los riesgos de daños generados por fallos técnicos así como de excluir los riesgos derivados de usos abusivos cometidos con intención delictiva, se dedicaba un apartado a los errores humanos considerándolos como una fuente de riesgo que puede comprometer la seguridad de sistemas globales complejos que debe ser gestionada, dada la falta de fiabilidad humana, incluyendo a modo de ejemplo un cuadro del porcentaje de probabilidad de error humano en determinados cometidos en centrales nucleares. Este documento



fue valorado por la DGIF en su informe de octubre de 2009 como absolutamente general, teórico y de ningún contenido práctico por lo que no estaba justificada su aportación, a menos que se completase con otra información de índole concreta, lo que no consta que ADIF hubiera hecho.

Dentro de los 28 procedimientos generales de la Dirección de Seguridad en la Circulación y de los Sistemas de Gestión de la Seguridad específicos de las Direcciones Ejecutivas de Circulación, de Red Convencional, de Alta Velocidad y de Servicios Logísticos que formaban parte del SGSC, se incluían, en materia de evaluación y gestión de los riesgos derivados de las actividades de ADIF, un Procedimiento General de Evaluación y Gestión de Riesgos de la Dirección de Seguridad en la Circulación y un Procedimiento Específico de la Dirección Ejecutiva de Circulación sobre la identificación y evaluación del riesgo de fallo humano en el desarrollo de las operaciones de circulación.

Respecto de tales procedimientos, la DGIF en su informe, además de recomendar la aplicación paulatina en sucesivas revisiones de la metodología y filosofía que establecía el Reglamento de la Comisión Europea 352/2009, de 24 de abril, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, consideró que el procedimiento general -que establecía un método común para todas las áreas de ADIF que tengan que evaluar riesgos relacionados con la seguridad en la circulación para identificar las amenazas y evaluar y gestionar los riesgos incluyendo cuatro Anexos como modelos de aplicación del procedimiento referidos a riesgos de rebase de señales luminosas (aclarando que se refiere al riesgo técnico de una señal al ser rebasada y no al riesgo de que un agente de conducción rebase esa señal), riesgos de arrollamientos de personas en Estaciones, riesgos de arrollamientos en Pasos a Nivel y riesgos de arrollamientos por invasión de vía- era excesivamente genérico y teórico y que debía ser completado con una identificación de las principales posibles amenazas y riesgos a partir de las actividades de las distintas unidades de la empresa y un protocolo de mantenimiento del registro de amenazas; con protocolos de aplicación práctica de la metodología de evaluación de riesgos; con el establecimiento de una metodología en caso de riesgos exportados por ADIF al operador ferroviario y viceversa; y con un sistema de seguimiento de las medidas de control de los riesgos.

En marzo de 2012 la Dirección General de Operaciones e Ingeniería (DGOI) de ADIF aprobó otro Procedimiento General para la identificación y evaluación de riesgos en las actividades de seguridad en la circulación basado en la metodología establecida en el Reglamento (CE) 352/2009 en el

que se establecen pautas generales de actuación para identificar los riesgos de carácter humano o técnico; evaluarlos teniendo en cuenta su frecuencia y la gravedad de sus consecuencias; y adoptar cuantas medidas preventivas de mejora o correctivas sean necesarias para el adecuado control de los riesgos, en todas las actividades que sean fuente de riesgo en los diferentes subsistemas que conforman el área de actividad de la DGOI, tanto de naturaleza estructural (Infraestructura, Energía, Control-mando y señalización, Explotación y gestión del tráfico y Material rodante para servicio interno de ADIF) como de naturaleza funcional (Mantenimiento).

El acusado D. A.M.C.L., mayor de edad y cuyos antecedentes penales no constan en la causa, fue Director de Seguridad en la Circulación de ADIF desde 2005 hasta junio de 2013. Como tal le correspondía, entre otras funciones, preparar la política de la empresa y su estrategia en materia de seguridad en la circulación; planificar y dirigir el sistema de gestión en la seguridad en la circulación de ADIF asegurando el cumplimiento de las acciones que impone al administrador de la infraestructura ferroviaria la Ley del Sector Ferroviario y normativa que la desarrolla en relación con los sistemas de seguridad en la circulación con el objetivo último de conseguir una explotación ferroviaria segura y eficaz; dirigir la inspección del SGSC preparando los planes anuales de actuación; planificar la organización y los métodos de gestión en la seguridad en la circulación, definir los objetivos comunes de seguridad en la circulación y controlar el cumplimiento de los indicadores asociados a los objetivos fijados; elaborar normativa aplicable en materia de seguridad en la circulación y supervisar la emisión de órdenes y circulares necesarias para determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria tendentes a evitar incidentes y accidentes, asegurando que su contenido sea conocido por los destinatarios afectados; diseñar las estrategias de seguridad preventiva, impulsar su desarrollo e implantación y generar una cultura proactiva en seguridad en la circulación; y supervisar la emisión de certificaciones sobre el cumplimiento de las condiciones de seguridad en la explotación ferroviaria de instalaciones de control, mando y señalización, de acuerdo con el art. 16 del Reglamento de la Ley del Sector Ferroviario. También, desde abril de 2011, tenía delegadas las competencias del Consejo de Administración de ADIF para aprobar las instrucciones y circulares necesarias para determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria en materia de seguridad en la circulación.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

No consta que el acusado, como máximo responsable en materia de seguridad en la circulación de ADIF, hubiera aplicado o encomendado a otros la aplicación de alguno de los procedimientos de evaluación y gestión de riesgos previstos en el SGSC ni ningún otro previsto en otras normas, al riesgo exportado de la circulación de los trenes con ASFA comunicado por la UTE e INECO en el análisis, evaluación y gestión de riesgos y evaluación independiente realizada respecto de la línea de Alta Velocidad 082, ni antes ni después de su puesta en servicio.

CUARTO.- Finalizada la construcción de la LAV 082 y realizadas las correspondientes pruebas sobre el correcto funcionamiento de los componentes de cada uno de los subsistemas estructurales y su integración en el sistema global, de integración tren-vía, simulaciones comerciales y formación de maquinistas, entre el 7 y el 9 de diciembre de 2011 el Presidente de ADIF solicitó de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias la autorización de puesta en servicio de la nueva línea 082 de Ourense (PK 0,000) a Santiago de Compostela (PK 88,241) acompañando la documentación requerida para ello por el art. 16 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (ya aportada parcialmente con carácter provisional los días 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2011) y consistente en los informes de adecuación de las obras a la normativa técnica aplicable a cada uno de los subsistemas emitidos por el personal encargado de su ejecución y supervisión; la documentación acreditativa del cumplimiento, en debida forma, de la ejecución del plan de pruebas de cada subsistema que establezca el administrador de infraestructuras ferroviarias o, en su caso, la Dirección General de Ferrocarriles; y la certificación, por el administrador de infraestructuras ferroviarias o ente facultado al efecto, del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la explotación ferroviaria.

La certificación del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la explotación ferroviaria de la Línea 082: de Bifurcación A Grandeira, Km. 85,00 a Bifurcación Coto da Torre fue emitida el 7 de diciembre de 2011 por el acusado D. A M C L en su condición de Director de Seguridad en la Circulación, siguiendo para ello el Procedimiento General de certificación del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la circulación del subsistema Control, Mando y Señalización del SGSC de ADIF que exige el análisis del Caso de Seguridad de la UTE y documentación en que se apoya generada durante la ejecución de la obra y la

supervisión del informe del evaluador independiente y documentación en que se apoya.

Respecto de este procedimiento, la DGIF, en su informe de octubre de 2009 valorando la documentación presentada por ADIF para solicitar la autorización de seguridad, criticaba que se refiriera exclusivamente al subsistema de CMS señalando que debería indicarse qué procedimiento se sigue para el cierre de riesgos que se pueden generar en otros subsistemas y qué departamentos de ADIF son los responsables de su cierre y de la integración de todos los subsistemas. No obstante, no consta que el procedimiento fuera revisado antes de la concesión por el Ministerio de Fomento de la autorización de seguridad a ADIF ni de la autorización de puesta en servicio de la LAV 082.

El 9 de diciembre de 2011 el Director General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento autorizó la puesta en servicio de la nueva línea 082 de Orense (PK 0,000) a Santiago de Compostela (PK 88,241) que comenzó a explotarse comercialmente al día siguiente.

QUINTO.- La explotación comercial de la LAV 082 se inició con locomotoras diésel 334 remolcando composiciones de coches Talgo VI -que carecían de sistema ERTMS embarcado y circulaban con ASFA- y con trenes autopropulsados eléctricos de la serie 121 -que sí disponían de sistema ERTMS/ETCS embarcado con el que estaba previsto que operaran-.

Las primeras locomotoras fueron sustituidas inicialmente por los trenes autopropulsados de la serie 130 (aptos para circular únicamente por vías electrificadas) y, a partir del 17 de junio de 2012, por los nuevos trenes autopropulsados de la serie 730 fabricados por Talgo-Bombardier como una versión evolucionada de los trenes S-130 en virtud de la que los nuevos trenes podrían circular tanto por vías de ancho internacional como ibérico y tanto por líneas electrificadas como sin electrificar y que estaban equipados con ASFA digital y con ERTMS Nivel 1 en su versión de software 3.1.0.1.

Entre los días 17 y 22 de junio de 2012, de los 16 trenes S-730 que circularon por la línea 082, 7 de ellos tuvieron incidencias con el sistema ERTMS, tres de las cuales se producían porque en la transición de ASFA a ERTMS el sistema no leía el primer grupo de balizas tras la transición y provocaba el frenado automático del tren, obligando a reanudar la marcha en una forma degradada del sistema ERTMS en el que el maquinista circula bajo su exclusiva responsabilidad a una velocidad máxima de 100 km/h y con la única protección de la activación del frenado de emergencia en caso de rebase de señales en indicación de parada y de limitaciones temporales



de velocidad hasta que, al paso por el siguiente grupo de balizas situado unos 14 km después, el tren volvía a recibir información de las balizas y continuaba la circulación con la supervisión completa del sistema ERTMS.

Por ello, el 22 de junio de 2012 el Director de Producción del Área de Negocios de Viajeros de RENFE planteó por medio de escrito al Director de Seguridad en la Circulación de dicha entidad la posibilidad de solicitar la desconexión del ERTMS embarcado en los trenes S-730 para que circularan al amparo del sistema ASFA mientras no se solucionasen los fallos o, en su caso, se instalase en los mismos la versión anterior del software de ERTMS/ETCS Nivel 1.

El Director de Seguridad de Renfe planteó la cuestión al día siguiente a su homólogo de ADIF -el acusado D. A.M.C.L.- manifestando su opinión favorable a la desconexión en el bien entendido caso de que se debía instar a Bombardier a que en el plazo de 1 mes resolviese los fallos o, en su defecto, instalase la versión anterior del software. Ese mismo día el acusado remitió un correo electrónico al DSC de Renfe autorizando la desconexión del ERTMS embarcado de los trenes S-730 para circular por la línea 082 debiendo hacerlo al amparo del ASFA digital y la señalización lateral, al considerar que no se presentaba ningún problema de seguridad dada la falta reiterada de disponibilidad del sistema.

Pese a que Bombardier propuso a Renfe en los meses siguientes a la desconexión del ERTMS algunas soluciones provisionales para mantenerlo activado, en tanto no se instalase la versión anterior o se realizase una nueva versión, dichas propuestas fueron rechazadas por Renfe manteniéndose la circulación de los trenes S-730 al amparo del ASFA y de la señalización lateral de forma indefinida en los años siguientes, sin que en ningún momento se hubiese valorado por Renfe ni por Adif el impacto que para la seguridad en la circulación suponía tal medida.

SEXTO.- El acusado D. F.J.G.A., mayor de edad y cuyos antecedentes penales no constan en la causa, ingresó en RENFE en el año 1982 como peón especializado, ascendiendo en los años siguientes a ayudante de maquinista, ayudante de maquinista autorizado, maquinista, maquinista principal hasta llegar en julio de 2010 a la categoría de maquinista jefe de tren, inicialmente con residencia en y destino en el área de cercanías y traslado el 9 de diciembre de 2010 a A Coruña con destino en el área de larga distancia.

Poseía título de conducción de la clase B que le autorizaba para conducir toda clase de vehículos ferroviarios por cualquier línea de la Red Ferroviaria de Interés General siempre que obtenga la habilitación correspondiente para la

conducción por una determinada línea y de una determinada clase de material rodante. Estaba habilitado, entre otras líneas, para circular por la línea 822 (Zamora-A Coruña) desde febrero de 2012 y por la línea 082 (Bifurcación Coto da Torre-A Grandeira) desde el 10 de enero de 2012. Estaba habilitado, entre otros, para conducir trenes de la serie 334, desde febrero de 2011; de las series 130 y 730, desde el 20 de noviembre de 2012; y de la serie 121, desde el 26 de marzo de 2013. Había circulado desde el 23 de noviembre de 2012 en 59 ocasiones por la línea 082 de las cuales 23 fueron con locomotoras de la serie 334, 18 con trenes autopropulsados S-130 y 18 con trenes autopropulsados S-730, en todos los casos al amparo del sistema ASFA digital. Había realizado los correspondientes cursos de formación y reciclaje impuestos por la normativa y superado sin incidencias los controles médicos, psicotécnicos, aleatorios de consumo de sustancias y supervisiones e inspecciones de conducción a los que fue sometido.

El 24 de julio de 2013 inició su jornada laboral a las 11,55 horas en A Coruña desde donde viajó sin servicio de conducción a Pontevedra. A las 14,42 horas condujo un tren de la serie 730 desde Pontevedra hasta Ourense donde llegó a las 16,49 horas, realizando labores de preparación de una locomotora 334 entre las 17,13 y las 17,35 horas, permaneciendo en la estación hasta hacerse cargo de la conducción de la rama 12 del tren Alvia 150/151, procedente de Madrid y con destino a Ferrol, a las 20,05 horas.

El tren Alvia 150/151, de la serie S-730, había salido de la estación de Madrid-Atocha en doble composición formado por las ramas 13 y 12 desacoplándose ambas ramas en Ourense para dirigirse la rama 12, con la misma numeración, a Ferrol con, al menos, 225 personas a bordo y la rama 13, con una nueva numeración, a Vigo.

La rama 12 de la serie 730 estaba compuesta por 13 vehículos: dos cabezas tractoras en sus extremos, dos coches extremos técnicos (CET) a continuación de éstas, ocho coches de viajeros y un coche cafetería, con un total de 264 plazas de viajeros. Se le habían realizado todas las intervenciones previstas en el Plan de Mantenimiento en las fechas correspondientes en los centros homologados al efecto, la última de ellas entre los días 22 y 24 de julio de 2013, comprobando el estado correcto de las instalaciones de aire y freno.

Las comunicaciones del tren con el Centro de Regulación de Control de Atocha se realizaban por la línea 082 a través del sistema GSM-R, similar al que utiliza la telefonía móvil comercial pero con un rango de frecuencias reservado para los



ferrocarriles; disponía también de radiotelefonía interior para la comunicación del maquinista con la tripulación; y el personal de servicio estaba dotado además de un teléfono móvil corporativo facilitado por Renfe cuyo uso no estaba reglamentado en esas fechas existiendo únicamente recomendaciones sobre su uso restrictivo y responsable, asegurándose de que puede hacerse sin riesgo y limitando la conversación a lo estrictamente necesario.

A las 20:05:13 h. el acusado inició la marcha del tren con el sistema ASFA activado en modo convencional portando en cabina los documentos reglamentarios (documento del tren, Libro Horario y Cuadro de Velocidades Máximas) que le proporcionaban la información sobre determinados aspectos de la marcha del tren, entre ellos, las velocidades máximas por trayecto y, en concreto, en los dos segundos documentos constaba el cambio de velocidad máxima a 80 km/h en el PK 84+230, circunstancia de la que era perfecto conocedor el acusado y que había motivado sus críticas y las de otros de sus compañeros por la ausencia de señalización previa en la vía de un cambio tan brusco de velocidad, quejas que, sin embargo, nunca se formalizaron por los mecanismos previstos para ello en el Sistema de Gestión de la Seguridad de Renfe.

El viaje se fue desarrollando sin incidencias relevantes, salvo que al principio del trayecto hubo un problema con el aire acondicionado que fue solventado por el maquinista saliente, que había conducido la rama 13 del tren 150/151 con la rama 12 acoplada desde Medina del Campo hasta Ourense y que viajaba sin servicio hasta A Coruña.

En el PK 2,106 el tren pasó a circular en modo ASFA alta velocidad tras accionar el maquinista el pulsador de cambio de modo al paso por el cartelón que así lo indicaba.

En dos ocasiones, sobre los PK 8+889 y 10+857, se activó el freno de emergencia por actuación del sistema de Hombre Muerto, pese a que el maquinista respondió oportunamente al aviso acústico del sistema pisando el pedal de Hombre Muerto, lo que motivó que a las 20:17:42 horas el maquinista saliente realizase una llamada al teléfono corporativo del acusado para interesarse por esa cuestión y por la resolución del problema con el aire acondicionado, conversación que duró 46 segundos.

El tren fue incrementando paulatinamente la velocidad hasta la máxima permitida (200 km/h) encontrándose todas las señales y sus correspondientes balizas en indicación de vía libre si bien a las 20:29:02 h. y a las 20:30:33 h. se iniciaron sendos avisos del sistema ASFA al alcanzar el tren la velocidad de 201,25 km/h que finalizaron, a las 20:29:49 h. y a las 20:31:45 h. respectivamente, al reducir el acusado la velocidad por debajo de los 197 km/h.

A las 20:39:06 horas, en el PK 77+780, el acusado recibió una nueva llamada en su móvil corporativo y nueve segundos después inició la conversación. En este momento se encontraba en el PK 78+280 y la velocidad era de 199 km/h. Era el interventor que llamaba al maquinista para preguntarle si el tren cabía en la vía 2 (la más próxima al edificio de viajeros) de la estación de Puente deume, donde tenía prevista parada con entrada por vía 1, con el fin de que, de haber en la vía 2, facilitar la bajada del tren y salida de la estación a una familia.

La llamada era totalmente innecesaria porque la información que el interventor trataba de obtener podría haberla obtenido del centro de gestión de Renfe a quien, además, tendría que pedir el cambio de vía de entrada en la estación de Puente deume careciendo el maquinista de competencia para decidir sobre tal cuestión.

Pese a ello, la conversación -en la que inicialmente el maquinista duda de si el tren cabe en la vía 2 y posteriormente confirma al interventor de forma reiterativa que sí que cabe en cualquiera de las dos vías- dura 100 segundos, durante los cuales se producen los siguientes eventos:

-A las 20:39:23 horas pasa por una zona neutra existente entre el PK 78+646 y el 79+056, lo que el maquinista previamente reconoce mediante pulsador y, a continuación, pasa por las dos primeras pantallas de proximidad de la señal de avanzada E'7 (cartelones situados en los PK 80+086 y 80+278) manteniendo la velocidad.

-A las 20:39:52 horas 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 horas pasa por la señal E'7 (PK 80+619, sin baliza) y se mantiene la velocidad.

-Se introduce en el túnel de Marrozos (señalizado en su entrada mediante cartelón) y dentro del mismo, a las 20:40:01 horas, 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. Se mantiene la velocidad a 199 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).

Dentro de dicho túnel, a las 20:40:55 horas cesa la conversación del maquinista con el interventor, 1 segundo después pasa por la baliza previa (PK 83+876) de la señal de entrada E7 en indicación de vía libre (con aviso acústico del sistema) y, a las 20:40:58 horas, al aproximarse a la salida



ADMINISTRACION DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

del túnel, el acusado se percata de la proximidad de la curva de Angrois y aplica el freno de servicio y 1 segundo después aplica el freno de emergencia en el PK 84+009 circulando a 195 km/h.

Sale del túnel y a las 20:41:02 horas pasa por la baliza de señal de la señal E7 (PK 84+171) en indicación de vía libre (con aviso acústico del sistema) manteniéndose la velocidad en 195 km/h, dado que el sistema tarda tres segundos en iniciar la frenada activa.

Seguidamente, en el PK 84+228 se inicia la transición de la curva de Angrois, donde comienza la limitación de velocidad a 80 km/h, por la que pasa sobre las 20:41:03 horas a unos 191 km/h. También supera el cartel indicador de reducción de velocidad (PK 84+273) y, próximo al fin del tramo inicial de transición de la curva de Angrois, la cabeza tractora que circula en primer lugar inicia su inscripción en la curva circular en el PK 84+413 a las 20:41:06 horas a 176 km/h. El coche extremo técnico (CET) que circula en segundo lugar inicia un movimiento ascendente y un posterior (pero casi simultáneo) desplazamiento lateral hacia el lado exterior de la curva saliéndose de la vía y arrastrando hacia afuera tanto a la cabeza tractora como a los coches que circulan en los lugares posteriores a él.

A las 20:41:16 horas finaliza el desplazamiento del tren en el PK 84+684.

Los trece coches de la composición quedan descarrilados y fuera de la vía 1 por donde circulaban. Los tres primeros, es decir, la cabeza tractora, el CET y el coche siguiente forman un primer grupo, separados 11 metros de un segundo grupo, compuesto por los dos coches siguientes, que iban en cuarta y quinta posición. Todos están fuertemente inclinados hacia el lado exterior de la curva (derecho en sentido de la marcha), excepto la cabeza motriz, que se encuentra ligeramente inclinada hacia la izquierda. Un último grupo formado por el resto de los vehículos se encuentra a 33 metros del segundo. El coche de la sexta posición queda descarrilado e inclinado hacia el lado derecho; el séptimo, atravesado; el octavo, desplazado del grupo y fuera de la plataforma hasta un camino adyacente; el noveno, volcado y acaballado en uno de sus extremos sobre el séptimo; el décimo y undécimo, volcados hacia la derecha; el duodécimo (CET de cola), incendiado y aplastado; y el decimotercero (motriz de cola), inclinado hacia la derecha.

Como consecuencia del siniestro fallecieron 79 personas y 145 -incluido el maquinista- resultaron heridas de diversa consideración, además de producirse daños materiales en pertenencias de los viajeros, en el material rodante y en la infraestructura.

SÉPTIMO.- En los días posteriores al siniestro, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Ferrocarriles, para que lo trasladase a ADIF, unas recomendaciones provisionales para evitar la producción de un accidente como el ocurrido consistentes en asegurar que todas las reducciones de velocidad máxima programadas en plena vía, entre estaciones, a partir de un cierto rango, estén señalizadas en la vía y que, en estas situaciones, se gestionase la implantación progresiva de balizas ASFA que controlen la velocidad de los trenes, de modo que se asegure su inmediato frenado en el caso de rebasar la velocidad máxima con la que debe ingresar en el tramo siguiente.

En virtud de ello, ADIF definió los rangos de reducciones de velocidad máxima a los que pudieran ser aplicables esas recomendaciones, a los que se denominó "Cambios Significativos de Velocidad" (CSV) considerando, entre otras reducciones, que lo sería una reducción de 200 a 150 km/h. Se revisaron los Cuadros de Velocidades Máximas de todas las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General y se identificaron 375 puntos que podían considerarse CSV, entre ellos la curva de Angrois, dictándose normativa para reglamentar que esos CSV estarían señalizados con nuevas señales de CSV precedidos, en las líneas con velocidad superior a 160 km/h, de una señal de preanuncio de CSV y, además, en todas las líneas afectadas, de señal de anuncio de CSV, dotada de baliza para asegurar el cumplimiento de la velocidad al llegar a la siguiente señal, que es la señal ejecutiva de CSV, y señal de fin del CSV.

En su informe final sobre la investigación del accidente, la CIAF, además de recomendaciones en el mismo sentido que las aprobadas en los días posteriores al accidente, dirigidas a ADIF, también incluyó otras dirigidas a la Dirección General de Ferrocarriles como que "En el proceso de puesta en servicio de nuevas líneas ferroviarias y variantes, incluir un análisis de riesgos específico que recoja la identificación y gestión de los posibles peligros que se deriven de la interacción de los diferentes subsistemas, en condiciones de operación normales y degradadas, y su vinculación con el personal de conducción y circulación que intervenga cuando un tren circula desde el principio hasta el final de la línea o variante, y su conexión con la red existente. Analizar la viabilidad de su implantación también en las diferentes fases de construcción. Promover, en los casos en que esté motivado, la aplicación de dicho análisis de riesgos a las líneas en servicio" o "Implantar en la reglamentación general, y trasladar a las empresas ferroviarias para su inclusión en sus sistemas de gestión de la seguridad, las disposiciones necesarias para que



las comunicaciones con el personal de conducción en cabina se realicen de forma segura, con el fin de evitar posibles distracciones". Y dirigidas a RENFE como la de "Reforzar los procedimientos establecidos en el SGS de Renfe Operadora para que las deficiencias relacionadas con la seguridad que se detecten en cualquier estamento se reconduzcan hacia los canales funcionalmente establecidos para su análisis y consideración, asegurando así una eficaz gestión preventiva".

OCTAVO.- En el siniestro, o en los días inmediatamente posteriores, fallecieron las siguientes personas:

1-D. XXX. Tenía 36 años. Vivía con su pareja -D^a XXX- también fallecida en el accidente. Era hijo de D. XXX y de D^a XXX, con los que no convivía, y tenía una hermana -D^a XXX- de 34 años y con la que no convivía. En la fecha del accidente percibía ingresos netos inferiores a XXX euros. Como consecuencia del accidente no fue recuperada una cartera que portaba tasada pericialmente en 5 euros.

A continuación, se describen las circunstancias personales y familiares de 79 personas fallecidas como consecuencia directa del accidente. En la sentencia original va de las páginas 104 a 120.

También resultaron lesionadas en el accidente las siguientes personas:

1-El menor XXX. Tenía 17 años en el momento del accidente. Sufrió herida contusa en región parietal que precisó para su curación, además de una primera asistencia facultativa, de tratamiento médico y quirúrgico consistente en sutura de la herida, antiinflamatorios y posterior retirada de los puntos, invirtiendo en la estabilización de la lesión 15 días, 5 de ellos improductivos de sus ocupaciones habituales y restándole como secuelas una cicatriz de 7 cm en región parietal y múltiples cicatrices producidas por cristales en ambos brazos, espalda y piernas integrantes de un perjuicio estético ligero (3 puntos). Como consecuencia del siniestro resultaron deteriorados un ordenador portátil, un MP5, un teléfono móvil, la maleta, zapatillas y ropa que portaba XXX, objetos tasados pericialmente en 488 euros.

A continuación, se describen las lesiones sufridas, el tiempo de sanación y las secuelas de 144 personas. En la sentencia original va de las páginas 121 a 187.

145- D. XXX. No resulta acreditado que **D. XXX** viajara el día de autos en el tren Alvia accidentado.

NOVENO.- En la fecha del accidente, RENFE tenía suscrito con la entidad Allianz, Seguros y Reaseguros, S.A. el seguro obligatorio de viajeros a que venía obligada en virtud del R.D. 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, con la ampliación de cobertura pactada en la póliza nº 031841722 de 3 de enero de 2013, y en virtud del cual la aseguradora abonó por gastos sanitarios de lesionados, 1.895.439,74 euros; por manutención de familiares, 85.890,97 euros; por traslados y entierros de fallecidos, 115.212,59 euros; por repatriación de cadáveres, 143.932,54 euros; y por asistencia sanitaria a fallecidos antes de su fallecimiento, 20.720,21 euros; cantidades que reclama de los responsables del accidente.

DÉCIMO.- La entidad RENFE tenía asegurada la responsabilidad civil por los daños que pudieran causarse a terceros en el ejercicio de su actividad o explotación con la entidad QBE Insurance (Europe) Limited, Sucursal en España (en adelante QBE) quien, en virtud de ello, consignó el 1 de agosto de 2013 la cantidad de 2.750.000 euros para que las víctimas o sus familiares pudieran atender a las necesidades más inmediatas derivadas del siniestro, cantidades que fue ampliando sucesivamente en distintas fechas a lo largo del procedimiento y poniéndolas a disposición de los perjudicados gestionando, en algunos casos, el pago extrajudicial a perjudicados con posterior solicitud de devolución de la cantidad abonada de la consignada en la cuenta judicial.

La entidad ADIF tenía asegurada la responsabilidad civil por los daños que pudieran causarse a terceros en el ejercicio de su actividad o explotación con la entidad con la entidad Allianz Global Corporate & Speciality, S.E., Sucursal en España (en adelante, AGCS) quien se personó en la causa el 6 de septiembre de 2021, tras la notificación del auto de apertura de juicio oral, y prestó fianza por importe de 1.500.000 euros.



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- A- Los hechos declarados probados son el resultado de la valoración en conciencia de las pruebas practicadas en el acto del juicio y de las regularmente obtenidas durante la instrucción de la causa.

En concreto y sin ánimo de exhaustividad, dada la profusa documental que integra la causa y la identidad de muchas de las cuestiones que se tratan en los informes periciales o que se plantearon en su interrogatorio en el acto del juicio a sus autores y a los numerosos peritos y testigos-peritos intervinientes:

-Los hechos relativos a los antecedentes administrativos de la línea 082, a las características principales del proyecto constructivo original, el alcance del modificado y su repercusión en la extensión del ERTMS y los puntos en que se estableció la transición ERTMS-ASFA resultan de la documental aportada por ADIF, fundamentalmente, la que integra los Tomos 20 (fs. 7736 y ss.), 21 (fs. 8237 y ss.), CDs unidos a los anteriores, informe del Director de Mantenimiento y Explotación de ADIF requerido por el Juzgado Instructor y documentación que se acompaña a dicho informe obrantes al T. 28 (f. 10899 y ss.) y Tomo 36 (fs. 14273 y ss.) de la causa, así como de la exposición que de dichos antecedentes y características de la línea se contienen, entre otros, en los informes de los peritos judiciales Don C. M. D. (T. 52, fs. 20568 y ss.) y Don J. C. C. R. (T. 53, fs. 21.110 y ss.), en el informe final de los peritos de parte Sres. H. y C. (T. 98, fs. 46311 y ss.), en los informes de los peritos de parte Don A. P. G. (T. 75, fs. 32845 y ss.) y Doña E. M. R. (T. 75, fs. 32911 y ss.) y en los informes de investigación del accidente de Renfe (T. 25, fs. 9517 y ss.), de ADIF (T. 26, fs. 10.007 y ss.) y de la Comisión de Investigación de Accidentes (CIAF) (T. 45, fs. 17931 y ss.).

-De dicha documental e informes (también el del perito de la defensa del Sr. G. A, D. A. L. S. C., obrante al T. 54, fs. 21656 y ss.) resultan igualmente los hechos relativos a la configuración de la línea y señalización en la vía a partir del PK 80+069, en que finalizaba el ERTMS instalado en la vía, mientras que el significado atribuido a la señal de avanzada E'7 o a sus cartelones de proximidad como punto de referencia para iniciar el frenado para llegar a la curva de Angrois a 80 km/h resulta, entre otros, de las declaraciones del acusado Señor G. A. y de los testigos maquinistas y/o formadores de maquinistas Don J. I. A., Don J. R. I. M. y Don A. F. M.

-Los hechos relativos a las fases de diseño y construcción de cada uno de los subsistemas estructurales de la línea y la

fase de puesta en servicio resultan probados, además de por la prolija documental aportada por ADIF ya mencionada, por la minuciosa exposición de las distintas fases del proyecto constructivo de una línea ferroviaria y, en concreto, de la LAV 082 que se contiene en el informe de la perito de ADIF, Doña E. M. R. y documentación que se incorpora como Anexos al informe (T. 75, fs. 32911 y ss.).

-La documentación generada para analizar y evaluar los riesgos en el subsistema de control, mando y señalización de la LAV 082 elaborada por la UTE LAV ORENSE-SANTIAGO, las empresas de la misma T. y D. y el evaluador independiente INECO consta aportada en diferentes lugares de la causa, entre ellos, al T. 73, fs. 32413 y ss. (Plan General de Seguridad); T. 69, fs. 30095 y ss. (Análisis Preliminar de Riesgos); T. 21, fs. 8278 y ss. (Safety Case Report de Aplicación Específica Orense-Santiago); T. 21, fs. 8310 y ss. (Informe de Evaluación Independiente del enclavamiento de O'Irixo); T. 72, fs. 31 711 y ss. (Pliego de Prescripciones Técnicas de la contratación a INECO de la Consultoría y Asistencia Técnica para el seguimiento y control del ciclo de seguridad en las instalaciones de señalización, sistemas de protección del tren y control de tráfico centralizado en los tramos Orense-Santiago del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad); T. 40, fs. 15 928 (Informe de Seguridad Orense Estación); T. 40, fs. 15948 y ss. (Informe de Seguridad Santiago de Compostela Convencional). El contenido de dicha documentación, las actas de las reuniones de lanzamiento y seguimiento para las actividades RAMS del proyecto celebradas entre representantes de la UTE, de INECO y de las Direcciones de Instalaciones y Control de Tráfico y de Seguridad en la Circulación de ADIF entre abril y septiembre de 2011 (T. 75, fs. 33.678 y ss. y fs. 33681 y ss.) y la declaración en juicio de los testigos-peritos Don J. E. O. C. (Coordinador de Seguridad de la UTE), Don E. M. L. (Responsable de seguridad de D.), Don M. R. G. (Responsable de seguridad de T.), Doña L. L. B., Don J. S. A. V. y Don J. M. M. (Técnicos de I. autores del informe de evaluación independiente), Doña P. C. L. y Don R. S. (responsables de la Subdirección de Sistemas de Control, Mando y Señalización de la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF) acreditan el alcance de la evaluación de riesgos realizada y limitada al subsistema de control, mando y señalización así como que la evaluación independiente se realizó sobre el caso de seguridad de la UTE referido al enclavamiento de O'Irixo no realizándose, por decisión de ADIF, evaluación independiente de los informes de seguridad de los enclavamientos de Ourense Estación y Santiago Convencional por considerar que se trataba de enclavamientos ya existentes y en funcionamiento que únicamente sufrían modificaciones.



-En cuanto a los hechos probados referidos al Sistema de Seguridad en la Circulación de ADIF resultan de la documental que ADIF aporta al Tomo 10, fs. 3244 y ss., en la que consta el Manual del SGSC, el Anexo sobre Reflexiones Generales y algunos de los procedimientos generales del sistema, entre ellos, el procedimiento de Evaluación y Gestión de Riesgos de la DSC (fs. 3389 y ss.). También en los Anexos del informe pericial de Doña E. M. R. No consta aportado, sin embargo, el Procedimiento Específico de la Dirección Ejecutiva de Circulación sobre la identificación y evaluación del riesgo de fallo humano en el desarrollo de las operaciones de circulación, el cual únicamente se menciona en el índice del Manual del SGSC -fs. 3246 y ss.- y, concretamente, en el Título III, dentro de los SGS específicos de la Dirección Ejecutiva de Circulación -f. 3247 vuelto- siendo también aludido en el informe valorativo de la documentación aportada por ADIF en junio de 2009 para solicitar la autorización de seguridad emitido en octubre de 2009 por la DGIF, informe y cronología de la autorización de seguridad que constan en el Tomo 98, fs. 46284 y ss., y resolución del Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias de 29 de abril de 2010 de concesión de la autorización de seguridad que consta entre los Anexos que se acompañan al informe de la perito de ADIF, D^a E. M. R. (T. 75, f. 33496). Por su parte, el procedimiento general para la identificación y evaluación de riesgos en las actividades de seguridad en la circulación de la Dirección General de Operaciones e Ingeniería de ADIF se aporta como Anexo al informe final emitido por los peritos de la aseguradora QBE, Don F. H. y Don J. R. C. (T. 98, fs. 46356 vuelto y ss.).

-La documental relativa a la fase de puesta en servicio de la LAV 082, pruebas de integración, simulaciones comerciales, informes de adecuación a la normativa técnica de los subsistemas de infraestructura, energía, control-mando y señalización y protección civil, certificado de seguridad emitido por el DSC y resolución del Ministerio de Fomento de autorización de puesta en servicio consta fundamentalmente en los Anexos que se acompañan al informe pericial de Doña E. M. (T. 75, fs. 33.295 y ss.), entre los que se incluye el procedimiento general para la Puesta en Servicio de nuevas infraestructuras ferroviarias de la Dirección General de Desarrollo de la Infraestructura de ADIF (fs. 33252 y ss.) y el procedimiento de Certificación del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la circulación del subsistema de Control, Mando y Señalización, revisión n°3 de 5 de mayo de 2009, aprobado por el DSC, el acusado Don A.M.C.L. (fs. 33421 y ss.).

Respecto de este último procedimiento, el informe de la DGIF de octubre de 2009, en el que se valora la documentación

remitida por ADIF para solicitar la autorización de seguridad, criticaba (f. 46294) que se refiriera exclusivamente al subsistema de CMS señalando que debería indicarse qué procedimiento se sigue para el cierre de riesgos que se pueden generar en otros subsistemas y qué departamentos de ADIF son los responsables de su cierre y de la integración de todos los subsistemas.

Dicho procedimiento no fue revisado hasta el 20 de enero de 2012 (T. 10, fs. 3415 y ss.), tras la emisión por el DSC del certificado de seguridad y la autorización por el Ministerio de Fomento de la puesta en servicio de la LAV 082.

-En cuanto al material rodante utilizado para la explotación comercial de la LAV 082; la modificación de los trenes autopropulsados S-130 para convertirlos en los trenes Alvia S-730; las incidencias producidas con el ERTMS en la LAV 082 tras la puesta en servicio de los trenes S-730; la solicitud de Renfe de desconexión del ERTMS embarcado en dichos trenes; la autorización de circulación de los trenes S-730 por la LAV 082 con el ERTMS desconectado haciéndolo al amparo del ASFA y de la señalización lateral otorgada por el DSC de ADIF; y el mantenimiento en el tiempo de esa forma de circulación de los trenes sin valorar la repercusión de la decisión en materia de seguridad y pese a la existencia de propuestas del fabricante para que, provisionalmente, los trenes pudieran continuar circulando al amparo del ERTMS; son hechos que resultan acreditados por la documental aportada por RENFE a requerimiento del Juzgado instructor obrante en los Tomos 30 (fs. 11870 y ss.), 33 (fs. 13441 y ss.), 35 (CD registrado al folio 13959) y 43 (fs. 17089 y ss.), por el fabricante Talgo - antes Bombardier- al T. 35 (fs. 13953 y ss. y CD registrado al f. 14033) y por ADIF al T. 10 (fs. 2863 y 2864) y de los que se trata en prácticamente en todos los informes periciales cuyos autores, bien en el informe o bien en su interrogatorio en el acto del juicio, también valoran el acierto de la decisión de desconexión del ERTMS y su repercusión en materia de seguridad en la circulación.

-El expediente laboral del acusado Don F.J.G.A., los reconocimientos e inspecciones a los que fue sometido en los últimos años de su trayectoria profesional y su jornada laboral el día 24 de julio de 2013 constan en la documental aportada por Renfe obrante en los Tomos 4 (fs. 888 y ss.) y 54 (fs. 21822 y ss.).

-Los hechos relativos a la composición del tren Alvia 150/151 el 24 de julio de 2013 desde su salida de Madrid-Atocha en doble composición, el desacoplamiento de las ramas 13 y 12 en Ourense, la continuación de la rama 12 con destino a Ferrol y documentación que portaba en cabina el agente de conducción, a los mantenimientos a que había sido sometida la rama 12, a los sistemas de comunicación de que disponen el tren y el personal



de servicio, a las recomendaciones existentes en esa fecha sobre el uso del teléfono móvil corporativo y a las críticas que el acusado y otros compañeros suyos habían realizado sobre el riesgo del cambio de velocidad en la curva de Angrois con la señalización existente en la vía y repercusión que tuvieron tales críticas, se basan, fundamentalmente, en el relato que de tales hechos se contienen en los informes de investigación del accidente de Renfe (T. 25, fs. 9517 y ss.) y de la CIAF (T. 45, fs. 17931 y ss.), en la documental aportada y explicaciones sobre la misma ofrecida por Renfe a los Tomos 23 (fs. 8946 y ss.), 31 (fs. 12239 y ss.) y 32 (12738 y ss.), en la transcripción de las conversaciones mantenidas por el acusado con el CRC de Atocha tras el descarrilamiento que constan, entre otros, en el Anejo 3.5.2 del informe de la CIAF (págs. 247 y ss. del informe) y en las declaraciones en juicio del acusado Señor G.A. y, entre otros, de los testigos Don A. M. M., Don J. I. A., Don J. L. I. C., Don J R. I. M., Don C. A. G., Don J. L. R. V., Don A. L. P. o Don M. G. S.

-Las incidencias ocurridas en el trayecto desde Ourense hasta el descarrilamiento del tren al iniciar la transición al tramo circular de la curva Angrois, el propio descarrilamiento y las consecuencias personales y materiales del mismo son hechos objetivados por el análisis de los registros de datos y de sonido obtenidos de los registradores jurídicos del tren que se contienen en el informe de la Unidad Central de Criminalística de Policía Científica (T. 2, fs. 541 y ss.), en el informe del Jefe del Área de Investigación Técnica de Accidentes de Renfe (T. 6, fs. 1670 y ss.) y en CD aportado por la Brigada de Policía Judicial de la Comisaría de Santiago registrado al folio 8605, por las imágenes del accidente obtenidas de la cámara instalada en la vía aportadas en el atestado policial ampliatorio obrante al T. 5, fs. 1522 y ss., por la reconstrucción infográfica del accidente realizada por la Jefatura de Policía de Santiago contenida en el DVD registrado al folio 12729, por los distintos reportajes fotográficos sobre las consecuencias del accidente, efectos hallados, estado en que quedó la infraestructura y el material rodante contenidos en los atestados policiales aportados a la causa y en los anexos acompañados a los informes de investigación del accidente de Renfe, de ADIF y de la CIAF y por las numerosas diligencias policiales y judiciales que integran la causa y piezas separadas abiertas individualmente respecto de cada uno de los fallecidos y de los lesionados relativas a la identificación de víctimas mortales y restos cadavéricos, levantamiento de cadáveres, autopsias, traslado de cadáveres y entierros, traslados y asistencias médicas a lesionados e informes forenses de sanidad.

-Los hechos relativos a las medidas adoptadas en la línea 082 tras el accidente resultan del informe de investigación del

accidente de la CIAF -T.45, fs. 17982 vuelto y ss.- y de la documental relativa a la conceptualización y reglamentación de los Cambios Significativos de Velocidad aportada a los Tomos 16, fs. 5983 y ss.; T, 23, fs. 8967 y ss.; T. 69, fs. 30067 y ss.; y T. 99, fs. 47036 y ss.

B- De tal acerbo probatorio y demás que integra la causa y prueba personal practicada en el juicio, se concluye claramente, y no es objeto de discusión, que la causa inmediata de los delitos que son objeto de enjuiciamiento fue el descarrilamiento del tren por haber entrado al tramo de la curva circular de Angrois a 176 km/h cuando el CVM imponía que ya desde el PK 84+230 el tren debía circular a la velocidad máxima de 80 km/h.

La cuestión que se debate es porqué el tren pudo llegar a ese punto con tal exceso de velocidad.

Y es un hecho plenamente acreditado y no discutido que una de las razones de ello fue porque el maquinista mantuvo una conversación telefónica con el interventor durante 100 segundos, entre los PK 78+280 y 83+870, aproximadamente, que hizo que se despistase y no viese la documentación del tren que llevaba en cabina ni viese, o interpretase en la forma en que normalmente lo hacía, las señales laterales y acústicas del sistema ASFA que le advertían de la proximidad de la Bifurcación de A Grandeira, inmediatamente antes de la cual se encontraba la curva de Angrois, y que le servían de referencia para reducir la velocidad que conocía que le imponía el paso por la curva, reducción de velocidad cuyo riesgo había criticado dada la ausencia de señalización previa en la vía que la advirtiese y de mecanismos de control de la velocidad del tren que impusieran la reducción de velocidad, en caso de no hacerlo el maquinista.

La conversación mantenida con el interventor, aunque versaba sobre el servicio a prestar a los pasajeros que se apeaban en la estación de Puente deume, no sólo carecía de urgencia alguna -dado el tiempo que restaba para la llegada a esa estación y la proximidad de la parada en la estación de Santiago- sino que resultaba innecesaria porque la información que el interventor pretendía obtener del maquinista podía haberla obtenido del centro de gestión competente de Renfe quien, además, tendría que ser quien solicitase al Puesto de Mando de ADIF el cambio de vía de entrada en la estación que pretendía el interventor.

Sin embargo, de la amplia instrucción y enjuiciamiento de la causa, se acredita que otra de las razones por las que el tren pudo llegar a la curva con tal exceso de velocidad que el descarrilamiento del tren era seguro fue porque no había nada en la vía que protegiese al tren en caso de que, por cualquier causa, incluso una voluntad consciente y deliberada del



maquinista, éste no cumpliera la obligación que le imponía el CVM de llegar al PK 84+230 a 80 km/h.

No había ningún sistema de protección continuo como el ERTMS que controlase la velocidad del tren porque había sido suprimido en ese punto con la modificación del proyecto originario de la LAV 082.

Pero tampoco había un sistema de protección puntual como las balizas ASFA asociadas a señales que pudieran imponer restricciones ante el paso por una zona con una importante limitación de velocidad y que exigirían una acción de reconocimiento por el maquinista o, en otro caso, se produciría un frenado de emergencia del tren.

Y no existía ningún sistema de protección puntual de la velocidad del tren circulando con ASFA porque en el subsistema de infraestructura, en el que se definió que la velocidad máxima a la que el tren podía circular para pasar la curva de Angrois en términos de confort era de 80 km/h. y en base a lo cual se elaboró el CVM, se consideró, con arreglo a criterios no reglamentados por el propio ADIF, que el cambio de velocidad que debía producirse en el PK 84+230 era un cambio de velocidad máxima de tramo y no una limitación permanente de velocidad dado que, con posterioridad a ese tramo, no se recuperaba la velocidad anterior sino que venía otro tramo -a partir de la Bifurcación de A Grandeira- con una velocidad máxima inferior. Por tanto, partiendo de esa consideración de que la limitación de velocidad existente entre el PK 84+2 y el PK 85+0 -y que venía determinada por la curva de Angrois- era un cambio de velocidad por tramo y no una limitación permanente de velocidad, en el diseño de la señalización a establecer en la vía no se dispuso ninguna señal lateral que advirtiera, previamente a su inicio, de la necesidad de reducir la velocidad a 80 km/h a partir del PK 84+230 ni baliza alguna asociada a esa señal inexistente que controlase la velocidad del tren si no se cumplía la indicación de la señal. Únicamente se puso un cartelón informativo del ámbito de las Prescripciones Técnicas Operativas (art. 217) ubicado en el PK 84+273 que indicaba la limitación de la velocidad máxima a 80 km/h que ya se había iniciado 43 m. antes, según el CVM y el Libro Horario del tren.

Este criterio de ADIF de considerar que la limitación de velocidad a 80 km/h a partir del PK 84+230 debía conceptuarse como un cambio de velocidad de tramo señalizado en el CVM y en el Libro Horario y con un cartelón en la vía ubicado en el hectómetro de la línea donde se produce el cambio de velocidad (art. 217 de las PTO) y no como una limitación permanente de velocidad con sus señales de anuncio, limitación y fin de limitación (en el ámbito de las PTO, arts. 212, 213 y 214 -T. 75, fs. 33275 vuelto y 33276-) o con sus señales de preanuncio, anuncio, limitación y fin de limitación (en el

ámbito del RGC, arts. 236, 237, 238 y 239 del RGC -T. 100, fs. 47633 y 47634-), dado que con posterioridad no se recuperaba la velocidad del tramo anterior sino que había una nueva limitación a una velocidad inferior a partir de la Bifurcación de A Grandeira, no estaba reglamentado en las PTO ni en el RGC, normas que, sin embargo, sí preveían la forma de señalar en la vía las limitaciones de velocidad sucesivas (art. 215.2 de las PTO y art. 242.3 y 4 del RGC) como también preveían la dotación de balizas previas o de señal a las señales de preanuncio y anuncio de limitación de velocidad - sin distinguir si eran limitaciones temporales o permanentes- y la forma en que debía actuar el maquinista a su paso circulando con ASFA produciéndose el frenado automático del tren de no cumplir las actuaciones indicadas (art. 225 de las PTO modificado por la Consigna C Experimental n° 35 de 2 de diciembre de 2010 aprobada por el acusado D. A.M.C.L -T. 75, fs. 33290 y ss.- y art. 221 del RGC -T.100, f. 47636 vuelto-). No obstante, en la fecha de los hechos enjuiciados, el criterio general de ADIF en la circulación con ASFA en trayectos con velocidad superior a 160 km/h era dotar de baliza únicamente a las señales de anuncio de limitación temporal de velocidad cuando la limitación fuera igual o inferior a 100 km/h y a las de preanuncio de limitación temporal de velocidad cuando la limitación fuera igual o inferior a 60 km/h (Anexo 2 al Capítulo 9 del Manual de Circulación -T. 27, fs. 10605 y ss.-), pese a la existencia de propuestas para la asociación de balizas a señales de limitación permanente de velocidad como la que hizo en mayo de 2002 el entonces Director de Operaciones de la Dirección de Alta de Velocidad de Renfe (que en ese momento integraba al administrador de la infraestructura ferroviaria) sobre la conveniencia para la seguridad de la circulación de dotar de baliza a las señales de limitación permanente de velocidad en la curva de Puertollano (T. 32, fs. 13109 y ss.) o la que hizo Renfe a la CIAF en la investigación del accidente por descarrilamiento del tren en una curva con limitación permanente de velocidad ocurrido en Medina del Campo el 5 de julio de 2008 (T. 30, fs. 11645 y ss. y declaración en juicio de D. xxx), sin que existiera ningún obstáculo legal (lo permitían tanto el RGC como las PTO) o técnico (pág. 76 informe final de H. y C. y otros testigos, testigos-peritos o peritos que declararon en juicio -I., J.G. M., A. O. O...-) para excepcionar ese criterio general de dotación de balizas únicamente a determinadas LTV, de advertirse circunstancias de riesgo que aconsejaran la dotación de balizas a otro tipo de limitaciones de velocidad.

Sin embargo, ni ADIF ni ninguno de los técnicos que intervinieron en los proyectos constructivos y en la ejecución de los distintos subsistemas estructurales de la nueva línea



ferroviaria, especialmente los subsistemas de infraestructura y de control, mando y señalización, apreciaron un riesgo para la seguridad en la circulación en el hecho de que en un determinado tramo de la línea en el que no existía ERTMS hubiese una reducción de velocidad de 200 a 80 km/h impuesta por una curva de radio reducido, sin la existencia de señalización previa en la vía ni balizas asociadas que impusiesen la reducción de velocidad, o que la ejecutase automáticamente el sistema en caso de incumplimiento del maquinista, porque en ningún momento se aplicó a la línea durante su diseño, construcción, puesta en servicio y explotación alguno de los procedimientos generales o específicos de valoración de riesgos que se integraban en el SGSC de ADIF o que establecía el Reglamento CE 352/2009 de 24 de abril de 2009, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE, que tuviera en cuenta las características específicas de la línea como su trazado y configuración en cada punto, los sistemas de protección del tren con los que se podría operar en ella, las personas que operarían en la línea y utilizarían esos sistemas de protección, los cambios de velocidad o la señalización existente en la vía.

En la fecha de puesta en servicio de la LAV 082, el SGSC de ADIF contenía un Procedimiento General de Evaluación y Gestión de Riesgos de la Dirección de Seguridad en la Circulación (T. 10, fs. 3389 y ss.) que establecía un método común para todas las áreas de ADIF que tengan que evaluar riesgos relacionados con la seguridad en la circulación para identificar las amenazas y evaluar y gestionar los riesgos y en el que se prescindía de los riesgos que pudieran derivarse de factores humanos, pese a que en el Anexo del SGSC sobre Reflexiones Generales se reconocían los errores humanos como una fuente de riesgo que puede comprometer la seguridad de sistemas globales complejos y que debe ser gestionada, dada la falta de fiabilidad humana. Y disponía también de un Procedimiento Específico de la Dirección Ejecutiva de Circulación sobre la identificación y evaluación del riesgo de fallo humano en el desarrollo de las operaciones de circulación que, pese al ingente volumen de la prueba documental que integra la causa, no consta aportado.

Con posterioridad a la puesta en servicio de la LAV 082, en marzo de 2012 la Dirección General de Operaciones e Ingeniería (DGOI) de ADIF aprobó otro Procedimiento General para la identificación y evaluación de riesgos en las actividades de seguridad en la circulación basado en la metodología establecida en el Reglamento (CE) 352/2009 en el que se establecen pautas generales de actuación para identificar los

riesgos de carácter humano o técnico; evaluarlos teniendo en cuenta su frecuencia y la gravedad de sus consecuencias; y adoptar cuantas medidas preventivas de mejora o correctivas sean necesarias para el adecuado control de los riesgos, en todas las actividades que sean fuente de riesgo en los diferentes subsistemas que conforman el área de actividad de la DGOI, tanto de naturaleza estructural (Infraestructura, Energía, Control-mando y señalización, Explotación y gestión del tráfico y Material rodante para servicio interno de ADIF) como de naturaleza funcional (Mantenimiento).

La obligación del administrador de la infraestructura ferroviaria de analizar, evaluar y gestionar los riesgos de una nueva línea ferroviaria en su conjunto, y no sólo los de carácter técnico de uno de sus subsistemas, y de tener en cuenta en esa evaluación los riesgos que pudieran derivar del error humano de quienes utilicen la línea, entre ellos, los maquinistas del tren, ya venía impuesta por la Directiva 2004/49 CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios que en su Considerando 7 dice que "...Cuando los niveles mínimos de seguridad de los subsistemas sean definidos por las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), será cada vez más importante fijar objetivos de seguridad también en el nivel del sistema" y define en su art. 3.e) los objetivos comunes de seguridad como "los niveles de seguridad que deben alcanzar al menos las diversas partes del sistema ferroviario (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías) y el sistema en su conjunto, expresados en criterios de aceptación de riesgo". También el Real Decreto 810/2007, de Seguridad Ferroviaria, que traspone al Ordenamiento Jurídico español la anterior Directiva, exige al administrador de la infraestructura ferroviaria establecer un sistema de gestión de la seguridad que garantice "el control de los riesgos creados por la actividad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y (que), en su caso, tendrá en cuenta los riesgos derivados de otras actividades que puedan incidir en la circulación ferroviaria" (art. 9.2) y que contenga, entre otros requisitos, procedimientos "para llevar a cabo la evaluación de riesgos e implementar medidas de control siempre que tenga lugar algún cambio en las condiciones operativas o se utilice un nuevo tipo de material que suponga nuevos riesgos en la infraestructura ferroviaria o en los servicios" (Anexo II, apartado 2.iii).

Igualmente, la Norma CENELEC UNE-50126 sobre "Aplicaciones Ferroviarias. Especificación y demostración de la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS)" - T. 72, fs. 31670 y ss.-, de aplicación al análisis y



evaluación de riesgos del subsistema de CMS, establece en su punto 4.4.1.3 que "Para llevar a cabo sistemas fidedignos, es necesario identificar los factores que pudieran influir en la RAMS del sistema, su efecto debe ser evaluado y la causa de estos efectos gestionada a lo largo de todo el ciclo de vida del sistema, mediante la aplicación de los pertinentes controles, a fin de optimizar el rendimiento del sistema". Entre los Factores que influyen en la RAMS Ferroviaria están los factores humanos que define el punto 4.4.2.4. "como el impacto de las características, las esperanzas y los comportamientos humanos sobre un sistema. Estos factores abarcan los aspectos anatómicos, fisiológicos y psicológicos de los seres humanos. Los conceptos incluidos en los factores humanos se utilizan para permitir que las personas desempeñen su trabajo eficaz y eficientemente, prestando la debida atención a las necesidades humanas relacionadas con temas como la salud, la seguridad y la satisfacción en el trabajo.

4.4.2.5 En las aplicaciones ferroviarias habitualmente participan una amplia gama de grupos humanos, que abarca desde los pasajeros, personal encargado del funcionamiento y el personal responsable de la puesta en práctica de los sistemas, hasta otros afectados por el funcionamiento del sistema ferroviario, tales como los conductores de automóviles en los pasos a nivel. Cada uno es capaz de reaccionar ante situaciones de formas diferentes. Como salta a la vista, el posible impacto de los seres humanos sobre la RAMS de un sistema ferroviario es grande. En consecuencia, el logro de la RAMS Ferroviaria exige un control más riguroso de los factores humanos a lo largo de todo el ciclo de vida del sistema, que el requerido en otras numerosas aplicaciones industriales..

4.4.2.7 Mientras que la necesidad de tratar los factores humanos dentro del ciclo de vida es genérica, la precisa influencia de los factores humanos sobre la RAMS es específica de la aplicación de que se trate ...

4.4.2.10 La derivación de factores de influencia específicos de los sistemas ferroviarios debe incluir, aunque sin limitarse a ello, una consideración de cada uno de los siguientes factores de los sistemas ferroviarios. Debería advertirse que la siguiente lista de comprobación no es exhaustiva y debería adaptarse al alcance y la finalidad de la aplicación: ...

e) el efecto que sobre el sistema tienen los factores de la interfaz hombre/sistema, incluidos:

- el diseño y el manejo de la interfaz hombre/sistema;
- el efecto del error humano;
- el efecto de la violación deliberada de las reglas por parte del hombre;
- la participación e intervención humanas en el sistema;

- la supervisión y cancelación del sistema por parte del hombre;
- la percepción humana del riesgo;
- la participación humana en áreas críticas del sistema;
- la capacidad humana de prever problemas del sistema...

4.4.3. Gestión de factores. El efecto potencial de cada factor de influencia sobre la RAMS del sistema ferroviario de que se trate debe evaluarse a un nivel adecuado a dicho sistema ferroviario. Esta evaluación debe incluir tener en cuenta del efecto de cada factor en cada fase del ciclo de vida y debe ser al nivel que sea adecuado al sistema de que se trate. La evaluación debe tratar la interacción de factores de influencia asociados. Para los factores humanos, la evaluación también debe tener en cuenta el efecto de cada factor en relación con cada uno de los demás..”.

Más específico en cuanto a la obligación de realizar una evaluación de riesgos de los distintos subsistemas que componen un sistema ferroviario, la documentación de un registro de peligros que tenga en cuenta las interfaces entre ellos y en el que conste la forma y el responsable de gestionarlos, debiendo ser todo ello evaluado por un organismo independiente, es el Reglamento CE 352/2009 de 24 de abril de 2009, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE, Reglamento que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias ya recomendaba a ADIF que utilizase paulatinamente en su metodología y filosofía en las sucesivas revisiones de sus procedimientos de evaluación y gestión de riesgos en el informe emitido en octubre de 2009 valorando la documentación aportada por ADIF para solicitar la autorización de seguridad -Tomo 98, fs. 46284 y ss.-, lo que así hizo ADIF en el Procedimiento General para la identificación y evaluación de riesgos en las actividades de seguridad en la circulación aprobado por la Dirección General de Operaciones e Ingeniería en marzo de 2012, tras la puesta en servicio de la LAV 082.

Aunque dicho Reglamento establece en su art. 10.2 que “será aplicable a partir del 1 de julio de 2012” (con posterioridad a la puesta en servicio de la LAV 082) añade que “No obstante se aplicará a partir del 19 de julio de 2010:

- a) a todos los cambios significativos que afecten a vehículos, tal como se definen en el artículo 2, letra c), de la Directiva 2008/57/CE;
- b) a todos los cambios significativos relativos a subsistemas estructurales cuando así lo exija el artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE o una ETI” dejando a salvo “los sistemas y cambios que se encuentren en avanzado estado de



desarrollo, a tenor de la definición del artículo 2, letra t), de la Directiva 2008/57/CE, en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento" (art. 4.2), es decir, "todo proyecto cuya fase de planificación/construcción esté tan adelantada que haga inaceptable una modificación del pliego de condiciones técnicas para el Estado miembro de que se trate. Esta dificultad puede ser de carácter jurídico, contractual, económico, financiero, social o medioambiental, y deberá estar debidamente justificada".

Pese al debate planteado entre los técnicos y peritos durante la instrucción y en el plenario acerca de la aplicabilidad del Reglamento 352/2009 a la LAV 082, es casi unánime la opinión de los peritos -y así lo entiende también esta juzgadora- de que, a tenor de la modificación del proyecto original que se planteó a partir de junio de 2010 y que afectó a los subsistemas de infraestructura (montaje de vía), energía (catenaria) y control-mando y señalización exigiendo la tramitación de los correspondientes expedientes de autorización de modificación de los respectivos contratos de ejecución de las obras del proyecto constructivo y de autorización de la continuación provisional de las obras que tuvieron lugar entre octubre de 2010 y octubre de 2011 (los expedientes de modificación de los contratos de ejecución del proyecto constructivo de montaje de vía y de señalización constan en el T. 28, fs. 10909 y ss. y en el T. 36, fs. 14293 y ss., respectivamente; no consta el modificado del contrato de ejecución del proyecto constructivo de catenaria), dicho Reglamento debería haberse aplicado, cuanto menos, al subsistema de CMS por ser un subsistema de naturaleza estructural regido por una ETI que exige una valoración específica de riesgos y cuya puesta en servicio debe ser autorizada por la autoridad nacional de seguridad que deberá comprobar "la coherencia técnica de estos subsistemas con el sistema ferroviario en que se integren y la integración segura de dichos subsistemas de conformidad con el presente Reglamento" (Considerando 6 y art. 2.2), con la consecuencia de hacer necesaria la aplicación del proceso de gestión de riesgos que se describe en el Anexo I del Reglamento y que exige la documentación de los registros de peligros, no sólo de los componentes técnicos o electromecánicos de ese subsistema sino también de los que provengan de otros subsistemas, su evaluación, la forma y responsables de gestionarlos hasta que alcancen un nivel de riesgo "aceptable en términos generales", es decir, que sea tan reducido que no resulte razonable aplicar una medida de seguridad adicional, y la demostración de que el criterio utilizado para determinar la aceptabilidad del riesgo es suficiente para controlarlo, y si el mismo debe ser controlado por otro agente, que éste lo

valore y lo acepte, debiendo ser todo ello evaluado por un evaluador independiente.

En el caso de la LAV 082 no se aplicó el R. 352 ni se justificó su inaplicación por considerar que no existía un cambio significativo -que los peritos, sin contradicción entre ellos, consideran que existiría en la modificación del proyecto original de la línea- o por considerar que la planificación o construcción del proyecto modificado estaba tan avanzada que resultase inviable la modificación del pliego de condiciones técnicas -que no era el caso a fecha de 19 de julio de 2010, a la vista de los expedientes de modificación de los contratos de ejecución del proyecto constructivo de montaje de vía y de señalización que constan en la causa-.

Se aplicó al subsistema de CMS el procedimiento de evaluación y gestión de riesgos que establece la UNE-50126 en la documentación generada al efecto por la UTE LAV Orense-Santiago y sus empresas T. y D., parcialmente evaluada por el evaluador independiente I. en cuanto al enclavamiento de O´Irixe (T. 73, fs. 32413 y ss. -Plan General de Seguridad-; T. 69, fs. 30095 y ss. -Análisis Preliminar de Riesgos-; T. 21, fs. 8278 y ss. -Safety Case Report de Aplicación Específica Orense-Santiago-; T. 21, fs. 8310 y ss. -Informe de Evaluación Independiente del enclavamiento de O´Irixe-; T. 40, fs. 15 928 -Informe de Seguridad Orense Estación-; T. 40, fs. 15948 y ss. -Informe de Seguridad Santiago de Compostela Convencional-), aplicación normativa que resultaba admisible en virtud del apartado 2.3.3. del Anexo I del Reglamento 352/2009 que establece que "Cuando la Directiva 2008/57/CE exija el cumplimiento de ETI y en virtud de la ETI pertinente no sea obligatorio el proceso de gestión del riesgo establecido por el presente Reglamento, las ETI podrán considerarse códigos prácticos para controlar los peligros, a condición de que se cumpla el requisito de la letra c) del apartado 2.3.2.", es decir, estar públicamente disponibles para todos los agentes que deseen utilizarlos.

Pero, como consta en esos documentos y reconocen en su declaración en juicio algunos de los técnicos que los suscriben, la evaluación de riesgos que hicieron de la línea se limitó a demostrar y garantizar el cumplimiento de las condiciones de seguridad de los componentes electrónicos o electromecánicos que integraban el suministro de la UTE referido al subsistema estructural de CMS -entre ellos el ASFA y el ERTMS- y a la verificación del cumplimiento de la normativa técnica que les afectaba, identificando los riesgos que se puedan derivar del fallo de tales componentes, mitigarlos en lo posible y exportar a ADIF aquellos riesgos que no pueden ser cubiertos por el suministro y que deben ser gestionados por ADIF, sin que les competa proponer a ADIF la



forma en que los riesgos exportados son gestionados ni evaluar la corrección de las posibles medidas de mitigación aplicadas. Reconocen también los técnicos que en ningún momento tuvieron en cuenta en su evaluación los riesgos que pudieran derivarse del trazado curvo o recto de un determinado tramo de la línea o de la existencia de un cambio brusco de velocidad de un tramo a otro y la forma en que esté señalizado, ya que ellos parten del Esquema de Vía, de la tira de bloqueo y del Cuadro de Velocidades Máximas que elaboran los técnicos que diseñan y ejecutan el subsistema de infraestructura, presuponiendo la corrección técnica de ambos documentos. Y que tampoco tienen en cuenta en su evaluación los riesgos que pudieran derivarse de un posible fallo humano del personal de conducción del tren.

Sin embargo, el Análisis Preliminar de Riesgos que hizo la UTE sí preveía como un posible accidente el de descarrilo y como una de las posibles situaciones que podrían dar lugar al mismo la de que un tren circule a excesiva velocidad al paso por zonas con limitaciones temporales o permanentes de velocidad, estableciendo como medida de mitigación la de "incluir sistemas de protección automáticos para garantizar que sean respetadas las limitaciones de velocidad temporales y permanentes", entendiéndose que el sistema de protección automático era el ERTMS N1 que se instalaba en la vía y que garantiza que sean respetadas las limitaciones de velocidad. Por ello, en el Anejo A del informe sobre trazabilidad de requisitos de seguridad-funciones de seguridad (pág. 46) se califica el riesgo de descarrilo por tal causa, por sus consecuencias, como catastrófico; por su frecuencia, como increíble; y por su aceptabilidad, como despreciable.

No valora este Análisis Preliminar el riesgo de exceso de velocidad del tren circulando con ASFA al paso por zonas con limitaciones de velocidad que no lleven señales y balizas asociadas pues la única función de seguridad del componente ASFA vía es "enviar a la baliza información sobre el aspecto presentado por la señal" y "enviar al equipo embarcado el código correspondiente al aspecto de la señal asociada" pero como es un sistema de respaldo al maquinista, un eventual fallo en estas funciones no repercute directamente en la seguridad del sistema ferroviario dado que al ser un sistema de ayuda al maquinista, la responsabilidad recae en todo momento sobre él.

Del mismo modo, la documentación de seguridad elaborada por la UTE, D. e I. para los enclavamientos de O'Irixo y de Santiago en los que necesariamente, a partir del PK 80+069, los trenes que circularan en dirección Santiago lo harían con ASFA dado que ya no existía ERTMS instalado en la vía, consideró que puesto que el sistema ASFA sólo controla la velocidad máxima a la que puede circular un tren con dicho sistema o la velocidad

impuesta por una señal restrictiva que lleve asociada una baliza, fuera de esos supuestos el riesgo no podía ser mitigado por el proveedor y se exportaba a su cliente -ADIF- para que lo gestionase con las medidas oportunas de reglamentación, explotación o mantenimiento. Es decir, identificaron un riesgo que la ETI no podía controlar y se lo exportaron a su cliente, ADIF, para que lo gestionase.

Según argumentan algunos de los cargos de ADIF que intervinieron en la construcción de la línea -aunque no existe soporte documental en que se justifique el argumento-, ADIF entendió que no procedía, por su parte, profundizar en el análisis de ese riesgo exportado valorando los puntos concretos de la línea en que dicho riesgo pudiera ser mayor o menor según el rango que pudiese alcanzar ese exceso de velocidad, según la señalización en la vía o su trazado, porque ello ya estaba cubierto por el Reglamento General de Circulación que impone al maquinista la obligación de cumplir el CVM y la señalización lateral sin plantearse siquiera que, precisamente, ese riesgo de exceso de velocidad al paso por zonas con limitaciones de velocidad se genera cuando no existe o el tren circula con un sistema de protección que no controla la velocidad del tren al paso por esas zonas y que una causa probable de ello es el incumplimiento del CVM o de la señalización lateral por el maquinista por despiste o por cualquier otra causa, justificada o no. Es decir, que las obligaciones que imponen a los maquinistas el RGC o las PTO no son suficientes para controlar ese riesgo, lo que exigiría que fuera nuevamente analizado para determinar si existía alguna medida dentro del propio subsistema de CMS que pudiese eliminarlo o reducirlo tanto como fuese razonablemente factible o, en otro caso, debía transferirse a otro agente para que lo evaluase y aceptase gestionarlo.

En consecuencia, ADIF no apreció ningún riesgo en la limitación de velocidad impuesta en la curva de Angrois considerando que dicha velocidad ya estaba definida para que el tren pudiera pasarla en términos de confort y con un margen muy amplio respecto a la en que se podría producir el descarrilamiento del tren, que la limitación de velocidad estaba señalizada en el CVM y en el LH que el maquinista está obligado a cumplir y que los maquinistas que fuesen a circular por esa línea, una vez puesta en servicio, estarían específicamente formados para ello y serían sometidos a continuos acompañamientos e inspecciones tanto de Renfe como de ADIF en los que se controla su conocimiento de la línea y el cumplimiento de la normativa de conducción que les afecta y durante los que cualquier maquinista podría advertir de la presencia de cualquier riesgo o anomalía que detecte.

Prescindió, también, de toda evaluación del riesgo de fallo humano del maquinista atendiendo a las concretas



características de la línea por la que iba a circular pese al reconocimiento en las Reflexiones Generales de su SGSC de que el error humano es una fuente de riesgo que puede comprometer la seguridad de sistemas globales complejos que debe ser gestionada, dada la falta de fiabilidad humana, y al conocimiento de que una de las posibles causas del descarrilo de un tren es el de que circule a velocidad excesiva lo que, a su vez, cuando el control de la velocidad depende exclusivamente del maquinista, es fácilmente previsible que pueda deberse al error humano, tal como se había constatado en la investigación de accidentes o incidentes previos por exceso de velocidad llevadas a cabo por la CIAF o por el propio ADIF (Informes de la CIAF de investigación de accidentes por descarrilamiento en curvas aportados por ADIF al T. 30, fs. 11644 y ss. y págs. 94 y 95 del Informe de la CIAF sobre el accidente enjuiciado -T. 45, fs. 17931 y ss.-).

Resulta incomprensible que, en un sector de actividad como el ferroviario en el que se conoce la existencia de riesgos que pueden provocar resultados catastróficos y que, por ello, está sometido a una rigurosa normativa legal y técnica destinada a garantizar que el riesgo se mantiene dentro de los límites permitidos, constituyendo uno de sus objetivos primordiales la necesidad de garantizar y mejorar constantemente en la seguridad de la explotación en función de lo que permita la evolución técnica y científica, se conciba una línea de alta velocidad dotada de uno de los sistemas de protección del tren más seguro que existía en el momento para luego modificar el proyecto original dejando unos kilómetros de la línea sin tal protección, que pasaría a prestarse por otro sistema de protección puntual y en el que, en lo que no protege el sistema, la responsabilidad recae sobre el conductor del tren, sin analizar y gestionar los riesgos que la nueva configuración de la línea pueda tener en materia de seguridad considerando que únicamente procede valorar los riesgos que pudieran derivarse de fallos técnicos del subsistema de CMS y que, todo lo que exceda de ello, ya queda cubierto por las pruebas que se realizan para comprobar el correcto funcionamiento de los elementos o componentes de los distintos subsistemas de la línea, su integración entre ellos y con el tren que va a circular sobre la línea y con la formación de los maquinistas que guían el tren y las inspecciones a que son sometidos durante la conducción.

Y resulta incomprensible también que, conociendo la protección puntual que ofrece un sistema de clase B como el ASFA en cuanto al control de la velocidad del tren, no se tengan en cuenta los riesgos que pudieran derivarse del error humano en lo que queda fuera de la protección del sistema y los riesgos que pudieran existir en puntos concretos de la línea si el

maquinista no cumple la velocidad que le marcan el CVM o determinadas señales no controladas por el sistema.

Por más que las velocidades que se establecen para cada tramo o trayecto se definan con arreglo a criterios de ingeniería que establecen una velocidad para una circulación del tren que resulte confortable para los viajeros, siendo muy superior la velocidad que podría generar un descarrilo, no puede obviarse que será mucho más probable que se incumpla la velocidad por el maquinista si de un tramo a otro tiene que reducir de 200 a 80 km/h que si tiene que reducir de 200 a 160 o 150 km/h, y más probable el accidente si, pese al margen entre la velocidad de confort y la velocidad de seguridad, es posible llegar al tramo de 80 km/h a más de la velocidad de seguridad porque no hay nada más que la diligencia del maquinista para evitarlo.

En conclusión, la UTE identificó el riesgo de descarrilo por exceso de velocidad del tren a su paso por zonas con limitación de velocidad, lo gestionó y mitigó con la implementación del sistema ERTMS en vía que controla continuamente la velocidad del tren y con la implementación de las balizas ASFA asociadas a señales que pudieran presentar aspecto restrictivo en cuyo caso el sistema controla el cumplimiento por el maquinista de la limitación de velocidad impuesta pero, de no existir ERTMS ni balizas ASFA asociadas a señales en aspecto restrictivo, comunicó a ADIF que quedaba un riesgo residual que la ETI no podía controlar si bien propuso que la forma de controlarlo era que el maquinista cumpliera el CVM y la señalización lateral, lo cual fue validado por la evaluación independiente de INECO. ADIF entendió que no era necesario hacer una evaluación de ese riesgo para determinar si en el propio subsistema de CMS existía alguna posible medida de mitigación que eliminase o redujese ese riesgo residual porque, dado que el RGC impone a los maquinistas la obligación de cumplir el CVM y la señalización lateral si circulan con ASFA y los maquinistas conocen el RGC y están formados para circular por la línea, el riesgo quedaba controlado con la formación que Renfe proporciona a sus maquinistas y con las inspecciones y acompañamientos que realizan tanto ADIF como Renfe durante la explotación y que permiten comprobar el cumplimiento de la normativa por los maquinistas.

Sin embargo, conforme al R. 352/2009, a la norma CENELEC 50126 y a su propio SGSC, ADIF estaba obligada a verificar si el RGC y la obligación que impone a los maquinistas de cumplir el CVM y la señalización lateral para controlar la velocidad del tren al paso por zonas con limitaciones de velocidad cuando circula con ASFA era o no suficiente para controlar el riesgo de exceso de velocidad teniendo en cuenta que, si no existe un



sistema de protección que controle continua o puntualmente la velocidad, es muy probable que ese exceso se genere porque el maquinista no está cumpliendo el CVM o la señalización y que ello puede deberse al error humano porque las personas pueden fallar. Y debió, en este caso, valorar las características de la línea y los puntos en que tal exceso pudiera ser más factible, las consecuencias que del mismo pudieran derivarse y plantearse si existía alguna medida que pudiera eliminarlo o reducirlo tanto como fuera razonablemente posible.

De esta forma, habría aflorado el riesgo de que en la reducción de velocidad que imponía la curva de Angrois, circulando con ASFA sin señalización previa en la vía ni balizas y con la única anotación en el CVM de un cambio de velocidad de tramo al inicio de la curva, era perfectamente posible que un tren llegase al inicio de la curva con exceso de velocidad, que dicho exceso pudiera exceder del margen de seguridad con el que se define la limitación de velocidad y que las consecuencias de ese exceso pudieran ser el descarrilamiento del tren. Y aflorado ese riesgo, ADIF hubiera podido establecer medidas operativas o reglamentarias para eliminarlo o reducirlo como pudieran ser, fundamentalmente, establecer la transición del ERTMS al ASFA en un punto distinto a la señal avanzada E'7 y más próximo a la estación de Santiago (tal como admitía, como excepción a la regla general de establecer la transición de ERTMS a ASFA en trayecto y antes de una señal avanzada, la Norma sobre Requisitos funcionales y Reglas de Ingeniería ERTMS N1 y N2 en su versión 2.4.2 de 8 de marzo de 2011 -T. 101, fs. 48430 y ss.-, que era la que estaba vigente en el momento de la redacción del proyecto modificado del subsistema de CMS, regla general que ya había sido excepcionada en otras líneas) o, para el caso de los trenes que circularan con ASFA durante toda la línea, la colocación en la vía de señales de limitación permanente de velocidad asociadas a balizas que establecieran un control de la velocidad en la curva (tal como permitían el RGC y las PTO para las señales de limitación de velocidad, sin distinguir si la limitación era temporal o permanente, y con la simple modificación del Anexo II al Cap. 9 del Manual de Circulación y la dotación a las balizas asociadas a limitaciones permanentes de velocidad de las funcionalidades ya existentes para las balizas asociadas a LTV, como se hizo después del accidente).

Como reconoció la defensa de ADIF en la exposición de su informe final en el plenario y reconocieron varios técnicos de ADIF durante su interrogatorio en el plenario, como Don J.G. M. o Don A.O.O.G., no habría problemas tecnológicos ni legales para implementar ninguna de estas medidas u otras que pudieran valorarse. La cuestión es que no se previó que pudiera existir

un riesgo de exceso de velocidad en la curva que pudiera llevar al descarrilo del tren.

Argumentan que en la fecha en que se construyó y puso en servicio la LAV 082 la existencia de un cambio brusco de velocidad en una línea del rango del que imponía la curva de Angrois no se concebía como un riesgo para la seguridad y que, de hecho, el concepto de "Cambio Significativo de Velocidad" se acuñó a raíz de este accidente modificándose la normativa y desarrollando la tecnología necesaria para proteger el riesgo de exceso de velocidad.

Pero este argumento resulta contradictorio con el hecho notorio, incluso para un profano en la materia, de que los descarrilamientos de trenes son perfectamente conocidos en la historia del ferrocarril y que una de sus posibles causas es el exceso de velocidad. Debería, por tanto, ser fácilmente previsible que el riesgo de que se produzca un exceso de velocidad, si no es debido a fallos técnicos de los sistemas que controlen la velocidad del tren, obedecerá a un factor humano y que la gravedad de las consecuencias que puede generar ese exceso será mayor cuanto mayor sea la proporción del exceso respecto de la velocidad debida y que, por ello, es más fácil que se produzca si en un determinado punto hay que reducir de una velocidad de 200 a 80 km/h que si hay que pasar de 200 a 160 o de 120 a 80 km/h.

Parece más bien que, si tras el accidente que se enjuicia, ADIF identificó más de 300 cambios significativos de velocidad en distintas líneas de la red ferroviaria española que se protegieron con la nueva normativa dictada y señalización desarrollada al efecto, es porque antes no se había valorado que quien puede generar el riesgo de exceso de velocidad es un humano que puede fallar, que la obligación de cumplir el RGC y las PTO por los maquinistas y la formación que reciben no controla totalmente ese riesgo, que la gravedad de las consecuencias del exceso serán distintas en función del rango que alcance el desvío y que el desarrollo tecnológico admitía la adopción de medidas para evitar el exceso de velocidad o, al menos, minimizar el riesgo de que pueda provocar el descarrilamiento de un tren con consecuencias catastróficas.

Independiente de las discrepancias entre los peritos Sres. H. y C., C.R. y M.D. en los resultados que obtienen de sus cálculos cuantitativos sobre la probabilidad de descarrilamiento del tren que existía en la curva de Angrois, todos ellos coinciden en que la supresión del ERTMS desde el PK 80+169 hasta la estación de Santiago que se realizó con la modificación del proyecto original y la forma en que se concibió la limitación de velocidad existente en la curva de Angrois como un cambio de velocidad de tramo y no como una limitación permanente de velocidad, conllevó un incremento del



riesgo de descarrilamiento del tren por exceso de velocidad que debía ser analizado y gestionado por ADIF teniendo en cuenta la posibilidad de error humano del personal de conducción, riesgo que se incrementó aún más cuando se autorizó que determinados trenes, como los 334, S-130 y S-730 -salvo éstos entre el 17 y el 23 de junio de 2012-, circularan al amparo del ASFA desde Ourense ya que esto reducía la posibilidad de que un maquinista despistado o desorientado recobrase la atención al tener que maniobrar para transitar del ERTMS al ASFA en el PK 80+169 o, en otro caso, se produciría el frenado de emergencia del tren, sin que fuesen analizados, evaluados ni gestionados los riesgos que tal circunstancia pudiera conllevar para la seguridad en la circulación y que no estaban analizados por la UTE ni por D. ya que dejaron fuera de su evaluación la circulación de los trenes con ASFA en lo que excedía de las funcionalidades técnicas que en ese momento tenía asignadas ese sistema de protección.

Según el Sr. C. Ron, la probabilidad de descarrilo tal como circulaban los trenes S-730 el 24 de julio de 2013 (con ASFA digital en todo el trayecto desde Ourense con un cambio de velocidad de tramo en el PK 84+230 señalado en el CVM y en el LH pero sin señalización previa en la vía ni balizas) sería de $8'22 \times 10^{-6}$, es decir, 8'22 accidentes por cada millón de veces que se realice el trayecto Ourense-Santiago. Según los Sres. H. y C., el riesgo se elevaría a $1'41 \times 10^{-3}$, es decir, 1'41 accidentes cada mil veces. Y para el Sr. M. D. sería de $1'87 \times 10^{-4}$, es decir, 1'87 cada 10.000 veces. Para todos ellos el riesgo sería menor si los trenes circularan con ERTMS hasta el PK 80+169 y con ASFA digital hasta la estación de Santiago, tal como estaba en el proyecto modificado ($4'01 \times 10^{-6}$, según el cálculo del Sr. C. R.; $9'40 \times 10^{-5}$, según los Sres. H. y C.; y $9'3 \times 10^{-6}$, según el Sr. M. D.; si bien hay que tener en cuenta que sólo los trenes S-121 circularon con ERTMS desde la puesta en servicio de la LAV, a salvo de la semana entre el 17 y el 23 de junio de 2012 en que también lo hicieron los trenes S-730)) y se reduciría notablemente tal como estaba la línea en el proyecto originario (ERTMS hasta la estación de Santiago) resultando de $1'28 \times 10^{-7}$, para el Sr. C. R.; de $8'63 \times 10^{-10}$, para los Sres. H. y C.; y $8'86 \times 10^{-10}$, para el Sr. M. D., resultados muy similares a los que obtienen C. R. y H. y C. para el caso de circulación con ASFA si la reducción de velocidad en la curva estuviese protegida por alguna baliza. Por su parte, el perito D. A. P. G. en su informe obrante al T. 75, fs. 32845 y ss., hace una estimación explícita del riesgo de descarrilo por fallo humano consistente en el incumplimiento por el maquinista del Libro Horario en función de la media obtenida de los accidentes de esa clase y por esa

causa ocurridos entre 2003 y 2012 de donde obtiene una probabilidad de $1'06 \times 10^{-9}$, es decir, 1'6 accidentes cada 1.000 millones de veces, lo que es casi similar -incluso inferior en el caso del Sr. C. R.- a los resultados que obtienen los cuatro peritos anteriores a la probabilidad de accidente si el tren circulase con ERTMS hasta la estación de Santiago o si la reducción de la velocidad en la curva circulando con ASFA estuviese protegida por baliza. Tal cálculo del Sr. P. G., por tanto, resulta ilógico pues es un hecho admitido por todos los peritos que la circulación de un tren con ERTMS o con ASFA que tenga balizas asociadas que controlen la velocidad es mucho más segura que la circulación de un tren sin tales sistemas de protección.

Como hacen los peritos Sres. H. y C. en su informe final obrante al T. 98, fs. 46312 y ss., cabría hacer, desde una perspectiva simplista, basada en la lógica de esta juzgadora y en atención a los resultados de la probabilidad que obtienen los peritos, una valoración del nivel de tolerabilidad del riesgo de descarrilamiento que presentaba la curva teniendo en cuenta la posibilidad de error humano, conforme a los métodos que se establecen los Procedimientos Generales de evaluación y gestión de riesgos de la DSC y de la DGOI que forman parte del del SGSC de ADIF y conforme al método que establece la Norma CENELEC 50126.

Según el primer método, basado en la NTP 330 (sistema simplificado de evaluación de riesgos de accidente) del Ministerio de Trabajo y de Asuntos Sociales, el nivel de riesgo (NR) es el resultado del producto del nivel de probabilidad (NP) y el nivel de consecuencias (NC) siendo, a su vez, el nivel de probabilidad el resultado del producto del nivel de exposición (NE) y el nivel de deficiencia (ND), es decir, $NR = (ND \times NE) \times NC$.

El nivel de exposición se categoriza en nº 4 (continuado) cuando se produce más de 10 veces al día; nº 3 (frecuente) cuando se produce más de 5 veces al día; nº 2 (ocasional) cuando se produce menos de 5 veces al día; y 1 (esporádico) el resto; tomando en consideración parámetros como el nº de trenes que circulan, el nº de operaciones realizadas, el total de vehículos que pasan por un paso a nivel, etc.

El nivel de deficiencia se valora como 10 (muy deficiente, factor de riesgo significativo con muy posible generación de fallos); como 6 (deficiente, algún factor de riesgo significativo que precisa ser corregido y que puede generar fallos); como 2 (mejorable, factores de riesgo de menor importancia); y como 1 (aceptable, no se detecta factor de riesgo apreciable).

En función del resultado del producto del nivel de exposición por el nivel de deficiencia, el nivel de probabilidad se clasifica en: nivel de probabilidad muy alto (resultados de



entre 40 y 24, la materialización del riesgo ocurre con frecuencia); nivel de probabilidad alto (resultados entre 20 y 10, el riesgo se puede materializar); nivel de probabilidad medio (resultados entre 6 y 8); y nivel de probabilidad bajo (resultados entre 4 y 2, no se espera que se materialice el riesgo).

Por su parte, el nivel de consecuencias se clasifica en cuatro categorías: nº 10 (accidente grave, 1 muerto o más de 4 heridos graves o más de 2 millones de euros en daños materiales); nº 6 (accidente significativo, 1 muerto o más de 4 heridos o más de 150.000 euros en daños materiales); nº 4 (accidente, heridos graves o más de 100.000 euros en daños materiales); y nº 2 (leve, heridos leves sin daños significativos).

En combinación del nivel de consecuencias con el nivel de probabilidad resultaría que los resultados superiores a 220 dan lugar a un nivel de riesgo I, (situación crítica, corrección urgente); los resultados entre 100 y 200 dan lugar a un nivel II (corregir y adoptar medidas de control); los resultados entre 40 y 100 dan lugar a un nivel de riesgo III (mejorar si es posible); y los resultados inferiores a 40 dan lugar a un nivel IV (no intervenir salvo que un análisis más preciso lo justifique).

En aplicación de estos parámetros a la situación en que se encontraba la línea 082 y los trenes 334 y S-130 durante el tiempo en que circularon por ella desde la puesta en servicio y los trenes S-730 desde el 23 de junio de 2012 (en que se desconectó el ERTMS embarcado en los trenes) hasta el 24 de julio de 2013 (en que ocurrió el accidente enjuiciado) podría estimarse un nivel de exposición nº 2 (ocasional) atendiendo a que el número de trenes de larga distancia que circulaban por la línea 082 era de 1,85 trenes al día, según los cálculos que realizaron los peritos en función de los criterios que fijó la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de A Coruña en su auto de 26 de mayo de 2016 -T. 67, fs. 29271 y ss.-; el nivel de deficiencia podría considerarse como nº 6, teniendo en cuenta que el tren circulaba con ASFA y, por tanto, salvo puntualmente, el control de la velocidad recae sobre el maquinista, que el maquinista es un humano que puede fallar y que en la curva de Angrois hay una reducción brusca de velocidad señalizada únicamente en el CVM y en el LH sin señales ni balizas en la vía que impongan previamente la limitación de velocidad. De ello resultaría un nivel de probabilidad 12, es decir, alto (el riesgo se puede materializar). El nivel de consecuencias sería de 10 (accidente grave) que es el que cabría esperar del descarrilamiento de un tren de pasajeros con exceso de velocidad. De todo lo cual resultaría un nivel de riesgo de

120, es decir, nivel II (corregir y adoptar medidas de control).

Según el método que sigue el Procedimiento de identificación y evaluación de riesgos en las actividades de seguridad en la circulación de la DGOI, que aunque es posterior a la puesta en servicio de la LAV 082, es anterior a la autorización de desconexión del ERTMS en los trenes S-730, la estimación del riesgo cuando se utilizan métodos de estimación explícita, cuantitativos o cualitativos, debe medirse:

1°- en atención al nivel de aparición del peligro utilizando factores como el nivel de exposición, el nivel de deficiencia y factores correctores del nivel medio de actividad especialmente en los casos en que en la actividad analizada interviene el factor humano. El nivel de aparición del peligro puede ser: 1, muy baja; 2, baja; 3, media; 4, alta; y 5, muy alta; y

2°- en atención al nivel de consecuencias del accidente o incidente puede ser: 1, insignificante (consecuencias mínimas sin impacto observable en la calidad del servicio); 2, leve (repercusiones negativas en la calidad del servicio en forma de incidentes); 3, grave (accidente que no se considera significativo: no se producen muertos ni heridos graves, no se producen daños importantes en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, ni tampoco interrupciones prolongadas del tráfico); y 4, muy grave (accidente significativo, entendido como tal cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones prolongadas del tráfico).

El nivel de aparición por el nivel de consecuencias mide el nivel de aceptabilidad del riesgo de forma que entre 12 y 20 el riesgo es intolerable, muy alto; entre 8 y 11, no deseable, alto; entre 4 y 7, tolerable, medio; y entre 1 y 3, aceptable, bajo.

En aplicación de estos parámetros a la aceptabilidad del riesgo de descarrilo por exceso de velocidad en la línea 082 tal como circulaban los trenes S-730 el 24 de julio de 2013 cabría cuantificar el nivel de aparición del peligro con un 2 (bajo) teniendo en cuenta la intervención del factor humano en el control de la velocidad del tren y el nivel de consecuencias con un 4 (muy grave), de donde resulta que el nivel de aceptabilidad es un 8 y, por tanto, no deseable.

Por su parte, la norma CENELEC 50126 establece un método de valoración similar al del procedimiento de evaluación de la DGOI y clasifica el nivel de aceptabilidad del riesgo en función de su nivel de su frecuencia (Frecuente: es posible que ocurra frecuentemente; el peligro se experimentará



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

continuamente. Probable: se dará varias veces; puede esperarse que el peligro ocurra con frecuencia. Ocasional: es probable que se dé varias veces; puede esperarse que el peligro ocurra varias veces. Remoto: es probable que se dé alguna vez en el ciclo de vida del sistema; puede razonablemente esperarse que el peligro ocurra. Improbable: es improbable, aunque posible que ocurra; puede suponerse que el peligro ocurrirá excepcionalmente; Increíble: es extremadamente improbable que ocurra; puede suponerse que el peligro no ocurrirá), por su nivel de gravedad de las consecuencias (Catastrófico: varias víctimas mortales y / o múltiples heridas graves y/o daño grave al medio natural. Critico: una sola víctima mortal y/o herida grave y/o daños significativos al medio natural. Marginal: heridos leves y/o peligro significativo para el medio natural. Insignificante: posible herido leve).

La aceptabilidad del riesgo se mide combinando los niveles de frecuencia y de gravedad conforme al siguiente cuadro:

Evaluación de Riesgos EN 50126				
Severidad	Insignificante	Marginal	Critico	Catastrófico
Probabilidad				
Frecuente	No deseable	Intolerable	Intolerable	Intolerable
Probable	Tolerable	No deseable	Intolerable	Intolerable
Ocasional	Tolerable	No deseable	No deseable	Intolerable
Remoto	Insignificante	Tolerable	No deseable	No deseable
Improbable	Insignificante	Insignificante	Tolerable	Tolerable
Increíble	Insignificante	Insignificante	Insignificante	Insignificante

Siendo que si el riesgo es intolerable, debe eliminarse. El riesgo no deseable sólo debe aceptarse cuando la reducción del riesgo sea impracticable y con el acuerdo de la Autoridad Ferroviaria o del Organismo Regulador de la Seguridad, según proceda. El riesgo tolerable es aceptable con un control adecuado y con el acuerdo de la Autoridad Ferroviaria. Y el riesgo insignificante es aceptable con/sin el acuerdo de la Autoridad Ferroviaria.

Tienen razón los peritos cuando critican estos métodos de valoración, especialmente, respecto de la valoración de la frecuencia del riesgo en cuanto que deja mucho a la subjetividad del evaluador y admite que un mismo resultado quepa en varias categorías, lo que lleva a los peritos Srs. M. D. y P. G. a utilizar la tabla de frecuencias que para los fallos funcionales en sistemas técnicos establece la norma IEC 61508 a la que se remite la norma CENELEC 50126 y según el cual: el nivel es frecuente (muchas veces en la vida del sistema) si es superior a 10^{-3} ; probable (varias veces en la

vida útil del sistema) si es entre 10^{-3} y 10^{-4} ; ocasional (alguna vez en la vida útil del sistema) si es entre 10^{-4} y 10^{-5} ; remoto (improbable en la vida útil del sistema) si es entre 10^{-5} y 10^{-6} ; improbable (muy poco probable en la vida útil del sistema) si es entre 10^{-6} y 10^{-7} ; e increíble si es inferior a 10^{-7} . Aunque esa tabla de frecuencia admite las mismas críticas, en el cálculo probabilístico que realizan los peritos sólo los resultados que obtiene el Sr. P. G. admitirían un nivel de frecuencia del riesgo como increíble y similar al que presentaría la curva de Angrois de estar protegida por el sistema ERTMS o con balizas ASFA, lo cual no resulta creíble. Sería ocasional o probable según los Sres. H. y C. y M. D. e improbable o remoto según el Sr. C. R. Ante tales discrepancias esta juzgadora optaría por calificar el riesgo de descarrilamiento por exceso de velocidad en la curva teniendo en cuenta el salto brusco que representaba respecto de la velocidad en el tramo anterior, el sistema de protección con el que se circulaba, la forma en que estaba señalizada y la posibilidad de que el maquinista falle como un riesgo remoto pues es probable que ocurra alguna vez durante la vida útil del sistema, lo que llevaría a calificar el nivel de riesgo como no deseable, es decir, que sólo cabría aceptarlo cuando su reducción fuera imposible (que no era el caso dado que había soluciones técnicas que hubieran permitido controlar la velocidad del tren en la curva, de haberse evaluado el riesgo residual que la UTE exportó a ADIF) y con el acuerdo de la autoridad ferroviaria.

De hecho, tras el accidente enjuiciado y la implantación de los Cambios Significativos de Velocidad, INECO realizó un informe sobre el cumplimiento de la gestión de riesgos en las nuevas medidas implantadas -T. 99, fs. 47045 y ss.- en el cual evalúa las amenazas que pudieran darse por los defectos o errores que se pudieran producir en la concepción, diseño, instalación, operación y mantenimiento de las nuevas señales y balizas de CSV o bien que, pese a esas nuevas medidas ya implantadas, una situación peligrosa preexistente pueda darse igualmente. Y valora el riesgo que tales amenazas suponen, de no aplicarse medidas de mitigación, como intolerable o no deseable, siguiendo el procedimiento de evaluación del riesgo que establece la norma CENELEC 50126. De donde cabe deducir que si pese a la instalación de las señales y balizas de CSV hay determinados riesgos, ya preexistentes, que pueden seguir dándose y que exigen la adopción de medidas de mitigación porque el riesgo es intolerable o no deseable, con mayor razón el riesgo sería intolerable o no deseable en la situación en que se encontraba la línea 082 desde su puesta en servicio hasta el accidente, especialmente para los trenes que circulaban con ASFA desde Ourense, cuando no había señales ni balizas que protegiesen del cambio brusco de velocidad que se



producía en la curva de Angrois y éste sólo se señalizaba en el CVM y en el LH.

SEGUNDO.- A- Los hechos declarados probados son legalmente constitutivos de 79 delitos de homicidio por imprudencia profesional grave del art. 142. 1 y 3 del C.P. y de 143 delitos de lesiones por imprudencia profesional grave del art. 152.1 y 3 del C.P., todos ellos en relación de concurso ideal del art. 77 del C.P., en su redacción vigente en la fecha de los hechos, de los que son responsables en concepto de autores del art. 28 del C.P. los acusados D. A M C L y D. F J G A. "La STS 805/2017, de 11 de diciembre recuerda como "el delito imprudente exige la concurrencia de los siguientes requisitos:

1º) La infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión).

2º) Vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado).

3º) Generación de un resultado.

4º) Relación de causalidad.

A lo anterior debe sumarse:

1) En los comportamientos activos:

a) el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico)

b) la imputación objetiva del resultado (vínculo normativo): que el riesgo no permitido generado por la conducta imprudente sea el que materialice el resultado.

2) En los comportamientos omisivos: dilucidar si el resultado producido se hubiera ocasionado de todos modos si no se presta el comportamiento debido. Pero no que no se puede saber o conocer si el resultado se hubiera producido, o no, de haberse prestado la atención debida.

Conforme a la teoría de la imputación objetiva, se exige para determinar la relación de causalidad:

1) La causalidad natural: en los delitos de resultado éste ha de ser atribuible a la acción del autor.

2) La causalidad normativa: además hay que comprobar que se cumplen los siguientes requisitos sin los cuales se elimina la tipicidad de la conducta:

1º) Que la acción del autor ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado, lo que se entiende que no concurre en los siguientes supuestos:

a) Cuando se trata de riesgos permitidos.

b) Cuando se pretende una disminución del riesgo: es decir, se opera para evitar un resultado más perjudicial.

c) Si se obra confiando en que otros se mantendrán dentro de los límites del riesgo permitido (principio de confianza).

d) Si existen condiciones previas a las realmente causales puestas por quien no es garante de la evitación del resultado (prohibición de regreso).

2º) Que el resultado producido por la acción es la concreción del peligro jurídicamente desaprobado creado por la acción, manteniéndose criterios complementarios nacidos de la presencia de riesgos concurrentes para la producción del resultado, de forma que en estos casos hay que indagar cuál es la causa que realmente produce el resultado."

Ha señalado la jurisprudencia (*SSTS números 758/2018, de 9 de abril, 482/2017, de 28 de junio, 25/2015, de 3 de febrero, y 325/2013, de 2 de abril, entre otras muchas*) que la aplicación de la cláusula omisiva del artículo 11 del Código Penal a los delitos imprudentes de resultado lesivo (lesiones u homicidio) exige la concurrencia de los siguientes requisitos:

a) que se haya producido un resultado, de lesión o de riesgo, propio de un tipo penal descrito en términos activos por la ley;

b) que se haya omitido una acción que se encuentre en relación de causalidad hipotética con la evitación de dicho resultado, lo que se expresa en el citado artículo exigiendo que la no evitación del resultado "equivalga" a su causación;

c) que el omitente esté calificado para ser autor del tipo activo que se trate, requisito que adquiere toda su importancia en los tipos delictivos especiales;

d) que el omitente hubiese estado en condiciones de realizar voluntariamente la acción que habría evitado o dificultado el resultado;

y e) que la omisión suponga la infracción de un deber jurídico de actuar, bien como consecuencia de una específica obligación legal o contractual, bien porque el omitente haya creado una



ocasión de riesgo para el bien jurídicamente protegido mediante una acción u omisión precedente, lo que incluye los casos en los que el deber consiste en el control sobre una fuente de peligro que le obligue a aquel a actuar para evitar el resultado típico.

La posición de garante se define genéricamente por la relación existente entre un sujeto y un bien jurídico, en virtud de la cual aquel se hace responsable de la indemnidad de este. De tal relación surge para el sujeto un deber jurídico específico de impedir el resultado que la dañe, de ahí que su no evitación por el garante sería equiparable a su realización mediante una conducta activa.

Comisión por omisión en grado de autoría existirá por tanto cuando pueda formularse un juicio de certeza, o de probabilidad rayana en la misma, sobre la eficacia que habría tenido la acción omitida para la evitación del resultado.

En el aspecto subjetivo, la comisión por omisión dolosa requiere que el autor conozca la situación de peligro que le obliga a actuar y la obligación que le incumbe. Sin embargo, cuando de imprudencia se trata, se apreciará culpa respecto a la omisión cuando el omitente, por no emplear el cuidado debido, no tuvo conocimiento de la situación de hecho que generó su deber de actuar o de su capacidad para realizar la acción impuesta como necesaria para evitar el resultado, y también cuando el obligado a realizar la acción no consiguió impedir el resultado por la forma descuidada o inadecuada en la que interpretó el deber de garantía, de modo que puede sancionarse penalmente a título de comisión por omisión imprudente a quien lesiona su deber de garante en la vertiente de adoptar determinadas medidas de seguridad o de controlar comportamientos ajenos peligrosos, siempre y cuando el resultado lesivo hubiera sido evitado a través del cumplimiento de ese deber con probabilidad rayana en la seguridad y que ello fuera previsible para el omitente..”.

Por otro lado, surge en ocasiones el problema de los llamados (por la doctrina y por la jurisprudencia) "cursos causales complejos", que son aquellos que se producen cuando contribuyen a la producción de un determinado resultado típico tanto una determinada acción u omisión, imputable en el plano natural al sujeto cuya responsabilidad se examina, como otras causas distintas atribuibles a otra persona, incluida la propia víctima, o a un suceso fortuito. En estos casos, en definitiva, se produce una "acumulación de causas", ya que junto a una causa que podría denominar "inmediata", aparecen otras, que pueden ser "precedentes o preexistentes" (lesiones

orgánicas anteriores, debilidad física del sujeto, etc.), "concomitantes o simultáneas" (infección tetánica, colapso cardíaco, etc.), o "sobrevenidas" (por ejemplo, una tardía asistencia médica, o un comportamiento doloso o imprudente de otra persona o de la propia víctima).

Pues bien, en estos casos, constituye inveterada y pacífica jurisprudencia de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo la que viene sosteniendo sin fisuras que cuando contribuyen a un resultado típico la conducta del acusado y además otra u otras causas atribuibles a persona distinta o a un suceso fortuito, si esta última concausa existía con anterioridad a la conducta del acusado, como pudiera ser una determinada enfermedad de la víctima, ello no interfiere la posibilidad de la imputación objetiva, y, si es posterior, puede impedir tal imputación cuando esta causa sobrevenida sea algo totalmente anómalo, imprevisible y extraño al comportamiento del inculpado, como sucedería en caso de accidente de tráfico ocurrido al trasladar en ambulancia a la víctima de un evento anterior, pero no en aquellos supuestos en que el suceso posterior se encuentra dentro de la misma esfera del riesgo creado o aumentado por el propio acusado con su comportamiento."

Respecto de la gravedad de la imprudencia, la STS 598/2013, de 28 de junio mantiene que la gravedad de la imprudencia se determina desde una perspectiva objetiva o externa y subjetiva o interna:

1º. Perspectiva objetiva o externa: que supone la determinación de la gravedad con arreglo a la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado o de diligencia en que incurre el autor directamente vinculada con:

a) el grado de riesgo no permitido generado por la conducta activa del imputado o con el grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos derivados de la conducta de terceras personas o de circunstancias meramente casuales.

b) el grado de utilidad social de la conducta desarrollada por el autor (a mayor utilidad social mayores niveles de permisión de riesgo).

c) la importancia o valor del bien jurídico amenazado por la conducta imprudente: a mayor valor, menor el nivel de riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado.

2º. Perspectiva subjetiva o interna (deber subjetivo de cuidado): la gravedad se determina por el grado de



previsibilidad o de cognoscibilidad de la situación de riesgo: a mayor previsibilidad, mayor nivel de exigencia del deber subjetivo de cuidado y más grave la vulneración."



En aplicación de esta doctrina al caso de autos, resulta clara la vulneración por parte del acusado D. F.G.A. del deber objetivo de cuidado que le imponía su profesión de maquinista jefe de tren en cuanto a la conducción segura del tren que circula con el sistema ASFA y que le exigía prestar la atención y diligencia necesarias para atender tanto las indicaciones que le proporcionaban los documentos del tren que llevaba a bordo como la señalización lateral de la vía.

El día de autos la actividad de servicio como maquinista del Sr. G.A. excedía escasamente de dos horas cuando se hizo cargo de la conducción de la rama 12 del tren S-730 en la estación de Ourense con destino a Ferrol a las 20,05 horas. Estaba habilitado tanto para la conducción del tren como para la circulación por la línea 082 y, aunque la formación en la línea la hubiera hecho por la vía 2 y no por la vía 1, como era el caso el día de autos, había conducido en circulación comercial desde el 23 de noviembre de 2012 en 59 ocasiones por esa línea por lo que era perfecto conocedor de sus puntos singulares y, concretamente, del descenso brusco de velocidad que se imponía en el PK 84+230 como consecuencia de la curva de Angrois. Conocía igualmente que ese brusco descenso de velocidad carecía de señalización previa en la vía y sólo estaba señalizado en el CVM y en el LH como un cambio de velocidad de tramo lo que, como demuestra la grabación de las comunicaciones que mantuvo con el Centro de Regulación de Control de Atocha tras el accidente, había motivado sus quejas a algún responsable de seguridad de Renfe no identificado. Sabía, además, que circulaba con ASFA, igual que lo hizo en todas las ocasiones anteriores en que circuló por la LAV 082, y, por ello, que dependía exclusivamente de él la reducción de la velocidad con la antelación suficiente para llegar a la curva a 80km/h para lo cual, por su formación y experiencia, tomaba como referencia cuando circulaba por la vía 1 la señal avanzada E'7. Esa misma formación y experiencia debiera haberle permitido advertir que cuando a las 20,39 horas recibió la llamada del interventor estaba muy próximo a la estación de Santiago y, por tanto, a la curva de Angrois lo que debiera haberle llevado a la precaución más elemental (y respecto de la que había recibido, al menos, las recomendaciones de la ficha FIM nº 3 que le fue entregada por Renfe -T. 23, f.8957-) de asegurarse de que no existía riesgo al contestar la llamada, lo que implicaría cerciorarse del lugar en que se encontraba y de la mayor o menor inmediatez

con la que tuviera que realizar alguna maniobra que pudiera comprometer la seguridad del tren y de los viajeros y, una vez conocido el objeto de la llamada y comprobado que no era ninguna emergencia y que, además, la información que le solicitaba el interventor podía obtenerla éste del correspondiente centro de gestión de Renfe, que sería quien tuviera que solicitar a ADIF la entrada en la estación de Puente deume por distinta vía a la en que estaba previsto, posponer la conversación.

Es difícil asegurar qué es lo que pasó por la cabeza del maquinista durante los 100 segundos que duró la conversación con el interventor o qué es lo que hizo en ese tiempo: si el objeto de la misma le hizo representarse mentalmente la estación de Puente deume para contestar afirmativamente a lo que le preguntaba el interventor sobre si el tren cabía en la vía más próxima al edificio de viajeros de dicha estación o si para hacer esa afirmación consultó algún documento -como cabría interpretar del audio en cabina obtenido de los registros jurídicos del tren que obra en la causa y en el que se escucha cómo inicialmente el maquinista duda de si el tren cabe en las dos vías de la estación de Puente deume diciendo que no lo sabe y, tras un breve silencio, asegura al interventor que el tren cabe en cualquiera de las dos vías, lo que le confirma con mayor rotundidad en varias ocasiones más-. Lo que es evidente es que en ese tiempo el maquinista perdió su ubicación en la vía y no vio algunas de las señales que le hubieran permitido percatarse de que se estaba aproximando a la curva de Angrois, como los cartelones de proximidad a la avanzada E'7 -que eran únicos en el trayecto- o el cartelón de cambio de modo ASFA -del que únicamente existía uno igual, pero para el cambio de modo ASFA convencional a ASFA Alta Velocidad, a la salida de Ourense en el PK 2+106-. Alega el maquinista en su declaración en el acto del juicio que sí vio la señal avanzada en verde -y así lo dice también en la conversación que mantiene tras el accidente con el CRC de Atocha- pero que, como a lo largo del trayecto hay varias señales de avanzada y de entrada, todas las cuales estaban en verde, y la línea se hace muy repetitiva porque es una sucesión de túneles y viaductos muy similares, pensó que estaba en el túnel anterior al de Marrozos y que, por tanto, la avanzada que vio en verde no era la E'7, en la que tenía la referencia para empezar a frenar, sino la anterior. La alegación no es coherente con el reconocimiento que realizó, ya iniciada la conversación con el interventor, de la zona neutra existente entre los PK 78+646 y 79+056 (ó 78+518 y 79+178, según los croquis de replanteo que constan, por ejemplo, en el CD nº 7 aportado por ADIF al T.20 o en la pág. 15 del informe de investigación del accidente de ADIF obrante



al T. 26, fs. 10007 y ss.), la cual se encuentra unos 20 km después de la anterior zona neutra existente en el trayecto desde Ourense y que el acusado también tuvo que reconocer con la correspondiente maniobra. Lo que es evidente es que el maquinista se desubicó de la posición del tren en el trayecto y ello fue debido a la omisión de la más elemental de las precauciones de un profesional formado como él de cerciorarse, antes de contestar la llamada, del lugar en el que estaba o, incluso, de hacerlo durante la conversación en vez de concentrarse en el objeto de la llamada desatendiendo, no sólo la información que le proporcionaban los documentos del tren, sino también las señales laterales y el sonido acústico de la baliza previa de la E'7 que le hubieran permitido percatarse de su ubicación y de su aproximación a un punto de la línea en el que él mismo había apreciado una situación de riesgo.

Es cierto, como alega la defensa del acusado Sr. G. A., que dado que no existían señales laterales en la vía que ordenaran la reducción de velocidad antes de llegar a la curva, que en el CVM y en el LH sólo se imponía esa reducción a partir del PK 84+230 y que la referencia que solían tomar los maquinistas de iniciar la reducción bien en la avanzada E'7 o bien en los cartelones de proximidad de la avanzada era una referencia interpretativa ya que el significado de esas señales, si la avanzada está en verde, no es el de que se inicie la reducción de velocidad, en realidad, no podría decirse que el acusado hubiera infringido ninguna obligación de reducir la velocidad impuesta por una señal o por el CVM y el LH hasta que se adentró en el PK 84+230 a unos 191 km/h cuando debía haberlo hecho a 80 km/h. Pero siendo cierto, ello no excluye la negligencia del maquinista dado que conocía la línea y conocía específicamente la reducción tan importante de velocidad que imponía la curva y la brusquedad con que se imponía al estar únicamente en el CVM y en el LH como un cambio de velocidad de tramo, lo que les obligaba a tomar un punto de referencia previo para iniciar la reducción de velocidad y poder llegar a la curva a la velocidad prescrita, todo lo cual debiera haberle llevado a extremar la precaución de cerciorarse de dónde estaba antes de responder a la llamada del interventor o, incluso, durante la conversación con el mismo, máxime cuando al inicio de la conversación reconoció una zona neutra que debía haberle permitido reconocer el lugar en que se encontraba.

La consecuencia fue que, al concentrarse en la conversación con el interventor y no ver algunas de las señales que inequívocamente le informaban de la aproximación a la bifurcación de A Grandeira y al inicio de la línea convencional 822 -como los cartelones de proximidad de la E'7 y el cartelón de cambio de modo ASFA Alta Velocidad a ASFA

convencional- y confundir la E'7 con una avanzada anterior, el maquinista mantuvo la velocidad a la máxima a la que venía circulando, incrementando notablemente el riesgo para la vida e integridad física de los viajeros que estaba obligado a mantener dentro de los límites que permite el riesgo ínsito a la conducción de un tren de viajeros y ese incremento ilícito del riesgo se materializó en el descarrilamiento del tren con el consiguiente resultado dañoso para los bienes jurídicos que, por su profesión, estaba obligado a evitar y que le es objetivamente imputable.

De la misma manera se entiende que concurren en la conducta del coacusado Don A.M.C.L. los elementos de los delitos de homicidio y de lesiones por imprudencia grave que se le imputan.

El Sr. C.L. fue Director de Seguridad en la Circulación de ADIF desde 2005 hasta el 2 de junio de 2013. Como tal le correspondía, entre otras funciones, preparar la política de la empresa y su estrategia en materia de seguridad en la circulación; planificar y dirigir el sistema de gestión en la seguridad en la circulación de ADIF asegurando el cumplimiento de las acciones que impone al administrador de la infraestructura ferroviaria la Ley del Sector Ferroviario y normativa que la desarrolla en relación con los sistemas de seguridad en la circulación con el objetivo último de conseguir una explotación ferroviaria segura y eficaz; dirigir la inspección del SGSC preparando los planes anuales de actuación; planificar la organización y los métodos de gestión en la seguridad en la circulación, definir los objetivos comunes de seguridad en la circulación y controlar el cumplimiento de los indicadores asociados a los objetivos fijados; elaborar normativa aplicable en materia de seguridad en la circulación y supervisar la emisión de órdenes y circulares necesarias para determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria tendentes a evitar incidentes y accidentes, asegurando que su contenido sea conocido por los destinatarios afectados; diseñar las estrategias de seguridad preventiva, impulsar su desarrollo e implantación y generar una cultura proactiva en seguridad en la circulación; y supervisar la emisión de certificaciones sobre el cumplimiento de las condiciones de seguridad en la explotación ferroviaria de instalaciones de control, mando y señalización, de acuerdo con el art. 16 del Reglamento de la Ley del Sector Ferroviario (T. 10, fs. 3244 y ss. y 3.552 y ss.).

En virtud de estas funciones el acusado aprobó los procedimientos generales de la DSC que integraban el SGSC de



ADIF que se presentó el 15 de junio de 2009 a la DGIF para obtener la autorización de seguridad que le permite operar como administrador de infraestructuras ferroviarias. Entre estos procedimientos se encontraba el Procedimiento General de certificación del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la circulación del subsistema Control, Mando y Señalización en su versión 3 de 5 de mayo de 2009 (T. 75, fs. 33421 y ss.) respecto del que la DGIF, en su informe de octubre de 2009 valorando la documentación presentada por ADIF, criticaba que se limitara exclusivamente al subsistema de CMS señalando que debería indicarse qué procedimiento se sigue para el cierre de riesgos que se pueden generar en otros subsistemas y qué departamentos de ADIF son los responsables de su cierre y de la integración de todos los subsistemas (T. 98, f.46294) y es que, efectivamente, el certificado de seguridad que, para obtener la autorización del Ministerio de Fomento para la puesta en servicio de una nueva línea, tramo o estación, exigía el art. 16 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, se refiere a la certificación del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la explotación ferroviaria y no sólo de las del subsistema de CMS.

En cualquier caso, cuando en base a ese procedimiento general el 7 de diciembre de 2011 el acusado emitió el certificado del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la explotación ferroviaria de los sistemas de señalización convencional ENCE y ASFA y el sistema de protección de trenes ERTMS/ETCS Nivel 1 en la línea 082: de Bifurcación A Grandeira, km. 85,0 a Bifurcación Coto da Torre, sabía que tanto el Caso de Seguridad de la UTE como el Informe de Evaluación Independiente de INECO en cuya supervisión -y aceptación- se basaba la emisión del certificado, en primer lugar, se referían únicamente al enclavamiento de O'Irixo que comprendía los PK 1+857 a 84+188 y, por tanto, no a la totalidad de la línea que finalizaba en el PK 85,00 dejando fuera de su ámbito territorial precisamente los PK 84+188 a 85+00 en que se sitúa la curva de Angrois, aunque ambos documentos contemplasen las relaciones de bloqueo del enclavamiento de O'Irixo con los enclavamientos de Ourense y de Santiago; pero, en segundo lugar y fundamentalmente, sabía que tales documentos, como también el Informe de Seguridad del enclavamiento de Santiago elaborado por D., se referían únicamente a la demostración y garantía del cumplimiento de las condiciones de seguridad de los componentes electrónicos o electromecánicos que integraban el suministro del subsistema de CMS y a la verificación del cumplimiento de la normativa técnica que les afectaba sin tener en cuenta, en cuanto a los sistemas de protección y señalización, si en un determinado

tramo de la línea se circulaba con ERTMS o con ASFA y, en este último caso, qué riesgos podrían derivar de ello en lo que excedía del control puntual de la velocidad del tren que permitía el sistema y en atención a las limitaciones de velocidad que pudieran existir en puntos concretos de la línea, la forma en que estaban señalizadas en la vía y en el CVM y el factor humano del personal que guiase la circulación del tren sobre la línea. Sabía, por tanto, que en la circulación con ASFA el riesgo de exceso de velocidad en zonas con limitación de velocidad no protegidas con baliza no estaba cubierto por el suministro de la UTE ni por la ETI aplicable al subsistema de CMS y que era un riesgo pendiente de gestionar que, aunque la UTE hacía constar en su dossier que se exportaba al maquinista, INECO matizaba que todos los riesgos residuales se exportaban a ADIF quien debía cubrirlos con actuaciones reglamentarias o de mantenimiento añadiendo que en algunos casos -sin especificar cuáles- ya están considerados por la reglamentación general existente (Reglamento General de Circulación, Prescripciones Técnicas Operativas), u otros documentos particulares como Consignas, órdenes, etc.

De ello se deriva el razonamiento de que existiendo un riesgo identificado en el subsistema de CMS y parcialmente procedente del subsistema de infraestructura, en cuanto a la concepción de la limitación de velocidad que imponía la infraestructura en la curva de Angrois como un cambio de velocidad de tramo señalado como tal en el CVM y en el LH pero no anunciado en la vía, y no siendo suficiente la aplicación de la ETI del subsistema de CMS para controlar ese riesgo, se imponía su análisis, evaluación y gestión por ADIF a través de cualesquiera de los métodos de evaluación disponibles, ya fuera el previsto en el Procedimiento General de evaluación de riesgos de la DGS integrante del SGSC de ADIF, ya el que se describía en la Norma CENELEC 50126 o el que establecía el Reglamento CE 352/2009 sobre Métodos Comunes de Seguridad, lo cual el acusado Sr. C, por la máxima autoridad que ejercía en ADIF en la obligación de ésta de controlar los riesgos generados por la actividad del administrador de infraestructuras ferroviarias que le imponía la Directiva 49/2004 (art. 4.3), con competencias para determinar la forma de aplicación del SGSC y las estrategias de seguridad preventiva de la empresa y para supervisar y aceptar, o no, la actuación de la UTE e INECO en materia de evaluación de riesgos, estaba facultado para encomendar al departamento/s o área/s dependientes de su Dirección que considerase oportuno, tal como establecía el Anexo I, apartado 1.1.5 del R. 352/2009, aunque no fuera personalmente el acusado quien tuviera que proceder al análisis y gestión del riesgo



exportado de la ausencia del control de la velocidad del tren en la circulación con ASFA.

De haberse analizado ese riesgo de la falta de supervisión a bordo de los trenes que circulen con ASFA, que es uno de los que puede provocar el escenario que preveía el Análisis Preliminar de Riesgos de la LAV 082 elaborado por la UTE de que el tren circule a excesiva velocidad al paso por zonas con limitaciones de velocidad lo cual, a su vez, puede provocar el descarrilamiento del tren con consecuencias catastróficas, habría aflorado que ese riesgo era muy alto en la curva de Angrois dado que existía un fuerte descenso de la velocidad de 200 a 80 Km/h y que no había señalización previa en la vía ni un sistema de protección del tren que advirtiese de ese descenso e impusiese la reducción de velocidad; también habría aflorado que la limitación de velocidad se señalizaba en el CVM como cambio de velocidad de tramo pero que ese mismo CVM consideraba la existencia en ese punto de los sistemas ERTMS y ASFA, cuando ya desde el PK 80+169 no existía ERTMS instalado en la vía. Y, de haberse tenido en cuenta en ese análisis el factor humano del personal de conducción (que, sin duda, ADIF está obligada a tener en cuenta como riesgo de su propia actividad, tal como reconoce en las Reflexiones Generales del Anejo de su SGSC -T. 10, fs. 3290 y ss.- y demuestran los distintos procedimientos de ese SGSC dirigidos, entre otras cosas, a valorar las capacidades, habilidades y el cumplimiento de la normativa por el personal de conducción - así, el Procedimiento de inspección de condiciones de circulación durante viajes en cabina obrante a los fs. 3380 y ss.; el Procedimiento de inspección de registradores de velocidad obrante a los fs. 3433 y ss.; el Procedimiento de suspensión y revocación de habilitaciones y títulos de conducción obrante a los fs. 3471 y ss.; o el Procedimiento Específico de la Dirección Ejecutiva de Circulación sobre la identificación y evaluación del riesgo de fallo humano en el desarrollo de las operaciones de circulación que no obra en la causa-, y tal como exigía también la evaluación de riesgos conforme a la norma CENELEC 50126 aplicable al subsistema de CMS), también habría aflorado que, aunque los maquinistas son profesionales formados que conocen el RGC y demás normativa que les afecta y su obligación de respetar el CVM y la señalización lateral de la vía para controlar la velocidad del tren cuando circulan con ASFA y que conocen la línea y saben manejar el tren con el que circulan, también son humanos que pueden fallar -o, incluso, violar deliberadamente las normas- y que, en este punto concreto de la línea, no había nada que protegiese el tren de un exceso de velocidad si el maquinista, sin llegar a ausentarse de la cabina en un flagrante incumplimiento de la norma o a perder la conciencia, simplemente se despistaba y no veía el CVM u otras señales que

debía interpretar -sin tener tal significado- como de inicio de reducción de la velocidad, pudiendo ese exceso de velocidad, dado el brusco descenso que implicaba respecto del que regía en el tramo anterior, superar incluso el margen de seguridad con el que estaba definida la velocidad máxima en la curva respecto de la en que el descarrilamiento del tren se produciría con seguridad -lo que el Centro de Investigación en Tecnologías Ferroviarias, que auxilió al perito judicial D. J Manuel Lamela Rivera en su análisis pericial sobre el tren accidentado, cifró en una velocidad de 156 km/h en un estudio cuasi estático del comportamiento del tren en la curva de Angrois, en el informe obrante al T. 56, fs. 22906 y ss.-.

Y de haberse identificado el riesgo de exceso de velocidad en la curva de Angrois y que el mismo no estaba totalmente controlado, frente a un posible fallo humano del maquinista, por el RGC, las PTO, consignas, órdenes y demás reglamentación existente ni por la formación que reciben de Renfe los maquinistas ni por el margen de seguridad con el que se define la velocidad máxima en la curva ni por el sistema de Hombre Muerto embarcado en los trenes (sistema éste que obliga al maquinista a realizar las acciones que repetidamente le exige el sistema de pulsación o liberación del pedal o botón de Hombre Muerto para asegurarse de que el maquinista está presente y consciente en el sillón de conducción, produciéndose el freno de emergencia del tren si el maquinista no actúa sobre la acción que le requiere el sistema pero que no ejerce ningún control sobre la velocidad del tren), ADIF podría haber previsto que existían soluciones técnicas viables que permitirían eliminarlo o reducirlo a un nivel más bajo que el que presentaba la curva de Angrois desde el momento de la puesta en servicio de la LAV 082 y hasta la ocurrencia del accidente enjuiciado tales como, en los trenes que circularan con ERTMS (que solo eran los trenes de media distancia de la serie 121, salvo el período del 17 al 22 de junio de 2012 en que también circularon con ERTMS los trenes S-730), extender la instalación del ERTMS hasta un punto en que quedara cubierta la curva o programar la transición a ASFA a una velocidad inferior a la máxima a la que se circula con ASFA, lo que dificultaría notablemente incrementar la velocidad hasta el punto de llegar a la curva a 176 km/h (como ocurrió el día de autos), especialmente si en la vía se pusieran señales de preanuncio, anuncio y ejecutiva de limitación permanente de velocidad (o, al menos, de anuncio y ejecutiva); y lo impediría totalmente si se hubiera dotado de las balizas correspondientes a esas señales, tanto para los trenes que circulaba con ERTMS hasta el PK 80+169 como para los que circulaban con ASFA (los trenes 334, los S-130 y los S-730, salvo el período entre el 17 y el 22 de junio de 2012), como se hizo con posterioridad al accidente.



En este sentido, la desconexión del ERTMS embarcado en los trenes S-730 que el Sr. C autorizó el 23 de junio de 2012 a petición de su homólogo de Renfe, aunque es cierto que supuso que los maquinistas de esos trenes no tuvieran que maniobrar para transitar a ASFA en el PK 80+160, maniobra que les permitiría recuperar cualquier desatención o desubicación que sufrieran en ese punto dado que de no hacer la maniobra de transición el tren frenaría automáticamente, y es cierto que tal desconexión supuso un cambio en las condiciones de operación de esos trenes que debiera haber llevado a una evaluación por parte de ADIF y de Renfe de los riesgos que pudieran derivarse del cambio y, en su caso, a la implementación de medidas de control (Anexo II, apartado 2.a).iii del R.D. 810/2007), tal decisión tendría relevancia en cuanto a la posible existencia de un incremento del riesgo de accidente, no evaluado ni gestionado, si se hubiera adoptado en los trenes S-121 que fueron los únicos que circularon con ERTMS desde la puesta en servicio de la LAV 082 pero no en el caso de los trenes S-730 ni de los anteriores 334 o S-130 pues todos ellos -salvo los primeros en el período comprendido entre el 17 y el 23 de junio de 2012- circularon todo el trayecto desde Ourense con el sistema ASFA embarcado - y así circuló el Sr. G.A. siempre que lo hizo por la LAV 082- por lo que la situación de riesgo existente el día del accidente, y desde el 23 de junio de 2012, era exactamente la misma que en el momento de la puesta en servicio de la LAV 082, riesgo cuya relevancia penal por la ausencia de un adecuado análisis, evaluación y gestión y su imputación al acusado Sr. C se considera acreditado.

En conclusión, el Sr. C., por su cargo de Director de Seguridad en la Circulación de ADIF, estaba legal y contractualmente obligado a garantizar la explotación segura de la nueva línea ferroviaria cuya construcción, explotación y mantenimiento tenía encomendado ADIF, para lo que era necesario realizar los correspondientes estudios para la identificación y gestión de los riesgos que pudieran generar accidentes o incidentes especialmente si, como es previsible en el sector ferroviario, de ellos se pueden derivar resultados que comprometan seriamente la vida o la salud de las personas, lo que le convertía en garante de la evitación del resultado.

El Análisis Preliminar de Riesgos que realizó la UTE a la que se adjudicó la ejecución del proyecto constructivo del subsistema estructural de CMS identificó el riesgo de que un tren circule a excesiva velocidad al paso por zonas con limitación de velocidad como una de las posibles causas de que se genere un accidente potencialmente catastrófico como el descarrilamiento del tren y previó como medida de mitigación

la de establecer un sistema de protección automático -el ERTMS Nivel 1- que garantiza el respeto a las limitaciones de velocidad. Sin embargo, en el Caso de seguridad y en el Informe de seguridad de la aplicación específica de la LAV 082 que realizó la UTE también se identificó que ese riesgo de exceso de velocidad no quedaba cubierto por el suministro del subsistema CMS cuando los trenes circulaban al amparo del ASFA y que debía ser gestionado por su cliente, ADIF, con otras medidas, lo que así validó la evaluación independiente realizada por INECO.

ADIF no hizo ninguna evaluación de ese riesgo residual teniendo capacidad y competencias el Sr. C para ordenar que se realizara y, conociendo el resultado de la evaluación de la UTE y de la valoración de INECO, certificó que la LAV 082 y su subsistema estructural de CMS reunían las condiciones de seguridad para su explotación ferroviaria lo que permitió, junto a la demostración de cumplimiento de la normativa técnica en la construcción de cada uno de los subsistemas estructurales de la línea y de la ejecución de los planes de pruebas de cada subsistema, que el Ministerio de Fomento autorizase la puesta en servicio de la línea.

La omisión de la evaluación y gestión del riesgo de exceso de velocidad de los trenes que circularan con ASFA al paso de zonas con limitaciones de velocidad teniendo en cuenta los puntos concretos de la línea en que se pudiera producir ese exceso, el rango que ese exceso podría alcanzar respecto de la velocidad debida y la posibilidad de error del maquinista, supuso un incremento notable de la probabilidad de que el riesgo -conocido desde antiguo en el sector ferroviario, previsible de haberse desplegado la debida diligencia, y evitable, de haber sido previsto- pudiera materializarse en un accidente, comparando tal probabilidad con la que cabría esperar si los trenes circularan con ERTMS en toda la línea o, incluso, con la que existiría si lo hicieran con ERTMS sólo hasta el PK 80+169, tal como concluyen, aunque difieran en los resultados del cálculo probabilístico, los peritos Sres. H. y C., C.R. y M.D.

Era obligación de ADIF y del Sr. C., como garante de la explotación segura de la nueva línea ferroviaria, prever la posibilidad de ese riesgo en la circulación con ASFA y adoptar medidas para evitarlo, medidas que eran técnicamente viables y aptas para excluir la posibilidad de descarrilamiento de un tren por exceso de velocidad en una zona con velocidad limitada.

Desgraciadamente, el riesgo se concretó el día 24 de julio de 2013 cuando, en una actuación a su vez gravemente negligente del maquinista que se concentró en el contenido de una llamada telefónica carente de urgencia alguna y perdió la atención a la información que le proporcionaban los documentos del tren y



las señales en la vía que conocía que le exigían -aunque fuera en un significado figurado en el caso de las señales- una reducción de velocidad antes de llegar a la curva de Angrois, no redujo la velocidad hasta que se percató visualmente de la proximidad de la curva y aplicó el freno de emergencia que, pese a ello, no fue suficiente para conseguir una reducción de la velocidad que impidiera el descarrilamiento del tren, resultado que no se hubiera producido no sólo si el maquinista hubiera estado atento en la conducción sino también si se hubieran adoptado medidas que controlasen la velocidad del tren en una zona con una limitación de velocidad muy acusada o, incluso, que llamasen la atención del maquinista de su obligación de reducir la velocidad de una forma más ostensible que las que había.

Concurren, pues, en la producción del resultado gravemente dañoso que se produjo el día de autos un concurso de omisiones penalmente relevantes cada una de las cuales fue apta por sí misma para producir el resultado y, por ello, es objetivamente imputable a cada uno de los omitentes.

De un lado, la omisión del Sr. C., como máximo responsable de la definición y aplicación de la política de ADIF en el cumplimiento de su obligación de garantizar la seguridad de sus operaciones y conocedor de la incapacidad de la aplicación a una línea de nueva construcción de la ETI del subsistema de CMS para controlar los riesgos derivados de un posible exceso de velocidad de los trenes que circulen con ASFA, al omitir la más elemental precaución que le imponía su cargo y que le convertía en garante de la seguridad de la explotación de ADIF de realizar, u ordenar que se realizase, un análisis concreto de ese riesgo, sus posibles causas y consecuencias y los puntos concretos en que se podía producir, antes de certificar la seguridad de la explotación de la nueva línea que se iba a poner en servicio, la cual entró a ser explotada con unos trenes que circulaban con ASFA en todo el trayecto y otros que lo hacían hasta el punto en que estaba instalado el ERTMS en la vía y que no cubría una curva de radio reducido y acusada limitación de velocidad que suponía un evidente riesgo de exceso de velocidad en caso de fallo humano del maquinista, especialmente tal como estaba señalizada la limitación de velocidad que imponía la curva y que, de haberse previsto, habría permitido la adopción de medidas técnicas que lo hubieran eliminado totalmente o, al menos, reducido a un nivel más bajo.

Y de otro lado, la omisión del Sr. G.A. que siendo un profesional experto, conocedor de la línea 082 y del riesgo que presentaba la curva de Angrois por la forma en que estaba señalizada y la brusca reducción de velocidad que imponía, lo cual sabía que exigía la máxima atención del maquinista en ese punto por depender exclusivamente de él la reducción de

velocidad, omitiendo esa reducción de velocidad en el punto en que sabía que debía hacerlo por incumplir la más elemental de sus obligaciones como maquinista de prestar atención a la vía y a los documentos del tren al contestar una llamada del interventor intrascendente en ese momento sin cerciorarse, antes de hacerlo ni durante la conversación, del lugar en que se encontraba.

Sin la omisión del Sr. C. la línea debería haberse puesto en servicio con medidas de seguridad que impidiesen llegar a la curva, ante una posible negligencia (o, incluso, dolo) del maquinista, a casi la velocidad máxima del ASFA y superior a la en que el descarrilamiento era seguro, con lo que no se hubiera producido el gravísimo resultado ocurrido aunque el maquinista no hubiera reducido la velocidad; y sin la desatención del maquinista a la vía y a los documentos del tren, hubiera frenado en el punto que solía tomar como referencia para poder llegar a la curva a la velocidad prescrita por el CVM y el gravísimo accidente ocurrido tampoco habría tenido lugar aunque no existieran medidas de seguridad que protegieran la curva.

Ambas omisiones supusieron una clara infracción del deber de cuidado que las funciones del cargo de Director de Seguridad en la Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias y la profesión de maquinista imponen a uno y otro acusados, que conllevaron un incremento ilícito del riesgo de un resultado dañoso que estaban obligados a prevenir y capacitados para evitar y que por la importancia de los bienes jurídicamente protegidos puestos en riesgo, y que resultaron fatalmente lesionados, solo puede ser calificadas como de graves.

B- De lo anterior se deriva la inexistencia del delito de daños imprudentes del art. 267 del C.P. que ADIF imputa al Sr. G.A. por los causados en la infraestructura como consecuencia del accidente enjuiciado.

Sin entrar en el análisis de si tal delito pudiera estar ya prescrito cuando ADIF presentó escrito de acusación por el mismo, sin previa denuncia; si el Letrado del Estado tenía o no autorización del Consejo de Administración de ADIF para acusar por ese delito; o si resulta o no acreditado el importe de los daños en la cuantía exigida por el tipo penal; de lo argumentado anteriormente resulta que a la producción de esos daños habrían contribuido causalmente ambos acusados sin que, por tal motivo, la conducta negligente del Sr. G. A. respecto de tales daños pueda calificarse de grave pues el daño no se había producido si ADIF, a través de su empleado Sr. C., hubiera desplegado la diligencia debida para prever el riesgo que presentaba la curva de Angrois y adoptar medidas para evitar un accidente como el ocurrido de forma que, aunque haya



sido materialmente el Sr. G. A. el que provocó el descarrilamiento causante de los daños, la contribución por omisión del Sr. C. a su producción determina la necesidad de degradar la gravedad de la culpa, únicamente respecto de los daños materiales en la infraestructura, convirtiéndolos en atípicos.

C- Respecto del concreto número de delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los que los acusados han de responder, pese a su irrelevancia a efectos penológicos por la aplicación de la regla concursal del art. 77 del C.P. en su redacción vigente en la fecha de los hechos y que resulta más beneficiosa a los acusados que la punición de los delitos por separado, debe tenerse en cuenta que no constituyen ilícito penal las lesiones que no requieran tratamiento médico para su sanidad cometidas por imprudencia y que, aunque no ha sido objeto de debate en el acto del juicio, precisamente por su irrelevancia en la esfera penal, sí resulta claramente de la prueba, fundamentalmente la documental médica y pericial forense obrante en cada una de las piezas separadas, que, incluso admitiendo un concepto amplio de lo que deba entenderse por tratamiento médico y que, en el caso, se admita como tal el tratamiento medicamentoso, psicológico y rehabilitador, no pueden considerarse constitutivas de delito las lesiones sufridas por la menor Teresita Jazmín Castro Medina (Pieza de lesionados nº 36), por lo que quedan excluidas de la condena penal las lesiones de que fue víctima, sin perjuicio del pronunciamiento civil que proceda y las costas de la acción civil ejercitada.

Asimismo, queda excluida de la condena por delito de lesiones imprudentes el de que se acusa por las, supuestamente, sufridas por D. xxxxx (Pieza de lesionados nº 107), al no resultar acreditado que viajase el día de autos en el tren accidentado.

Respecto de las restantes lesiones imprudentes que sí son constitutivas de delito, por la misma razón de su irrelevancia a efectos penológicos por la regla de concurso aplicable, la ausencia de debate procesal al respecto y la reserva de la acción civil del único lesionado en que pudiera tener relevancia la inclusión de sus lesiones en uno u otro de los tres números del apartado 1 del art. 152 del C.P., se hace innecesaria de tipificación del delito por un concreto número del art. 152.1 del C.P. procediendo la condena por estar incluidas las lesiones en cualquiera de los números del apartado 1, y también por el apartado 3, dada la comisión de los delitos en el ámbito de las funciones que correspondía

ejercer a cada uno de sus acusados por razón de su profesión, oficio o cargo.

Resultan, pues, 143 delitos de lesiones imprudentes del art. 152.1 del C.P.

Y, en cuanto a los delitos de homicidio imprudente, se excluye también de la condena por delito el fallecimiento de D. xxxxx -Pieza de lesionados nº 31- pues, como se dirá más adelante, las lesiones sufridas en el accidente no provocaron su fallecimiento, ocurrido 73 días después como consecuencia de la grave enfermedad que padecía y que ya se encontraba en una fase avanzada antes del accidente, pero sí provocaron un debilitamiento de su estado de salud que pudo favorecer que el desenlace cierto del fallecimiento a que llevaría esa enfermedad en un período relativamente corto de tiempo, se hubiera anticipado, lo que tendrá repercusión en el pronunciamiento sobre responsabilidad civil pero no determina que el accidente hubiese sido la causa de su fallecimiento.

TERCERO.- No concurren en los acusados circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal.

No concurre la atenuante de dilaciones indebidas del art. 21.6ª del C.P. cuya aplicación, propia o por analogía y con carácter simple o muy cualificado, solicitan las defensas de ambos acusados, por cuanto siendo cierto que la duración de la tramitación de la causa ha sido extraordinaria, tal duración no puede considerarse injustificada ni desproporcionada en relación con la complejidad de la causa, teniendo en cuenta la cantidad de partes personadas y las numerosas diligencias de investigación que instaron, que se practicaron en muchos casos a instancia de parte o de oficio y en otros se denegaron motivadamente con la consiguiente interposición de recursos por la parte que se consideró perjudicada, todo lo cual genera unos trámites que necesariamente suponen la inversión de tiempo sin que, pese a ello, pueda observarse en la causa la existencia de períodos de paralización excesivos o injustificados ni errores de tramitación determinantes de un retraso en el curso normal del proceso. En este sentido dice la sentencia del T.S. de 20 de octubre de 2021 que "la duración de un proceso podrá ser calificada como dilación indebida cuando carezca de toda justificación razonable ya sea por inacción, por paralizaciones procesales innecesarias, por una tramitación desordenada, por deficiencias estructurales de la administración de justicia o por incidencias procesales provocadas por errores de tramitación". También las SSTs de 5 octubre de 2016 y de 17 marzo de 2009 declaran que "debe tenerse muy en cuenta que la necesidad de concluir el proceso en un tiempo razonable que propugna el art. 6.1 del Convenio citado (*Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y*



de las Libertades Fundamentales) no debe satisfacerse a costa de o en perjuicio de los trámites procesales que establece el derecho positivo en un sistema procesal singularmente garantista hacia el justiciable como es el nuestro. En similar sentido la STS. 525/2011 de 8.6, que la dilación, por supuesto no es indebida sí responde al ejercicio de un derecho procesal. La solicitud de que se practiquen diligencias de prueba con la interposición de recursos comporta una dilación en la tramitación de la causa, pero responden al ejercicio de elementales derechos de defensa, por lo que la dilación propia de estos recursos no puede nunca ser calificada como dilación indebida.

Por ello no puede aceptarse que la interposición de recursos o la práctica de diligencias o de actuaciones sumariales a petición de las partes cause una dilación que deba calificarse como indebida. Es claro que el respeto al derecho de defensa implica asumir la necesidad de proceder a la práctica de las diligencias que las partes soliciten y que sean pertinentes, pero es igualmente claro que implica el transcurso del tiempo necesario para ello".

Esta doctrina resulta aplicable a esta causa cuya dilación en la tramitación obedeció fundamentalmente, además de a la necesidad de realizar análisis periciales complejos por la materia a la que se referían y la profundidad con que se abordaron, a la multitud de diligencias que se practicaron y recursos que se interpusieron sin que baste el mero transcurso del tiempo para la apreciación de la atenuante si éste resulta necesario para el ejercicio del derecho de acción o de defensa de las partes.

En la fase de enjuiciamiento y pronunciamiento de la sentencia, la duración del trámite evidentemente también ha sido extraordinaria, por la cantidad de partes y de prueba practicada en el acto del juicio, sin que pueda pronunciarse esta juzgadora sobre la posible consideración como indebida de la tardanza en el pronunciamiento de la sentencia que, en su caso, habrá de valorar la Audiencia Provincial.

Tampoco concurre la atenuante de confesión del art. 21.4º del C.P. cuya aplicación, propia o por analogía, invoca la defensa del Sr. G A. Efectivamente, este acusado reconoció, desde el mismo momento en que comunicó al Puesto de Mando de Atocha la ocurrencia del accidente, que se había despistado y que había entrado en la curva de Angrois a cerca de 200 km/h cuando debía haberlo hecho a 80 km/h. Sin embargo, este reconocimiento de hechos que se mantuvo a lo largo de todo el procedimiento, además de que se refiere a hechos que el acusado sabía que eran perfectamente objetivables con el mero análisis de los registros jurídicos del tren, en ningún momento supuso el reconocimiento de la comisión de una

infracción penal y de la asunción de la responsabilidad que de ello pudiera derivarse. Al contrario, el acusado, ejercitando su legítimo derecho de defensa, en todo momento sostuvo que, pese a su despiste, la causa del accidente era la ausencia de señalización previa y de medidas de seguridad en la curva e, incluso, otras irregularidades o defectos formales imputables a otras personas o entidades postulando a lo largo de todo el proceso su consideración como víctima del accidente y no como responsable.

La justificación de la atenuante, como señala la *STS 16/2018, de 16 de enero*, con cita de la *STS 427/2017 de 14 de junio*, se encuentra "en razones de política criminal. Al Estado le interesa que la investigación de los delitos se vea facilitada por la confesión -siempre voluntaria y espontánea- del autor del hecho. Con ello se simplifica el restablecimiento del orden jurídico por aquel que lo ha perturbado, se refuerza el respaldo probatorio de la pretensión acusatoria e incluso se agiliza el ejercicio del ius puniendi. La atenuante de confesión, superada ya su antigua configuración que la vinculaba al arrepentimiento del culpable, encuentra hoy su fundamento en razones de política criminal, en la medida que ahorra esfuerzos de investigación y facilita la instrucción de la causa". O, como se dice en la STSJ de Madrid de 9 de enero de 2024, "La confesión (resaltan entre otras *SSTS 832/2010 de 5 de octubre; 240/2012, de 26 de marzo; 764/2016 de 14 de octubre; 118/2017 de 23 de febrero*) supone un reconocimiento de la vigencia de la norma y un aquietamiento a las previsiones de penalidad previstas en el ordenamiento para su conducta. Si lo que pretende el confesante no es posibilitar la actuación instructora sino la defensa ante un hecho delictivo, no se cumple con esa finalidad que fundamenta la atenuación. Ahora bien, eso no implica que, puesta sobre la mesa la veracidad de los hechos, no pueda el confesante poner también de relieve aquellos elementos de donde deducir cualquier género de comportamiento atenuatorio de su responsabilidad penal. De ahí que la atenuante no resulte incompatible con el mantenimiento de versiones defensivas en aspectos que no sean sustanciales, que puedan resultar no acreditados, siempre que no quede desvirtuada su propia finalidad".

En el caso, el acusado reconoció que, por haberse despistado, no redujo la velocidad antes de llegar a la curva y que entró en ésta a una velocidad excesiva lo que provocó el descarrilamiento del tren pero, esencialmente, atribuyó ese despiste a la llamada que le hizo el interventor y a la ausencia de normas o de formación recibida de su empleador que le indiquen qué, cuándo y dónde debe coger una llamada del personal de servicio y la duración que debe tener una conversación; y que el exceso de velocidad que provocó el



descarrilamiento del tren obedecía a los defectos de señalización y sistemas de protección del tren existentes o a los déficits en la formación que recibió. Por tanto, los hechos que reconoció el acusado en ningún momento supusieron el reconocimiento de la infracción ni facilitaron la instrucción o enjuiciamiento de la causa, que es la esencia de la atenuación de la responsabilidad criminal.

Y tampoco cabe reconocer la atenuante de reparación del daño del art. 21.5º del C.P. que postula la defensa del Sr. G. A. No cabe duda de que es sincero el pesar del acusado por las víctimas del accidente y sus familias y que así lo manifestó en los primeros momentos tras su ocurrencia y siempre en que tuvo ocasión dentro y, según se alega, fuera del proceso. Sin embargo, ese pesar y la exteriorización que del mismo pudo haber hecho llegar a las víctimas es consustancial a la consciencia de que su despiste y el exceso de velocidad con el que circulaba es lo que provocó el descarrilamiento del tren - aunque no admite que ello sea constitutivo de infracción penal- y que en ningún momento tuvo intención de provocar ese resultado -lo que tampoco le fue imputado dado que siempre se consideró su conducta como imprudente-. De la misma manera que es consustancial a su condición de maquinista de un tren que ha descarrilado, cualquiera que hubiera sido la causa, dar cuenta del accidente y de la existencia de posibles víctimas a su Puesto de Mando para que se activen los protocolos de auxilio necesarios; cualquier otra conducta sería contraria a la más mínima ética profesional. Por otra parte, el perdón a las víctimas tampoco tuvo ningún efecto en el proceso en el sentido de que, por ese perdón, las víctimas se hubieran sentido total o parcialmente resarcidas moralmente, prueba de lo cual es que la mayor parte de ellas no sólo ejercitan la acción civil derivada de los hechos sino también la acción penal solicitando la condena de los dos acusados.

En este sentido, la *STS 179/2018, de 12 de abril*, afirma que "la jurisprudencia de esta Sala ha asociado el fundamento material de la atenuante de reparación a la existencia de un *actus contrarius* mediante el cual el acusado reconoce la infracción de la norma cometida, con la consiguiente compensación de la reprochabilidad del autor (cfr. *SSTS 319/2009, 23 de marzo, 542/2005, 29 de abril*). Su razón de ser, pues, está íntimamente ligada a la existencia de un acto reparador que, en buena medida, compense el desvalor de la conducta infractora. Y ese fundamento no es ajeno a la preocupación legislativa, convertida en pauta de política criminal, por facilitar la protección de la víctima, logrando así, con el resarcimiento del daño causado, la consecución de uno de los fines del proceso. Por su fundamento político criminal se configura como una atenuante "ex post facto", que

no hace derivar la disminución de responsabilidad de una inexistente disminución de la culpabilidad por el hecho, sino de la legítima y razonable pretensión del legislador de dar protección a la víctima y favorecer para ello la reparación privada posterior a la realización del delito (*SSTS 2068/2001, 7 de diciembre; 2/2007, 16 de enero; 1171/2005, 17 de octubre*)".

Y en cuanto a los pagos, totales o parciales, de las indemnizaciones que haya venido realizando la aseguradora de Renfe desde los primeros momentos tras el siniestro tampoco pueden integrar la atenuante dado que, aunque el efecto liberatorio del pago hecho por un tercero es perfectamente admisible, la atenuación de la responsabilidad criminal por la reparación económica del daño causado por el delito exige que el esfuerzo provenga del propio acusado y no de la compañía aseguradora de su empleador que con el pago total o parcial no hace más que cumplir con las obligaciones que le impone el contrato de seguro que tiene suscrito cuando no discute, como es el caso, la cobertura del siniestro. En esta materia la *STS de 27 de diciembre de 2011* establece que la atenuante "exige, como mínimo, que la reparación obedezca a un acto o a una conducta voluntaria del propio sujeto o que al menos formal y procesalmente se le pueda atribuir a su persona, y no que pretenda aprovecharse de la consignación que haya podido efectuar en nombre propio una compañía aseguradora en cumplimiento de la relación contractual que le une con un tercero... En la misma línea se pronuncia la *Sentencia 218/2003, de 18 de febrero*, en un caso parecido al que ahora examinas, en el que el recurrente sostenía que al haber sido indemnizados los perjudicados por las aseguradoras procede la apreciación de la atenuante, a lo que esa sentencia responde declarando que ello carece totalmente de fundamento por cuanto la atenuante solo se refiere a haber procedido el culpable a reparar el daño ocasionado a la víctima, o disminuir sus efectos y que la relación de la Compañía de Seguros con el perjudicado constituye un ámbito ajeno".

No obstante lo anterior, teniendo en cuenta que el art. 66.2 del C.P. permite la imposición de las penas en los delitos imprudentes conforme al prudente arbitrio del juzgador sin sujetarse a las reglas del apartado 1º del mismo artículo y que, aunque no se haya considerado la existencia de base legal o jurisprudencial suficiente para la apreciación de la atenuante de dilaciones indebidas, sí debe reconocerse la extraordinaria duración del proceso y que, como se recoge en la *STS de 24 de enero de 2014*, [las circunstancias personales, familiares y sociales del acusado cambian durante procesos temporales singularmente dilatados, por lo que "la pena no



puede ya cumplir las funciones de ejemplaridad y rehabilitación como lo haría en el momento en que la acción evidenció la necesidad de resocialización" (STS 1515/2002, de 16 de septiembre), "como por infringir la demora un padecimiento natural al acusado que debe computarse en la pena estatal que se imponga, para lograr mantener la proporcionalidad entre la gravedad de la sanción impuesta y el mal causado por su acción" (STS 932/2008, de 10 de diciembre)"], procede imponer las penas en la extensión mínima en que el art. 77 del C.P. y el mayor beneficio que a efectos penológicos supone la punición conjunta de los delitos en concurso condenando, en consecuencia, al acusado Don F. J. G. A. a la pena de 2 años, 6 meses y 1 día de prisión, con las accesorias de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo por tiempo de 2 años, 6 meses y 1 día y de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión de maquinista ferroviario por tiempo de 4 años, 6 meses y 1 día; y al acusado Don A.M.C.L. a las penas de 2 años, 6 meses y 1 día de prisión, con las accesorias de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo por tiempo de 2 años, 6 meses y 1 día y de inhabilitación especial para el ejercicio del cualquier cargo en materia de seguridad en la circulación en la explotación ferroviaria por tiempo de 4 años, 6 meses y 1 día.

CUARTO.- A- De conformidad con el art. 116 del C.P., toda persona responsable criminalmente de un delito (o falta, en la fecha de los hechos), lo será también civilmente si del hecho se derivaren daños y perjuicios. Si son dos o más los responsables del delito, los Jueces o Tribunales determinarán la cuota de que cada uno deba responder. Son también responsables civiles, en defecto de los que lo sean criminalmente, las personas naturales o jurídicas dedicadas a cualquier género de industria o comercio, por los delitos o faltas cometidos por sus empleados o dependientes, representantes o gestores en el desempeño de sus obligaciones o servicios (art. 120.4º del C.P.) y las personas naturales o jurídicas titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros, por los delitos o faltas cometidos en la utilización de aquéllos por sus dependientes o representantes o personas autorizadas (art. 120.5º del C.P.). Son también responsables civiles directos, hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada y sin perjuicio de su derecho de repetición contra quien corresponda, los aseguradores que hubieran asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en

el Código Penal, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado (art. 117 del C.P.).

Son, por tanto, responsables de los daños y perjuicios derivados de los delitos por los que procede la condena, los acusados Don A.M.C.L. y Don F.J.G.A. Ambos deben responder de las consecuencias civiles de dichos delitos de forma solidaria pues ambos contribuyeron causalmente a la producción del hecho delictivo en términos tales que, suprimiendo mentalmente la conducta delictiva de cualquiera de ellos, el delito no se habría producido.

La misma solidaridad es predicable de los demás responsables civiles: ADIF y RENFE, como responsables subsidiarios de los responsables criminales, por su condición de empleadores de los mismos y, en el caso de Renfe, titular del vehículo con el que se cometieron los delitos; y las aseguradoras AGCS y QBE, como responsables directas de los responsables subsidiarios, en virtud del contrato de seguro suscrito, respectivamente, con RENFE y ADIF para cubrir las responsabilidades pecuniarias que pudieran generarse en el uso o explotación de bien, empresa, industria o actividad de que son titulares.

A este respecto, no es aplicable el límite de cobertura de la póliza suscrita por ADIF con la entidad AGCS, como anexa y complementaria de la póliza de responsabilidad civil general, por la responsabilidad civil que pudiera derivarse de errores u omisiones profesionales en que puedan incurrir ingenieros, arquitectos, arquitectos técnicos, aparejadores u otros profesionales asimilables y que obra a los folios 8832 y ss., T. 22, de la causa principal, en virtud de la cual dicha aseguradora pretende que se limite su responsabilidad a 1.500.000 euros, frente a los 35.000.000 euros que establece como límite de cobertura por siniestro de la póliza de responsabilidad civil general. Y es que, además de que, como su propio nombre indica, esta póliza es adicional y complementaria de la póliza de responsabilidad civil general, y no excluyente de la misma, en el caso enjuiciado la responsabilidad civil de ADIF se basa en su condición de empleadora de un alto cargo directivo que, en el ejercicio de las funciones encomendadas por Adif para la realización de la actividad de la empresa -en este caso, la construcción, puesta en servicio y explotación de una línea férrea- incurrió en errores u omisiones determinantes de un hecho constitutivo de delito y del que se derivaron evidentes daños personales y materiales para terceros. El hecho causante de la responsabilidad pecuniaria se enmarca claramente en la actividad asegurada que se describe en la página 3 de la póliza de responsabilidad civil general -f.8817, T. 22- y la persona responsable del hecho entra entre los asegurados de la póliza que se mencionan en la misma página. Por tanto, el



límite de cobertura del siniestro es el de 35 millones de euros.

Se reclama también por algunas acusaciones particulares la responsabilidad civil directa de la entidad "CHUBB Insurance Company of Europe, SE. Sucursal en España" con la que ADIF tenía suscrita en la fecha del accidente una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Personal de Alta Dirección -fs. 8798 y ss., T. 22-. Sin embargo, dicha aseguradora nunca fue llamada al proceso. No se la mencionó en el auto de 22 de septiembre de 2020 de conclusión de la instrucción y, aunque se la menciona en los antecedentes de hecho del auto de 21 de julio de 2021 de apertura del juicio oral como una de las responsables civiles contra las que algunas de las acusaciones personadas ejercen la acción civil derivada del delito, no se abrió juicio oral contra ella ni se la emplazó como responsable civil. Es cierto que, frente al auto de apertura de juicio oral, algunas acusaciones pidieron la subsanación de errores o el complemento de la resolución, entre ellos, que se emplazase a CHUBB como responsable civil directa -véanse, por ejemplo, los escritos de las representaciones procesales de XXXX o de D^a XXXXX de los fs. 43201 y ss. y 43204, T. 93-. Pero en el auto de 29 de julio de 2021, de rectificación y complemento del de apertura de juicio oral, no se hizo alusión alguna a la omisión del llamamiento a la causa de la aseguradora CHUBB como responsable civil y las partes interesadas no reaccionaron frente a esa omisión. Tampoco, en la fase de enjuiciamiento, se planteó ninguna cuestión previa al respecto, por lo que no cabe entrar a valorar la responsabilidad civil de esta aseguradora que no puede ser condenada sin habersele dado la oportunidad de personarse en la causa y ejercer su derecho de defensa sin que, en cualquier caso, pueda entenderse que se genere algún tipo de indefensión a las partes que formulan pretensiones indemnizatorias contra esta aseguradora, dada la cobertura del siniestro por parte de la aseguradora AGCS respecto de ADIF y de la aseguradora QBE respecto de RENFE, la amplitud del límite indemnizatorio pactado en las respectivas pólizas, y la responsabilidad subsidiaria de dos entidades públicas para el caso de que el monto total de la indemnización excediera del límite pactado en el contrato de seguro.

Por otra parte, teniendo en cuenta que tanto el Ministerio Fiscal como las representaciones procesales de D. XXXXX y otros (Grupo 76) y de D^a XXXXX y otro (Grupo 77) sólo formularon acusación contra D. F J G A, es evidente que la responsabilidad civil directa y subsidiaria frente a los perjudicados a los que exclusivamente representan el Ministerio Fiscal o esas representaciones procesales únicamente puede declararse de la aseguradora QBE y de RENFE, sin que pueda extenderse a la aseguradora AGCS y a ADIF al ser

la acción civil que se ejercita en este procedimiento la derivada del delito y corresponder su ejercicio, bien al ofendido o perjudicado por el delito, o bien al Ministerio Fiscal, no estando legitimada para ello la acusación popular, lo que presupone la acusación de los legitimados para el ejercicio de la acción civil contra una determinada persona por un determinado delito del que dimana la responsabilidad civil que se reclama así como la condena de la persona acusada por el delito en cuestión, lo cual en el caso de la acusación ejercida por el Ministerio Fiscal y de las acusaciones particulares integrantes de los Grupos 76 y 77 solo acontece respecto del acusado Don F. J. G. A. que es quien, junto a su responsable subsidiario -RENFE- y directo -QBE-, han de responder civilmente de las consecuencias civiles de esos delitos.

B- La responsabilidad civil derivada del delito sólo puede concretarse, en el caso de autos, en la indemnización de perjuicios personales, materiales y morales que se hubieran irrogado al sujeto pasivo del delito o a los familiares o terceros que acrediten la condición de perjudicados.

El Código Penal no regula la forma en que deban cuantificarse las indemnizaciones derivadas de hechos previstos en el mismo como delitos ni existe una norma en el Derecho español o en el europeo que cuantifique las indemnizaciones correspondientes a las víctimas y perjudicados por un accidente ferroviario. Sólo el Reglamento CE 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril, vigente en el momento de los hechos, se refiere en los arts. 27 y ss. del Anexo I, a la indemnización de los gastos necesarios en caso de muerte del viajero, especialmente los de traslado del cadáver y exequias, y a la indemnización de los gastos necesarios, especialmente los de tratamiento y los de transporte, y a la reparación del perjuicio económico causado, bien por la incapacidad total o parcial para el trabajo, bien por el aumento de las necesidades, en el caso de pasajeros lesionados, y se remite al Derecho nacional para la determinación de su importe estableciendo un límite máximo de 175.000 unidades de cuenta en capital o en renta anual correspondiente a dicho capital por cada viajero, cuando el Derecho nacional prevea un límite máximo por un importe inferior, límites máximos que, sin embargo, no serán aplicables "cuando se pruebe que el daño es resultado de un acto o de una omisión cometidos por el transportista, bien con intención de provocarlo, o de modo temerario y sabiendo que de ello podría resultar dicho daño" (art. 48 del Anexo I).

No consta cuál sea la equivalencia en euros de 175.000 unidades de cuenta en capital o en renta anual correspondiente



a dicho capital por cada viajero pero, en cualquier caso, se trataría de un límite del que no podría exceder la indemnización por gastos necesarios derivados del fallecimiento o las lesiones o por la incapacidad laboral o por el aumento de las necesidades del viajero lesionado, salvo en caso de dolo o imprudencia temeraria del transportista.

Se hace, por tanto, necesario acudir al Derecho español para cuantificar las indemnizaciones que procedan y, como se dice, el Derecho español carece de normativa al respecto en el caso de accidentes ferroviarios.

Es práctica general de los Juzgados y Tribunales acudir en estos casos a la normativa que regula las indemnizaciones por muerte, lesiones e incapacidad temporal derivadas de accidentes en la circulación de vehículos de motor que, como de forma casi unánime se invoca por las partes, no resulta imperativa en hechos ajenos a la circulación de vehículos de motor y que puede ser utilizada de forma orientativa en supuestos distintos, incluso en hechos constitutivos de delitos dolosos, sin perjuicio de que, como establece la sentencia de la Sala 1ª del T.S. nº 704/2023, de 9 de mayo, su uso orientativo "no impide que puedan aplicarse criterios correctores en atención a las circunstancias concurrentes en el sector de actividad al que venga referida esta utilización" o que, como señala la sentencia de la Sala 1ª del T.S. nº 963/2023 de 14 de junio, "la fijación de un determinado círculo de perjudicados en la normativa reguladora del mencionado baremo no resulta vinculante, y el tribunal puede, justificadamente, considerar como perjudicadas a otras personas y acordar a su favor una indemnización que tenga en cuenta los criterios indemnizatorios que en la normativa reguladora del baremo se establecen para los perjudicados con los que puedan guardar mayores analogías...".

En el caso de autos, el uso orientativo del llamado baremo de tráfico se hace casi necesario no sólo por razones de coherencia que exigen a esta juzgadora mantener el mismo criterio que se viene utilizado para la cuantificación de indemnizaciones en otras sentencias, incluso por delitos dolosos, sino también porque la cantidad de víctimas y perjudicados por el accidente enjuiciado y de representaciones procesales personadas para ejercer la acción civil que les corresponde, o defenderse frente a la misma, requiere mantener un criterio uniforme para la determinación de las indemnizaciones ofreciendo el baremo esas reglas uniformes que resultan útiles al fin pretendido y que, además, es el criterio seguido por la mayor parte de las acusaciones particulares.

Las mismas razones de coherencia y seguridad jurídica determinan que deba ser el baremo de tráfico vigente en la fecha de ocurrencia de los hechos enjuiciados el que se

aplique orientativamente, es decir, el baremo contenido en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, con las cuantías actualizadas a la fecha del accidente (en caso de fallecidos) o a la fecha de estabilización lesional (en caso de lesionados), sin que proceda la actualización de cuantías a la fecha del pronunciamiento de la sentencia por cuanto el tiempo transcurrido desde la ocurrencia del siniestro, o desde la estabilización de las lesiones, hasta el pronunciamiento de la sentencia no es imputable -o, al menos, no lo es totalmente- a los responsables del pago de las indemnizaciones y la pérdida del valor adquisitivo del dinero por el transcurso del tiempo viene compensado con la aplicación de los intereses moratorios que impone el art. 20 de la LCS a las aseguradoras que incurran en mora en el pago de su prestación. No obstante lo anterior, sí procede aplicar con carácter general -salvo que se acrediten circunstancias que justifiquen su exclusión- un factor de incremento de las indemnizaciones básicas por fallecimiento y por la incapacidad temporal y permanente sufrida por los lesionados, destinado a cubrir el mayor daño moral que deriva de la vivencia de un accidente catastrófico como el ocurrido o de la angustia, zozobra y ansiedad padecida por los familiares de los viajeros que resultaron fallecidos, y que por las circunstancias que rodean al accidente y la frustración de la confianza en la seguridad de un medio de transporte como el ferroviario, hace más propensas a estas víctimas o perjudicados al padecimiento de un trauma o un duelo patológico que debe resarcirse de forma independiente del daño personal sufrido por lesionados o del daño moral por el fallecimiento del ser querido, tal como resolvieron los Tribunales en otros accidentes catastróficos como los accidentes aéreos de los casos Spanair y Germanwings -SSTS, Sala 1ª, de 21 de diciembre de 2021 y de 9 de mayo de 2023-. Se considera razonable fijar tal factor de corrección en un 50% del importe de las indemnizaciones básicas por fallecimiento o de las indemnizaciones básicas por incapacidad temporal y permanente de lesionados, sin que proceda, como se reclama por algunas acusaciones, la aplicación de otros factores de corrección, o cantidades a tanto alzado, no previstos en el baremo destinados a resarcir ese mismo sufrimiento moral derivado de la vivencia, personal o de seres queridos, de la catástrofe basando la petición en el principio de reparación íntegra, en el carácter profesional de los responsables criminales o en una supuesta equiparación de las cuantías de las indemnizaciones a las que rigen en otros países de la Unión Europea, criterios que no justifican el incremento de las indemnizaciones respecto de las víctimas o perjudicados de otros accidentes, catastróficos o no, más allá del factor de corrección por incremento del daño moral que ya se reconoce.



Por otra parte, la aplicación orientativa del baremo de tráfico vigente en el momento del siniestro conlleva la utilización de los criterios establecidos para su aplicación, tanto en lo que se refiere a la suma de secuelas concurrentes como a la exclusión de conceptos no previstos como indemnizables en ese baremo -por ejemplo, las intervenciones quirúrgicas o el lucro cesante-, más allá de lo que resulte de la concreta prueba articulada por las partes sobre gastos, daños o perjuicios sufridos o que se sufrirán en el futuro por el beneficiario de que se trate y sin que quepa, como se dice en la sentencia de la Sala 1ª del T.S. de 13 de septiembre de 2021, utilizar simultáneamente las normas del baremo de 2004 y las del baremo de la Ley 35/2015, vigente a partir del 1 de enero de 2016, en aquello que resulte más favorable de cada uno de ellos.

Del mismo modo, los beneficiarios de las indemnizaciones deben ser los propios sujetos pasivos del delito, en caso de lesionados, y los parientes previstos en el baremo, en el caso de los fallecidos. Ello, sin perjuicio de que en cada caso concreto puedan acreditarse perjuicios resarcibles sufridos por personas distintas de esos beneficiarios y que los hayan reclamado.

Sin embargo, respecto de los hermanos de fallecidos, el baremo hace una exclusión no razonable de los mismos como beneficiarios cuando son mayores de edad y la víctima tenía cónyuge o pareja de hecho, hijos o ascendientes, discriminación que, incluso en algunos casos, es reconocida por las aseguradoras responsables civiles en sus informes finales. No puede negarse el daño moral que sufre un hermano mayor de edad por el fallecimiento de otro, tenga o no éste cónyuge, hijos o ascendientes. Procede, por tanto, en aplicación de la doctrina que establece la STS de 14 de junio de 2023, antes citada, reconocerles la condición de beneficiarios y aplicar analógicamente las cuantías de las indemnizaciones establecidas en el Grupo IV de la Tabla I si el hermano tenía convivencia con la víctima o era menor de 25 años; y si no tenía convivencia y era mayor de 25 años, aplicar analógicamente la cuantía prevista en el Grupo V de la Tabla I para los hermanos mayores de 25 años, concurrentes con otros menores de esa edad, o para el 2º y demás hermanos concurrentes mayores de 25 años de una víctima sólo con hermanos.

La indemnización de gastos generados como consecuencia del accidente se hará en función de la prueba que acredite su existencia y relación causal, quedando excluidos los derivados de la sucesión mortis causa (notariales, registrales,

fiscales) por ser gastos generados por el hecho del fallecimiento, cualquiera que sea su causa, y de la transmisión del patrimonio del causante a sus herederos y/o legatarios que quieran aceptarlo.

La indemnización de daños materiales por los objetos perdidos o deteriorados en el accidente se hará conforme a la tasación pericial que consta en las respectivas piezas separadas de fallecidos y de lesionados y que atiende a la depreciación del valor del objeto respecto del coste de adquisición o de reposición, en atención a su antigüedad y uso.

C- En virtud de los criterios generales establecidos en el apartado anterior y, en cuanto a las circunstancias personales de las víctimas o perjudicados, del resultado de la prueba documental obrante en cada una de las piezas separadas de fallecidos y de lesionados y las testificales y periciales practicadas en el acto del juicio, procede individualizar cada una de las indemnizaciones y sus beneficiarios siguiendo el orden de las respectivas piezas de fallecidos y de lesionados (se hace constar también el número del Grupo de Acusación Particular con que fueron representados en el acto del juicio), comenzando por los fallecidos, de donde resultan las siguientes indemnizaciones:

1- D. XXX (Pieza de fallecidos nº 1, Grupo 18). Tenía 36 años. Vivía con su pareja -D^a XXX- también fallecida en el accidente. Era hijo de D.XXX y de D^a XXX, con los que no convivía, y tenía una hermana -D^a XXX- de 34 años y con la que no convivía. En la fecha del accidente percibía ingresos netos inferiores a xxxx euros. Como consecuencia del accidente no fue recuperada una cartera que portaba tasada pericialmente en 5 euros.

Procede indemnizar:

-a sus padres, conjuntamente, en 76.460,74 euros como indemnización básica; en 7.646,07 euros como factor de corrección por perjuicios económicos; en 38.230,37 euros como factor de corrección por daño moral excepcional; y en 5 euros por daños materiales.

-a su hermana en 9.557,59 euros como indemnización básica similar a la que el baremo reconoce al 2º y restantes hermanos mayores de 25 años concurrentes de la víctima sólo con hermanos; 955,75 euros como factor de corrección por perjuicios económicos; y 4.778,79 euros como factor de corrección por daño moral excepcional.



Siguiendo el mismo patrón, se concretan las indemnizaciones en relación a 79 personas fallecidas. En la sentencia original va de las páginas 244 a 298.

Respecto de los lesionados en el accidente, se individualizan las siguientes indemnizaciones y beneficiarios de las mismas:

1-El menor XXX (Pieza de lesionados nº 1, Grupo 65). Tenía 17 años en el momento del accidente. Sufrió herida contusa en región parietal que precisó para su curación, además de una primera asistencia facultativa, de tratamiento médico y quirúrgico consistente en sutura de la herida, antiinflamatorios y posterior retirada de los puntos, invirtiendo en la estabilización de la lesión 15 días, 5 de ellos impeditivos de sus ocupaciones habituales y restándole como secuelas una cicatriz de 7 cm en región parietal y múltiples cicatrices producidas por cristales en ambos brazos, espalda y piernas integrantes de un perjuicio estético ligero (3 puntos). Como consecuencia del siniestro resultaron deteriorados un ordenador portátil, un MP5, un teléfono móvil, la maleta, zapatillas y ropa que portaba XXX, objetos tasados pericialmente en 488 euros.

Procede indemnizar, conforme a las cuantías del baremo vigente en el momento de la estabilización de las lesiones (2013) en las siguientes cantidades y por los siguientes conceptos:

- por 5 días impeditivos: 291,20 euros;
- por 10 días no impeditivos: 313,40 euros;
- por perjuicio estético ligero (3 puntos, dado que no hay razón para apartarse del criterio del médico forense informante de la sanidad del lesionado dado que fue quien apreció personal y directamente las cicatrices restantes y no existe ningún informe pericial que contradiga la calificación del perjuicio o la puntuación asignada): 2.698,83 euros;
- factor de corrección por daño moral excepcional (50% de la indemnización básica por incapacidad temporal y permanente): 1.651,71 euros;
- por daños materiales: 488 euros.

No procede indemnización por el coste de un supuesto tratamiento odontológico que se reclama como recibido por XXX como consecuencia de las lesiones sufridas en el accidente dado que la factura que se aporta para justificar ese gasto - folio 23625 de la causa principal- es de febrero de 2013, anterior al accidente. En cuanto al coste de adquisición de una bolsa de viaje, se incluye en la indemnización por los objetos perdidos o deteriorados en el siniestro que consta en la tasación pericial obrante al folio 160 de la Pieza Separada.

-TOTAL, s.e.u.o.: 5.443,14 euros.

Siguiendo el mismo patrón, se concretan las indemnizaciones en relación a 144 personas lesionadas. En la sentencia original va de las páginas 298 a 512.

No resulta acreditado que **D. XXXXX (Pieza de lesionados n° 107)** viajara el día de autos en el tren Alvia accidentado ya que, aunque así lo manifiesta en su declaración en sede judicial aclarando que viajaba en compañía de su esposa y de su hijo menor de edad, a los que identifica como D^a XXXXX y xxxxx -que sí resultaron lesionados, Piezas n° 51 y 106-, el billete de tren que aporta -folio 125 de la pieza n° 107- se corresponde al mismo coche y plaza que el que aporta D^a xxxxx como propio la cual, además, sostiene tanto en sede judicial como en el plenario que viajaba únicamente con su hijo xxx. Tampoco consta que el Sr. XXXXX hubiera sido asistido en ningún centro médico en Santiago ni en otro lugar el día de autos ni en los días próximos, hasta el 17 de septiembre de 2013 -folio 123 de la pieza- en que fue asistido en un centro de XXX por una caída accidental reciente. En consecuencia, no se acredita su condición de pasajero del tren accidentado ni, por tanto, la de perjudicado por el siniestro enjuiciado.

D- Se reclama también por la aseguradora Allianz, Seguros y Reaseguros S.A., el reembolso por los responsables civiles del delito de las cantidades satisfechas a los familiares de los pasajeros fallecidos y a los pasajeros lesionados y sus familiares por los conceptos de traslado de cadáver y sepelios, gastos de asistencia sanitaria, transporte, alojamiento y manutención, con base en el seguro obligatorio de viajeros suscrito con RENFE en virtud de la obligación impuesta por el R.D. 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, con la ampliación de las coberturas impuestas por dicho R.D. pactadas en la póliza obrante al T.5, folios 1488 y ss. Consta acreditado, con las diferentes consignaciones y pagos efectuados en las distintas piezas separadas de fallecidos y de lesionados y con la documental contable que Allianz, S.A. incorporó al CD obrante al T.60, f.24805, de la causa principal que, efectivamente, dicha aseguradora procedió al pago o puesta a disposición de los perjudicados las prestaciones pecuniarias previstas en el RD. 1575/1989 y en la póliza ampliatoria en caso de muerte y de incapacidad permanente, así como al pago de la asistencia sanitaria prestada a los pasajeros lesionados o, antes de su fallecimiento, a los pasajeros fallecidos, al pago de los gastos de traslado de cadáveres y entierro y al pago de otros



gastos por desplazamiento, alojamiento y manutención de familiares, habiendo abonado por gastos sanitarios de lesionados, 1.895.439,74 euros; por manutención de familiares, 85.890,97 euros; por traslados y entierros de fallecidos, 115.212,59 euros; por repatriación de cadáveres, 143.932,54 euros; y por asistencia sanitaria a fallecidos antes de su fallecimiento, 20.720,21 euros; cantidades cuyo pago no se cuestiona de adverso y que la actora civil pretende que le sean reembolsadas por los responsables civiles del delito con base en la acción subrogatoria del art. 43 de la L.C.S. y del pago por cuenta o en beneficio del deudor que regula el art. 1.158 del C.C.

Sin embargo, resultando acreditado el pago, como alega la aseguradora QBE en su informe final, el seguro obligatorio de viajeros es un seguro de personas en el que el asegurado es el pasajero quien, en realidad, también viene a ser el tomador del seguro al repercutirse en el coste del billete la parte proporcional de la prima que abona inicialmente el tomador, en este caso, RENFE. Y siendo un seguro de personas, la acción subrogatoria de la aseguradora del seguro obligatorio de viajeros queda limitada por lo dispuesto en el art. 82 de la L.C.S., según el cual, "En los seguros de personas el asegurador, aún después de pagada la indemnización, no puede subrogarse en los derechos que en su caso correspondan a su asegurado contra un tercero como consecuencia del siniestro. Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior lo relativo a los gastos de asistencia sanitaria.". Es decir, los únicos gastos en que la aseguradora se subroga en los derechos del pasajero asegurado y cuya devolución puede reclamar de los responsables del accidente son los gastos de asistencia sanitaria, en este caso, las cantidades de 1.895.439,74 euros y de 20.720,21 euros abonadas por la asistencia sanitaria prestada a lesionados y fallecidos, antes de su fallecimiento. El resto de cantidades abonadas que se reclaman no tienen la consideración de pago hecho por un tercero o en beneficio de otro a quien pueda serle repetido el pago en virtud del art. 1158 del C.P., dado que el pago que realizó Allianz, S.A. no es un pago hecho por cuenta de los acusados o responsables civiles del delito sino que es un pago hecho en virtud de la obligación contractual asumida por ella misma en la póliza obrante a los folios 1488 y ss. y respecto de los que no puede subrogarse en los derechos que corresponderían a los pasajeros asegurados o sus causahabiente contra los responsables civiles del siniestro.

Por tanto, procede únicamente condenar a los acusados, con responsabilidad subsidiaria de ADIF y RENFE y directa de las aseguradoras AGCS y ABE, a abonar a la entidad Allianz, S.A. en la cantidad de 1.916.159,95 euros por los gastos de asistencia sanitaria abonados como consecuencia del siniestro.

E- Procede la imposición de los intereses moratorios del art. 20.4 de la LEC a las aseguradoras AGCS y QBE al haber incurrido en mora en el pago de la indemnización debida a los perjudicados por los delitos imprudentes de homicidio y lesiones objeto de condena.

Pese a la distinta postura procesal mantenida por ambas aseguradoras en cuanto al pago o puesta a disposición de los perjudicados del importe mínimo de lo que debían abonar por razón del contrato de seguro, las dos son merecedoras de la condena al pago del interés moratorio. Ninguna duda plantea que lo sea la aseguradora de ADIF, AGCS, que no ha abonado cantidad alguna a los perjudicados limitándose a consignar una fianza de 1.500.000 euros cuando fue requerida por el Juzgado instructor para afianzar las responsabilidades pecuniarias que pudieran resultar procedentes, amparándose en una pretensión artificiosa de que el siniestro sólo estaba cubierto por la póliza de responsabilidad civil profesional suscrita con ADIF con un límite por siniestro por el importe afianzado cuando, como se ha dicho en el apartado A de este fundamento, esa póliza es complementaria de la de responsabilidad civil general en cuyo riesgo asegurado se encuadra perfectamente la actividad en que se produjo el siniestro enjuiciado y entre cuyos asegurados se encuentran el personal de alta dirección de la entidad.

Pero también la aseguradora QBE es merecedora de la imposición del interés moratorio porque, aunque dentro de los tres meses desde el siniestro consignó judicialmente una cantidad importante ofreciendo anticipos de importes variables a los distintos perjudicados en función de que se hubiera producido el fallecimiento del pasajero o se tratara de lesionados y en función del ingreso hospitalario, o no, de los lesionados y el tiempo de hospitalización, en ese período de 3 meses ya quedaron identificados en el procedimiento judicial todos los fallecidos y, respecto de los lesionados, existía un informe forense de previsión de sanidad que hubiera permitido, al menos, consignar el importe mínimo de lo que pudiera deberse y la aseguradora no lo hizo, ampliando sucesivamente, a lo largo de la instrucción de la causa y también durante la fase de enjuiciamiento, las cantidades puestas a disposición de los perjudicados una vez transcurrido el plazo de 3 meses desde el siniestro o de 40 días desde la recepción de la declaración del siniestro que establece el art. 20.3º de la L.C.S. para que surja la mora del asegurador. El día inicial del cómputo del devengo de intereses del art. 20 de la LCS será, para ambas aseguradoras, el de la fecha del siniestro, sin que pueda albergarse ninguna duda de que la aseguradora AGCS, aunque no se personó en la causa hasta que fue formalmente emplazada para hacerlo, una vez abierto el



juicio oral, dada su condición de responsable civil directa, tuvo perfecto conocimiento del siniestro desde los primeros momentos de su producción, aunque no sea más que por la repercusión mediática que tuvo el accidente por su gravedad y porque ADIF ya se personó en la causa desde prácticamente el inicio del procedimiento y fue requerida por auto de 8 de octubre de 2013 para que aportase las pólizas de seguro de responsabilidad civil que pudieran cubrir el siniestro y al personal de la Dirección de Seguridad en la Circulación y/o del Consejo de Administración de ADIF, lo que hace presuponer el conocimiento de la aseguradora quien, además, no lo cuestiona.

Y el día final del cómputo del devengo de intereses moratorios será la fecha en que se haya producido el pago o consignación para pago del importe total de la indemnización, debiendo tenerse en cuenta en la liquidación las cantidades abonadas extrajudicialmente o consignadas con especificación del beneficiario y el importe puesto a su disposición, la fecha en que lo fueron y lo dispuesto en el art. 1173 del C.C.

El interés moratorio del art. 20 de la LCS se calculará, durante los dos primeros años desde el siniestro, al tipo del interés legal del dinero más un 50% y, a partir de entonces, al 20% si no fuera inferior al interés legal del dinero incrementado en un 50%, en cuyo caso se aplicará éste.

A los acusados y responsables civiles subsidiarios les será aplicable el interés moratorio del art. 1108 del C.P. desde la fecha en que, por primera vez, las acusaciones particulares o el Ministerio Fiscal hubieran concretado sus reclamaciones pecuniarias a través de los correspondientes escritos de conclusiones provisionales y hasta la fecha de la sentencia, devengándose a partir de entonces el interés del art. 576 de la LEC.

Los mismos intereses y período de devengo serán aplicables a la indemnización a satisfacer por los responsables civiles directos y subsidiarios a la actora civil, Allianz, S.A.

QUINTO.- De conformidad con el art. 240 de la LECR, las costas procesales entienden impuestas por la ley a toda persona criminalmente responsable de un delito incluyendo, salvo excepciones que no concurren en este caso, las de las acusaciones particulares y actores civiles, y declarándose de oficio las correspondientes a los delitos de los que se le absuelva.

Respecto de las costas de la acusación popular, recuerda la sentencia de la Sala 2ª del T.S. de 28 de junio de 2023 que "Exponías en la *sentencia núm. 908/2021, de 24 de diciembre*, con referencia expresa a la *sentencia núm. 8/2018, de 1 de enero*, que "La jurisprudencia de esta sala ha declarado, como criterio general de imposición de costas en el caso de

conurrencia de una acusación particular y una acusación popular, la regla general es que la condena en costas no incluye las de la acción popular (*sentencias 634/2002, del 15 abril; 149/2007, de 26 febrero; 692/2008, de 4 noviembre*). En este sentido es preciso recordar el ejercicio de la acción popular por parte de personas que no han sido directamente afectadas por un hecho delictivo no puede dar origen a resarcimiento de las costas por generadas por su actuación procesal, pues, aunque las costas no son una sanción, sino una contribución al resarcimiento de los gastos que necesariamente se originan en un proceso, esa finalidad no puede extenderse a la acusación popular (*Sentencia 1029/2006, el 25 octubre*). No obstante, la jurisprudencia, de manera excepcional, ha incluido en la condena en costas a la acusación popular en atención al carácter esencial de la función realizada para contribuir a dar efectividad al ordenamiento jurídico, excepcionalidad que se fundamenta en la función realizada que ha descubierto o desmantelado el delito, sosteniendo de forma relevante el procedimiento, lo que ha posibilitado el restablecimiento del orden jurídico (*sentencia 692/2008 del 4 noviembre*). Igualmente se ha sostenido la excepcionalidad de la condena en costas de la acusación popular en el caso de actuación de intereses difusos en los cuales la inexistencia de perjudicados concretos hace que determinadas entidades pueden actuar en el interés de perjudicados por el hecho delictivo. Los intereses difusos, por su propia naturaleza colectiva, son especialmente adecuados para que los defiendan asociaciones de carácter altruista, al no haber personas físicas ofendidas esos intereses privados que pudieran actuar como acusación particular".

Esta excepcionalidad de la imposición a los acusados de las costas de la acusación popular debe ser reconocida en el caso de autos ya que, si bien los delitos enjuiciados no afectan a personas indeterminadas ni a intereses colectivos o difusos sino a personas concretas que, en la mayor parte de los casos, se han constituido en acusación particular, las acusaciones populares ejercidas por APAFAS y la Plataforma de Víctimas del Alvia no sólo han mantenido una actuación particularmente relevante en la prosecución del proceso y llevado gran parte del peso de la acción penal ejercida en el acto del juicio sino que, careciendo de legitimación las acusaciones particulares para ejercitar la acción penal y civil por delitos de los que no sean ofendidos o perjudicados, la acción penal sostenida por las acusaciones populares ha resultado decisiva para el pronunciamiento de condena de uno de los acusados respecto del que el Ministerio Fiscal no sostuvo acusación y respecto de los que las acusaciones particulares carecían de legitimación para acusar.



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



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

FALLO

Que debo condenar y condenar y condeno a D. F.J.G.A. como responsable en concepto de autor de 79 delitos de homicidio por imprudencia grave del art. 142.1 y 3 del C.P. y de 143 delitos de lesiones por imprudencia grave del art. 152.1 y 3 del C.P., sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, a las penas de 2 años, 6 meses y 1 día de prisión con las accesorias de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena y de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión de maquinista ferroviario por tiempo de 4 años, 6 meses y 1 día, así como al pago de 222/449 partes de las costas procesales, incluidas las de las acusaciones particulares, populares y actores civiles; y debo absolverle y le absuelvo de dos delitos de lesiones imprudentes del art. 152.1 y 3 del C.P. y de un delito de daños imprudentes del art. 267 del C.P. que se le imputaban, con declaración de oficio de 3/449 partes de las costas.

Que debo condenar y condenar y condeno a D. A.M.C.L. como responsable en concepto de autor de 79 delitos de homicidio por imprudencia grave del art. 142.1 y 3 del C.P. y de 143 delitos de lesiones por imprudencia grave del art. 152.1 y 3 del C.P., sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, a las penas de 2 años, 6 meses y 1 día de prisión con las accesorias de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena y de inhabilitación especial para el ejercicio del cualquier cargo en materia de seguridad en la circulación en la explotación ferroviaria por tiempo de 4 años, 6 meses y 1 día, así como al pago de 222/449 partes de las costas procesales, incluidas las de las acusaciones particulares, populares y actores civiles; y debo absolverle y le absuelvo de dos delitos de lesiones imprudentes del art. 152.1 y 3 del C.P., con declaración de oficio de 2/449 partes de las costas.

En concepto de responsabilidad civil ambos acusados indemnizarán conjunta y solidariamente, con responsabilidad civil directa de las entidades QBE y AGCS y subsidiaria de las entidades RENFE Operadora y ADIF, y con aplicación de los intereses de los arts. 20 de la LCS, 1108 del C.C. y 576 de la LEC en la forma que se establece en el Apartado E del Fundamento de Derecho Cuarto de esta resolución:

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 122.342,18 euros; y a D^a XXX en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX, en 183.505,82 euros; a D^a XXX, en 15.462,13 euros; y, a cada uno de sus hermanos D. XX, D. XXX y D^a XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX y D. XXX, conjuntamente, en 210.830,66 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a XXX y D. XXX, conjuntamente, en 168.213,64 euros; y a D. XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX en 156.035,75 euros; y, a cada uno de sus hijos -D. XXX, D^a XX, D^a XX, D. XX y D^a XXX-, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento del menor XXX: a D. XXX, en 114.956,11 euros.

-por el fallecimiento de XXX: a D. XXX, en 42.053,40 euros; a D. XXX, como heredero de D^a XXX, en 62.977,64 euros; y a D. XXX, por su derecho propio, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX y D. XXX, conjuntamente, en 122.766,21 euros; y a D. XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX, en 183.505,82 euros; a D^a XXX, en 15.292,13 euros; y a cada uno de los hermanos, D. XXX, D^a XX, D. XXX, D. XXX y D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX, en 183.505,82 euros; y a D^a XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de XXX: a D^a XXX y D. XXX, conjuntamente, en 122.891,86 euros; a cada uno de sus hermanos, D. XXX y D. XXX, en 15.292,13 euros; y a D^a XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 97.904,30 euros; a D^a XXX, en 84.181,81 euros; y a cada uno de sus hermanos, D^a XX, D^a XX y D. XXX, en 30.584,29 euros.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 168.213,64 euros; y a D^a XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 86.348,34 euros.

-por el fallecimiento de XXX: a D^a XXX, en 183.725,82 euros; a cada uno de sus hijos D. XXX y D^a XXX, en 76.460,74 euros; a cada uno de sus padres, D. XXX y D^a XXX, en 15.292,13 euros; y al hermano D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX y a D^a XXX, conjuntamente, como herederos de D. XXX, en 129.027,51 euros, y a, cada uno de ellos, por su derecho propio, en 14.336,38 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a cada uno de sus hermanos, D^a XX, D. XX, D. XX, D^a XX, D^a XX y de XXX, o comunidades hereditarias formadas al fallecimiento de éstos, en 23.988,95 euros. Y, además, a la comunidad hereditaria de D. XXX, en 240 euros; a D^a M^a XXX, en 453,08 euros; a la comunidad hereditaria de D^a M^a XXX, en 240 euros; a D^a M^a XXX, en 950 euros; y a D. XXX, en 1.004,90 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 183.505,82 euros más la cantidad que se determine en ejecución de sentencia, previa tasación pericial de un reloj de pulsera de la marca Tag Heuer y una cazadora azul de la marca Belstaff no recuperados; a cada una de sus hijas, D^a XX y D^a XXX, en 76.460,74 euros; y a cada uno de sus progenitores, D^a XXX y D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX, en 88.407,72 euros; a D^a XXX, en 112.301,17 euros; y a D^a XXX, en 100.354,71 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX, en 61.168,58 euros; a la comunidad hereditaria de D^a XXX, en 61.168,58 euros; a cada uno de sus hermanos D. XX, D. XX, D^a XX y D. XXX, en 15.292,13 euros; y a todos los anteriores conjuntamente, en 4.675,70 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a la comunidad hereditaria de D^a XXX, en 168.503,64 euros; y a cada uno de sus hermanos, D. XXX, D^a XXX, D^a XXX, D. XX, D^a XXX y D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: cada una de sus hermanas, o a la comunidad hereditaria formada a su fallecimiento, D^a XX,

D^a XX, D^a XX, D^a XX, D^a XX y D^a XXX, en 20.708,11 euros; a D. XXX y XXX, conjuntamente, en 20.708,11 euros; a D^a XXX, D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 20.708,11 euros; a D^a XX, D^a XX, D. XX, D^a XX y D. XXX, en 20.708,11 euros; y, además, a D. XX, en 165,96 euros; a D^a XXX, en 165,96 euros; y a todos los anteriores, conjuntamente, en 375 euros.

-por el fallecimiento de DXXX: a D^a XXX, en 186.492,92 euros; y a cada uno de sus hijos, D^a XX y D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX y de D.XXX: a D^a XXX, en 239.703,27 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 194.972,02 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX, en 122.937,18 euros; y a D^a XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D^a XXX, en 227.515,72 euros.

-por el fallecimiento de XXX: a D. XXX, en 61.168,58 euros; a D^a XXX, en 61.168,58 euros; y a D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX, en 88.572,72 euros; a D^a XXX, en 88.572,72 euros; y a D. XXX, en 107.687,90 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D^a XXX, en 88.435,05 euros; a D^a XXX, en 88.435,05 euros; y a DXXX, en 107.550,23 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a la comunidad hereditaria formada al fallecimiento de D. XXX, en 28.672,78 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 184.555,82 euros; a D^a XXX, en 76.560,74 euros; al menor XXX, en 76.460,74 euros; a D. XXX, en 15.292,13 euros; y a D^a XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX o a la comunidad hereditaria formada a su fallecimiento, en 141.452,36 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 144.514,16 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 88.407,72 euros; a D^a XXX, en 112.301,17 euros; y a D^a XXX, en 100.354,71 euros.



-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 169.311,84 euros; y a D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a XXX, en 70.736,67 euros; y a D. XXX, en 70.736,67 euros.

-por el fallecimiento de XXX: a D. XXX, en 61.211,08 euros; a D^a XXX, en 85.864,31 euros; y a D. XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de XXX: a D^a XXX y D. XXX, conjuntamente, en 123.127,18 euros; a cada uno de sus hermanos, D^a XXX, D. XXX y D^a XXX y D^a XX, D. XX y D. XXX, en 15.292,13 euros; y a D^a XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a cada uno de sus hijos, D. XXX, D. XXX, D. XXX y D^a XXX, en 32.269,37 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 183.770,82 euros; a cada una de sus hijas, D^a XXX, D^a XXX y D^a XXX, en 15.292,13 euros; y, además, a D^a XXX, en 1.940 euros; y a D^a XXX, en 1.940 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D^a XXXX, en 50.323,85 euros; y a D^a XXXXX, en 50.323,85 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 129.695,59 euros; a D^a XXX, en 24.100,05 euros; y a D. XXX, en 14.336,38 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D^a XXX, en 145.275,40 euros; a cada uno de sus hermanos, D. XXX y D^a XXX, en 18.159,41 euros y, a ambos conjuntamente, en 4.157,99 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX y XXX, conjuntamente, en 168.213,64 euros; y a D^a XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX, en 230.168,96 euros; a D^a XXX, en 28.672,78 euros; y a D^a XXX, en 14.336,38 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX y D^a XXX, o a la comunidad hereditaria formada al fallecimiento de ésta, conjuntamente, en 168.858,64 euros; y a D^a XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 188.158,46 euros; a cada uno de sus hijos D. XXX y D^a XXX, en 31.348,90 euros.

euros; a cada uno de sus hijos XXX de XXX, en 78.371,42 euros; y a D^a XXX, en 15.674,44 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX -o a la comunidad hereditaria formada tras su fallecimiento- y a D^a XXX, conjuntamente, en 168.403,64 euros; y a D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a XXX, en 217.611,15 euros; a la comunidad hereditaria formada al fallecimiento de D^a XXX, en 15.292,13 euros; y a D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 183.505,82 euros; a D. XXX, en 76.610,74 euros; a D. XXX, en 15.292,13 euros; a D^a XXX, en 15.292,13 euros; a D. XXX, en 30.584,29 euros; y a D^a XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX y DXXX, conjuntamente, en 125.573,08 euros; y a D. XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX y a D^a XXX, conjuntamente, en 122.572,28 euros; a D^a XXX, en 15.292,13 euros; y a D^a XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D^a XXX y a XXX, conjuntamente, en 168.213,64 euros; y a D^a XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a cada uno de sus hijos, D. XXX y D^a XXX, como herederos de D^a XXX, en 91.887,90 euros; y a cada uno de los anteriores, por su derecho propio, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 204.309,74 euros; a D^a XXX, en 83.628,94 euros; a D. XXX, en 33.451,57 euros; a D^a XXX, en 16.725,77 euros; y a D. XXX, en 16.725,77 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a sus hijos, D. XXX, XXX, D^a XXX y D. XXX, como herederos de D^a XXX, conjuntamente, en 129.453,72 euros; a cada uno de los anteriores, por su derecho propio, en 14.336,38 euros; y a D. XXX, en 327,10 euros.

-por el fallecimiento de la menor XXX: a D. XXX, en 210.267,05 euros; y a D. XXX, en 28.672,78 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, por su derecho propio y como heredero de D. XXX, en 99.398,94 euros; y a D^a



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

XXX, por su derecho propio y como heredera de D. XXX, en 99.398,94 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX, en 183.505,82 euros; a la menor XXX, en 76.460,74 euros; y a D. XXX, en 15.292,13 euros.

-a D. XXX, en 5.443,14 euros.

-a D^a XXX, en 200.517,57 euros.

-a D. XXX, en 804,01 euros.

-a D^a XXX, en 15.340,83 euros más la cantidad que se determine en ejecución de sentencia previa tasación por perito judicial del valor a fecha del siniestro del reloj, pendientes, gargantilla, ropa y calzado perdidos o deteriorados.

-a D. XXX, en 13.606,24 euros.

-a D^a XXX, en 136.870,91 euros.

-a D. XXX, o a la comunidad hereditaria formada a su fallecimiento, en 128.636,85 euros.

-a D^a XXX, en 5.650,31 euros.

-a D^a XXX, o a la comunidad hereditaria formada a su fallecimiento, en 501.068,89 euros.

-a D^a XXX, en 56.877,94 euros.

-a D. XXX, en 47.296,40 euros.

-a D^a XXX, en 175.998,43 euros.

-a D^a XXX, en 44.930,02 euros.

-a D^a XXX, en 82.642,68 euros.

-a D^a XXX, en 9.091 euros.

-a D. XXX, en 62.178,69 euros.

-a D^a XXX, en 11.823,10 euros.

-a D^a XXX, en 56.689,97 euros.

-a D^a XXX, en 23.398,57 euros.

-a D^a XXX, en 44.268,79 euros.

-a D^a XXX, en 39.507,41 euros.

-a D. XXX, en 158.523,59 euros.

-a D. XXX y a la comunidad hereditaria formada a su fallecimiento, en 74.467,91 euros.

-a D. XXX, en 19.873,33 euros.

-a D^a XXX, en 269.649,17 euros.

-a D. XXX, en 9.587,05 euros.

-a la menor XXX, en 915,10 euros.

-a D. XXX, en 8.125,29 euros.

-a D. XXX, en 66.193,41 euros.

-a D. XXX, en 24.367,92 euros.

-a D^a XXX, en 51.588,66 euros.

-a D^a XXX, en 11.988,63 euros.

-a D^a XXX, en 38.628,43 euros.
-a D. XXX, en 42.704,35 euros.
-a D^a XXX, en 230.989,79 euros.
-a D^a XXX, en 28.874,87 euros.
-a D^a XXX, en 91.258,22 euros.
-a D. XXX, en 12.204,49 euros.
-a D. XXX, en 174.651,30 euros.
-a D^a XXX, en 17.526,14 euros.
-a D. XXX, en 13.099,88 euros.
-a D. XXX, en 88.004,41 euros.
-a D. XX, en 38.093,75.
-a D^a XX, en 33.739,29 euros.
-a D^a XX, en 42.958,75 euros.
-a D^a XXX, en 11.315,44 euros.
-a D^a XXX, en 16.988,39 euros.
-a D. XXX, en 236.308,29 euros.
-a D^a XXX, en 95.534,15 euros.
-a D^a XXX, en 157.728,46 euros.
-a D. XXX, en 30.409,13 euros.
-a D^a XXX, en 25.286,71 euros.
-a D XXX, en 23.620,61 euros.
-a D^a XX, en 104.134,85 euros.
-a D^a XX, en 88.700,99 euros.
-a D^a XX, en 174.377,44 euros.
-a D^a XXX, en 30.247,63 euros.
-a D. XX, en 52.914,76 euros.
-a D^a XX, en 54.903,54 euros.
-a D. XX, en 2.122.954,41 euros.
-a D^a XXX, en 54.461,82 euros.
-a D^a XX, en 71.112,55 euros.
-a D^a XX, en 377.587,03 euros.
-a D. XX, en 26.630,11 euros.
-a D^a XX, en 19.510,73 euros.
-a D. XX, en 13.718,62 euros.
-a D^a XX, en 102.135,12 euros.
-a D^a XX, en 173.573,82 euros.
-a D. XX, en 17.020,13 euros.
-a D. XX, en 38.607,28 euros.
-a D^a XX, en 82.062,07 euros.
-a D. XXX, en 29.763,86 euros.
-a D. XX, en 53.709,23 euros.
-a D. XXX, en 81.213,15 euros.
-al menor XX, en 9.757,21 euros.
-a D. XX, en 12.020,74 euros.
-a D^a XX, en 21.372,31 euros.
-a D. XX, en 19.604,53 euros.
-a la comunidad hereditaria de D^a XX, en 4.588,48 euros.
-al menor XX, en 6.949,11 euros.
-a D^a XX, en 252.322,95 euros.



- a D. XX, en 39.047,13 euros.
- a D^a XX, en 44.450,48 euros.
- a D^a XX, en 30.743,81 euros.
- a D. XX, en 361.250,97 euros.
- a D. XX, en 136.502,18 euros.
- a D^a XX, en 48.932,36 euros.
- a D^a XX, en 49.740,32 euros más la cantidad que se determine en ejecución de sentencia previa tasación pericial a la fecha del siniestro de los objetos cuya adquisición se justifica documentalmente a los folios 152 a 154 de la pieza separada.
- a D^a XX, en 19.831,09 euros.
- a D^a XX, en 134.856,12 euros.
- a D^a XX, en 133.507,30 euros.
- a D^a XX, en 13.351,16 euros.
- a D^a XX, en 18.953,16 euros.
- a D^a XX, en 257.305,16 euros, más la cantidad que se determine en ejecución de sentencia como importe en euros, a fecha 31 de julio de 2015, de 312.500,93 bolívares soberanos, sin que la indemnización por dicha conversión pueda exceder de 9.701 euros.
- a D. XX, en 10.980,53 euros.
- a D. XX, en 56.951,38 euros.
- a D^a XX, en 45.418,78 euros.
- a D^a XX, en 70.892,80 euros.
- a D. XX, en 13.630,66 euros.
- a D. XX, en 27.203,14 euros.
- a D^a XX, en 155.536,73 euros.
- a D. XXX, en 55.027,48 euros.
- y a la entidad Allianz, Seguros y Reaseguros, S.A., en 1.916.159,95 euros.

Asimismo, el acusado D. F.J.G.A. indemnizará, con responsabilidad civil directa de la entidad QBE y subsidiaria de la entidad RENFE Operadora, y con aplicación de los intereses de los arts. 20 de la LCS, 1108 del C.C. y 576 de la LEC en la forma que se establece en el Apartado E del Fundamento de Derecho Cuarto de esta resolución:

- por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX en 43.009,17 euros y a D. XXX en 43.009,17 euros.
- por el fallecimiento de D^a XX: a cada uno de sus hijos, D. XX y D^a XXX, en 57.401,37 euros.
- por el fallecimiento de XX: a cada uno de sus hijos D. XX, D. XX y D^a XX, en 38.230,36 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a DXXX, en 61.168,58 euros; a D^a XXX, en 84.106,81 euros; y a D. XXX, en 30.584,29 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 129.027,51 euros; y a cada uno de sus hijos, D. XX y XXX, 14.336,38 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a cada uno de sus hijos, D. XX, D^a XX, D^a XX, D^a XX y D^a XXX, en 28.672,77 euros; además, a todos ellos, conjuntamente, en 501 euros; a D^a XXX, en 160,75 euros; y a D^a XXX, en 232,31 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a cada uno de sus hermanos, D^a XXX, D^a XXX, D^a XXX y D. XXX, o a la comunidad hereditaria formada al fallecimiento de éstos, en 17.920,48 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, o a la comunidad hereditaria formada a su fallecimiento, y a D^a XXX, conjuntamente, en 122.337,18 euros más en la cantidad que se determine en ejecución de sentencia, previa tasación pericial, a fecha del siniestro, de la maleta con equipaje, el bolso de mano y el ordenador Vaio perdidos o deteriorados en el siniestro; y a D. XXX, en 16.591,67 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX, en 45.904,77 euros; a D^a XXX, en 45.904,77 euros; y a D^a XXX, en 45.904,77 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX, en 129.027,51 euros; y a cada uno de sus hijos, D. XXX, D^a XXX y a la comunidad hereditaria de D^a XXX, en 14.336,38 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D^a XXX, en 183.505,82 euros; a cada uno de sus hijos, XXX, XXX, XXX, XX, XXX, en 76.460,74 euros; y a D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX, en 15.105,19 euros.

-por el fallecimiento de D. XXX: a D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 122.337,18 euros; a cada una de sus hermanas, D^a XXX y D^a XXX, en 15.292,13 euros; además, a D^a XX, en 560 euros; y a D^a XXX, en 1.970 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 122.337,18 euros; y a D. XXX, en 15.292,13 euros.

-por el fallecimiento de D^a XXX: a D. XXX y D^a XXX, conjuntamente, en 168.703,64 euros; y a cada uno de sus hermanos, D. XXX, D^a XXX y D^a XXX, en 15.292,13 euros.



- a D^a XXX, en 21.071,67 euros.
- a D^a XXX, en 19.519,57 euros.
- a D^a XX, en 45.733,84 euros.
- a D. XXX, en 5.134,95 euros.
- a D. XXX, en 1.132 euros.
- a D^a XXX, en 8.114,87 euros.
- a D^a XXX, en 7.403,96 euros.
- a D^a XXX, en 30.449,01 euros.
- a D. XXX, en 2.282,23 euros.
- a D^a XX, en 16.343,88 euros.
- a D. XX, en 5.523,41 euros.
- a D. XXX, en 27.193,73 euros.
- a D^a XXX, en 28.725,14 euros.
- a D. XXX, en 6.634,82 euros.
- a D. XXX, en 7.315,03 euros.
- a D. XXX, en 3.828,80 euros.
- a D. XXX, en 4.995,82 euros.
- a D. xxx en 14.734,16 euros.
- a D^a xxx, en 10.193,82 euros.
- a D. XX, en 4.337,36 euros.
- a D. XX, en 20.088,24 euros.
- a D^a XX, en 37.226,44 euros.
- a D^a XXX, en 12.312,90 euros.

- a D. XX, en 3.713,55 euros.
- a D^a XX, en 8.730,28, XX, en 15.359,89 euros.
- a D. XX, en 11.434,34 euros.
- a D^a XX, en 8.320,84 euros.
- a D. XX, en 25.595,25 euros.
- a D^a XX, en 20.746,13 euros.
- a D^a XX, en 6.910,47 euros.
- a D^a XXX, en 6.544,35 euros.

Notifíquese esta resolución a las partes y al Ministerio Fiscal haciéndoles saber que contra la misma cabe interponer recurso de apelación en este Juzgado para ante la Ilma. Audiencia Provincial de A Coruña, Sección 6^a, en el plazo de 10 días desde su notificación.

Así lo acuerdo, mando y firmo.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de

las personas que requieran un especial deber de tutelar o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.