

**Id. Cendoj:** 15078430032016200001

**Organo:** -

**Sede:** Coruña

**Sección:** 3

**Tipo de Resolución:** Auto

**Fecha de resolución:** 13/01/2016

**Nº Recurso:** 4069/2013

**Ponente:** ANDRES LAGO LOURO

**Procedimiento:** PENAL - APELACION PROCEDIMIENTO ABREVIADO

**Idioma:** Español

XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3

SANTIAGO DE COMPOSTELA

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

Teléfono: 981.54.04.33 Fax: 981.54.04.34

CG

5010R0

DPA DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013

N.I.G: 15078 43 2 2013 0008146

Delito/Delito Leve: HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA

Denunciante/Querellante:

Procurador/a:

Abogado:

Contra:

Procurador/a:

Abogado:

## **AUTO**

En SANTIAGO DE COMPOSTELA, a 13 de enero de 2016.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

ÚNICO.- En fecha 6 de octubre de 2015 se dictó Auto acordando la continuación de las presentes diligencias por los cauces del procedimiento abreviado. Contra dicho Auto se interpusieron, en tiempo y forma, múltiples recursos de reforma que fueron admitidos a trámite mediante Providencia de fecha 22 de octubre de 2015. Conferido traslado de los mismos a las demás partes personadas, con el resultado que obra en autos, quedaron los autos sobre la mesa para resolver.

### **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

PRIMERO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por el Procurador Fernando Concheiro Álvarez en representación de Juan Enrique, Modesta y Cirilo.

A)- Sostiene en primer término el recurrente que el Auto impugnado ha de reformarse con el fin de incluir en el mismo, con la condición de perjudicado, a Don Cirilo, debiendo reputarse que la incapacidad permanente total en que se halla inmerso deriva del siniestro de Litis.

Dicho motivo no puede prosperar. La condición de perjudicado del Sr. Cirilo ya está reconocida en el Auto impugnado y su discrepancia con el alcance de las lesiones que define el informe forense o si la mentada incapacidad guarda o no relación causal con el accidente objeto de investigación no es cuestión que deba solventarse en esta fase procesal sino en el acto del juicio a la vista del susodicho informe y las pruebas que desee presentar el recurrente. En cualquier caso, como ya se dice en el Auto impugnado, la falta de sanidad de las lesiones no es óbice para acordar el impulso del procedimiento por los cauces del procedimiento abreviado siempre y cuando se hayan cumplido los objetivos previstos en el art. 299 de la LECRIM. en relación con el art. 779 de la misma Ley y existan elementos suficientes para que las partes puedan formular sus escritos de acusación (art. 778.2 de la LECRIM).

B)- En segundo lugar, sostiene el recurrente que se ha infringido el art. 651 de la LECRIM toda vez que el traslado de las actuaciones para formular escrito de acusación ha de ser en primer lugar al MF y luego a las demás partes.

Dicho motivo no puede prosperar pues nos hallamos en el marco de unas Diligencias Previas de Procedimiento Abreviado, no ante un Sumario de un Procedimiento Ordinario, no siendo de aplicación al caso el precepto invocado sino el art. 780 de la LECRIM, específico para la fase intermedia del Abreviado, que establece que "si el Juez de instrucción acordare que debe seguirse el trámite establecido en este capítulo, en la misma resolución ordenará que se dé traslado de las diligencias previas,

originales o mediante fotocopia, al MF y a las acusaciones personadas para que, en el plazo común de diez días, soliciten la apertura del juicio oral formulando escrito de acusación...".

C)- Sostiene finalmente el recurrente que no debe cerrarse la instrucción pues faltan por practicar "... diversas pruebas documentales y periciales que ni se han practicado, ni se ha resuelto los motivos por los que, justificadamente, se denegaron las mismas".

Lo primero que debemos recordar es que el objeto de la instrucción no es el de practicar diligencias, sino exclusivamente aquellas que, cumpliendo los objetivos definidos por el art. 299 de la LECRIM, permitan preparar el futuro juicio oral. Por eso, es incorrecto hablar de "diligencias de prueba" pues solo merecen tal consideración aquellas que se practican en el marco del juicio oral.

En todo caso, el recurrente no se refiere a ninguna diligencia de investigación que él hubiere solicitado y cuya práctica se hubiere denegado, sino a las que pidieron otras partes personadas, por lo que su legitimación para recurrir es inexistente pues no justifica qué perjuicio se le irroga por no hacer el juzgado lo que el recurrente no ha solicitado.

Pero es que, en todo caso, no es cierto que no se hubiere resuelto "motivadamente" en el Auto impugnado sobre la denegación de las diligencias a las que se refiere. En concreto, respecto de las diligencias destinadas a acreditar la capacidad psicológica del maquinista del tren Sr. Mario, ya se dice en el Auto impugnado que dicha petición resulta improcedente toda vez que ya consta documentación acreditativa de que el maquinista posee el título B de conducción y está habilitado conforme a la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio (Título V - Personal de conducción- en vigor hasta el 11 de enero de 2019, en virtud de la disposición transitoria octava de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre). Dicho título B de conducción le permite la operación y manejo de toda clase de vehículos ferroviarios en cualquier línea de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Disponiendo de dicho título desde el 1 de enero de 2007, dentro de Renfe Operadora posee la categoría laboral de Maquinista jefe del

tren desde el 1 de julio de 2010, y antes la de Maquinista principal desde el 30 de junio de 2008. Ya fue Maquinista en la desaparecida RENFE desde junio de 2003, y antes Ayudante de maquinista desde octubre de 2000, habiéndose incorporado a esta empresa en diciembre de 1982. Además, para el mantenimiento del título de conducción se precisa realizar periódicamente un curso de reciclaje cada tres años. El último lo realizó en enero de 2012. Y también es obligatoria la realización periódica de un reconocimiento médico para la valoración de la aptitud psicofísica, en este caso también cada 3 años dada la edad del maquinista, resultando que el último lo realizó en septiembre de 2010. Por tanto, el maquinista estaba perfectamente habilitado para conducir el tren el día de autos, de ahí la improcedencia de la petición de tal prueba documental relativa a la aptitud psicofísica del mentado maquinista, aptitud que, por lo demás, ninguna relevancia causal posee en este caso.

Respecto de la documental relativa al proceso de validación de la serie S-730, así como la testifical de los autores de dicha validación, hemos de recordar que, entre los cometidos que se encomendaron a los peritos judiciales, estaba el de proceder al estudio del material rodante y de la propia infraestructura ferroviaria para que informaran al instructor de posibles infracciones o anomalías que pudieran haber influido en el resultado lesivo finalmente producido. Para ello, como ya se dijo en varias ocasiones a lo largo de la presente instrucción, se facultó expresamente a los peritos judiciales para que pudieran recabar de RENFE y ADIF toda la documentación que fuere necesaria para el cumplimiento de su deber. Pues bien, a resultas de tal cometido, tanto el perito Sr. Carlos José (a quién se encomendó específicamente el estudio del material rodante) como el perito judicial Sr. Arturo (a quién correspondió el análisis de la infraestructura) coincidieron en afirmar -primero en sus respectivos informes y luego en el acto de ratificación- que tanto el material rodante como la infraestructura viaria contaban con las licencias y autorizaciones legalmente preceptivas para garantizar su correcta operatividad y puesta en servicio. Por tanto, se trata de una cuestión ya investigada y esclarecida.

Y finalmente, respecto de la declaración testifical del Sr. Lanchares, el hecho de que el mismo hubiere declarado ante una comisión parlamentaria no es razón que haga

necesaria su declaración en este ámbito judicial pues los objetivos de la presente instrucción no guardan relación alguna con los de una comisión parlamentaria. Se nos dice además que el referido testigo es el que autorizó la desconexión del ERTMS, pero tampoco ésta es razón para acreditar la utilidad de su testimonio en esta instrucción habida cuenta de la irrelevancia causal que, desde el prisma de la imputación objetiva, tal decisión tuvo respecto de la causación del siniestro objeto de la presente investigación. Por tanto, dicha testifical resulta innecesaria a los fines de la presente instrucción.

SEGUNDO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por el Procurador Fernando Leis Espasandín en representación de Dña. Florinda.

El recurso posee un único hilo argumental que se centra en considerar que no se ha acreditado que el maquinista del tren Don. Mario ostentaba la capacidad psicológica necesaria para desempeñar su labor como tal, insistiendo el recurrente en solicitar "qué instrumentos se utilizaron y su valoración científica, así como los resultados obtenidos por Don. Mario". Pues bien, al respecto solo podemos reiterar lo ya dicho en el Auto impugnado pues no se aporta con el recurso ningún argumento nuevo que nos lleve a reconsiderar lo ya resuelto en el mismo. En efecto, lo que ahora se solicita en el recurso ya fue previamente solicitado por la misma parte en escritos previos que recibieron cumplida contestación en el Auto de fecha 6 de octubre. Como ya se indicaba en este Auto, dicha petición resulta improcedente toda vez que ya consta documentación acreditativa de que el maquinista posee el título B de conducción y está habilitado conforme a la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio (Título V - Personal de conducción- en vigor hasta el 11 de enero de 2019, en virtud de la disposición transitoria octava de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre). Dicho título B de conducción le permite la operación y manejo de toda clase de vehículos ferroviarios en cualquier línea de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Disponiendo de dicho título desde el 1 de enero de 2007, dentro de Renfe Operadora posee la categoría laboral de Maquinista jefe del tren desde el 1 de julio de 2010, y antes la de Maquinista principal desde el 30 de junio de 2008. Ya fue Maquinista en la desaparecida RENFE desde junio de 2003, y antes Ayudante de maquinista desde octubre de 2000,

habiéndose incorporado a esta empresa en diciembre de 1982. Además, para el mantenimiento del título de conducción se precisa realizar periódicamente un curso de reciclaje cada tres años. El último lo realizó en enero de 2012. Y también es obligatoria la realización periódica de un reconocimiento médico para la valoración de la aptitud psicofísica, en este caso también cada 3 años dada la edad del maquinista, resultando que el último lo realizó en septiembre de 2010. Por tanto, el maquinista tenía sobrada experiencia y estaba perfectamente habilitado para conducir el tren el día de autos, de ahí la improcedencia de la petición de tal prueba documental relativa a la aptitud psicofísica del mentado maquinista, aptitud que, por lo demás, ninguna relevancia causal posee en este caso.

TERCERO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora Rita Goimil Martínez en representación de D. Lucio y otros.

A)- Sostiene en primer lugar el recurrente que la resolución impugnada ha vulnerado la teoría de la imputación objetiva pues habría obviado la concurrencia de otras causas que, en equiparación con la imprudencia del maquinista, habrían contribuido a la causación del siniestro. Concretamente, se alude a las medidas del CET y su configuración, al trazado de la curva y a la eliminación del sistema de seguridad ERTMS. Según la recurrente, se trata de "... circunstancias previas que decididamente han ocasionado el hecho punible y sin las cuales nunca éste se hubiera producido. Así pues, es clara la existencia de imputación objetiva".

Pues bien, lleva razón la recurrente en que en este caso, desde el punto de vista estrictamente jurídico, lo que aquí nos ocupa es un problema de causalidad penal que, como bien indica, ha de resolverse mediante la aplicación de la teoría de la imputación objetiva. Ahora bien, no se comparte la equiparación causal que se propone en el recurso. En efecto, como ya se dice en el Auto impugnado y así se recoge también en el propio escrito de recurso, en los cursos causales complejos la jurisprudencia exige que la acción haya creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado y que éste sea la concreción de dicho peligro, restringiendo la imputación penal a aquellas acciones imprudentes que decididamente provocan ese resultado.

Pues bien, si aplicamos lo dicho a este caso, no es posible realizar la equiparación causal que propone el recurrente. Y ello por la razón de que no existe elemento probatorio alguno que acredite, al menos indiciariamente, la concurrencia de infracción legal alguna en el diseño de la infraestructura viaria o del material rodante. Así lo han dicho los dos peritos judiciales que se han ocupado específicamente de esta cuestión y sus conclusiones han sido mantenidas con ocasión de su ratificación el pasado mes de junio.

En concreto, respecto del material rodante, el perito judicial Don. Carlos José sostuvo el pasado 20 de junio de 2015 que, a la vista del estudio realizado al respecto por CITEF, organismo del que no consta sospecha alguna de parcialidad, resulta que la respuesta de la serie S-730 frente al riesgo de descarrilamiento era mejor que la que arrojaba la serie S-130. En concreto, según afirmó dicho perito, la serie S-730 descarrilaba por vuelco a la velocidad de 156 km/h, mientras que la serie S-130 descarrilaba por remonte de pestaña a la velocidad de 141 km/h. Es decir, que frente al riesgo de descarrilamiento por exceso de velocidad, el comportamiento de la serie S730 era mejor que la serie S130 de la que procede. Así las cosas, no es posible hallar causa alguna en el diseño de la infraestructura o del material rodante que contribuya causalmente a la producción del resultado, y menos aún en equiparación con la acción negligente que se imputa al maquinista del tren que, según se expuso en el Auto impugnado, es la acción que decididamente determina el resultado producido. Prueba de ello es el hecho de que por ese mismo punto de descarrilamiento había ya circulado anteriormente, habiendo realizado un total de 59 servicios en ambos sentidos todos ellos con el sistema de ayuda a la conducción ASFA Digital activado y en servicio, de los que 18 (a partir de noviembre de 2012) fueron con el material móvil S-730, por lo que es fácil colegir que el día de autos no fueron los pretendidos defectos de infraestructura o material rodante ni la ausencia de ERTMS los factores que desencadenaron causalmente el accidente, pues tales condicionantes ya estaban vigentes en esos viajes anteriores y se habían mostrado eficaces y eficientes para preservar la seguridad del tren y de sus ocupantes. Por eso, en esta ocasión hubo un factor nuevo y distinto que decididamente desencadenó el resultado, y ese factor fue la

imprudencia grave del maquinista que descuidó la atención a la conducción y a las circunstancias de la vía debido a una llamada telefónica del interventor del tren que se prolongó más tiempo del estrictamente necesario dado que no respondía a ninguna necesidad urgente, perentoria o vinculada a la seguridad del tren.

B)- En segundo lugar, y engarzado con lo anterior, vuelve a incidir el recurrente en la cuestión de la ausencia de ERTMS, sistema de seguridad que a su juicio era obligatorio pues así lo exige la Directiva europea de interoperabilidad, de manera que la decisión de desconectarlo ha generado un riesgo cuyo control es imputable a la "Administración" de tal manera que ésta asume una posición de garante por la vía del art. 11 del CP.

Pues bien, sobre esto no creo necesario insistir más pues ya ha sido tratado hasta la saciedad tanto por este Juzgado como por la propia Audiencia Provincial. Baste ahora con matizar que no debemos confundir el término "interoperabilidad" con sistema de seguridad en la circulación, que es el error en el que ha incurrido el perito judicial Sr. Luis Antonio. En efecto, la instalación del sistema ERTMS no es obligatoria en las líneas de alta velocidad pues éstas pueden ser explotadas en régimen de alta velocidad o en régimen convencional. Precisamente por ello, cuando se decide la desconexión de ERTMS en la serie S730 por las razones que ya han sido explicadas por los peritos en sus informes, el tren pasa de circular en régimen de alta velocidad a régimen convencional con ASFA y bloqueo de señalización lateral con una velocidad máxima de 200 km/h, siendo ésta una modalidad de circulación que también estaba prevista en la autorización de puesta en servicio de la línea 082, tal y como resulta de la documentación obrante en autos y así refiere el perito judicial Don. Arturo.

Pero es que, con independencia de ello, la ausencia de ERTMS en este caso carece de relevancia causal desde el punto de vista penal por las razones ya expuestas en el Auto impugnado. Y ello es así porque, tal y como ya se dijo antes, desde la óptica de la imputación objetiva no existe elemento alguno que nos permita atribuir causalmente -siempre desde el punto de vista penal- la génesis del accidente a la ausencia de ERTMS. En primer lugar, porque, tal y como ya ha dicho la Audiencia Provincial en su Auto de fecha 30 de septiembre de 2014, no existe ninguna disposición normativa que

impusiere como obligatorio tal sistema de seguridad impidiendo la circulación del tren con el ASFA digital, tal y como ocurría el día de autos, con lo cual, en ausencia de deber legal no puede erigirse una posición de garante que permita imputar penalmente el resultado a título de comisión por omisión. En segundo lugar, porque, aun en el caso de que fuere obligatorio, lo cierto es que, en el lugar en el que se produce el accidente la infraestructura ferroviaria proyectada y construida no contemplaba la existencia de ERTMS, con lo que, en tales condiciones, el accidente se hubiera producido igualmente. Y, en tercer lugar, porque, si bien es cierto que en junio de 2012 responsables de ADIF autorizaron la desconexión del ERTMS a instancia de RENFE por problemas de fiabilidad, tal decisión no era ajena al conocimiento del maquinista del tren pues no en vano no era la primera vez que circulaba por la línea 082 en tales condiciones, es decir, con el respaldo exclusivo del ASFA digital, lo que exigía del mismo un deber de diligencia superior al ordinariamente exigible en caso de que existiere ERTMS.

C)- Por último, se alega la vulneración del art. 299 de la LECRIM y del derecho de defensa al haberse denegado determinadas diligencias.

Se trata de una alegación genérica desprovista de una mínima fundamentación fáctica o jurídica. Ni siquiera se especifica qué tipo de diligencias se estima que sin necesarias y cuya denegación habría causado indefensión. Solo en el último párrafo del recurso se alude a la "... documentación relativa al proceso de validación en cuya virtud la unidad ferroviaria S-130 pasó a convertirse en unidad S-730, las testificales de los diferentes representantes de la Administración, así como que ADIF remita los cambios producidos en la señalización de la vía...", diligencias que la recurrente estima fundamentales para acreditar la imputación objetiva de otros posibles implicados.

Pues bien, no vamos ahora a reproducir la numerosa jurisprudencia que existe acerca del objeto de la instrucción y del derecho de las partes a la práctica de diligencias de investigación, pues se trata de doctrina de sobra conocida por todos. Simplemente es necesario insistir en que el objeto de la instrucción no es el de practicar diligencias, y cuantas más mejor, sino el esclarecimiento de unos hechos que

revisten apariencia penal con vistas a la preparación de un futuro juicio oral. Del mismo modo, no existe un derecho absoluto e incondicionado de las partes a obtener la práctica de todas y cualesquiera diligencias, sino solamente de aquellas que contribuyan a ese objetivo, viéndose satisfecho su derecho con una resolución judicial motivada que indique los motivos o razones de hecho y de derecho que conducen a desestimar la práctica de las que propongan más allá de dicho objeto.

Así pues, si aplicamos lo dicho al caso de autos, las diligencias que se nos proponen resultan innecesarias pues, o bien se refieren a hechos que ya están esclarecidos, o bien carecen de relevancia causal desde el punto de vista penal.

Se alude en primer lugar al proceso de validación de la serie S-730, pero es que, como ya se dijo, el perito judicial Don. Carlos José se ha dedicado expresamente a esta cuestión y ha descartado incidencia causal alguna del material rodante en la génesis del siniestro. Al contrario, nos ha aclarado incluso en su ratificación a presencia judicial que el comportamiento de la serie S-730, en caso de descarrilamiento por exceso de velocidad, era mejor que la anterior serie S-130.

Respecto de las "testificales de los diferentes representantes de la Administración", la propuesta se hace de modo tan genérico que resulta imposible dar una respuesta concreta. No sabemos a qué testigos se refiere la recurrente pero, en todo caso, me remito a lo ya dicho en el Auto de fecha 6 de octubre.

Y, finalmente, respecto de los cambios producidos en la señalización tras el accidente, resulta impertinente pues de lo que se trata es de investigar la señalización tal y como existía a la fecha de los hechos, no con posterioridad. La cuestión objeto de investigación no es si los cambios introducidos con posterioridad hubieran evitado el accidente sino si la señalización, tal y como estaba a la fecha de los hechos, transgredía alguna normativa o -y esto es lo decisivo- si tuvo o no alguna relevancia causal en la génesis del siniestro; y ya hemos dicho antes que no.

CUARTO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por el Procurador Juan José Belmonte Pose en representación de D. Eleuterio.

A)- Solicita en primer lugar el recurrente que se acuerde el sobreseimiento libre y archivo de las actuaciones en lo que a él respecta toda vez que Don. Mario no es el responsable final del resultado producido sino otra víctima más, y ello es así porque, según el recurrente, no se pusieron a disposición del mismo las medidas de seguridad en la circulación ferroviaria y de prevención de riesgos laborales que hubieran evitado el accidente y cuya omisión solo es imputable a ADIF y RENFE.

Sobre la base de esta afirmación, se extiende el recurso en realizar una serie de consideraciones que, a mi juicio, son más propias de un escrito de defensa que de un recurso de reforma contra un Auto de Procedimiento Abreviado, especialmente en lo que respecta a la valoración de los distintos informes periciales obrantes en la causa, cuestión que debe ventilarse en sede de juicio oral.

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

Dicho lo cual, lo que es objeto de investigación en este proceso no es un delito contra los derechos de los trabajadores, sino un delito de imprudencia profesional grave con resultado de múltiples lesionados y fallecidos al haberse infringido la normativa de seguridad en la circulación ferroviaria. Por tanto, no debemos confundir ámbitos normativos, pues las consecuencias penales de su infracción son muy distintas. A pesar de ello, en el recurso se mezclan ambos conceptos: seguridad viaria y laboral, y se alude a múltiples normas de prevención de riesgos en uno y otro ámbito pero no se menciona un solo precepto concreto. Y en tales condiciones se nos dice que no hubo una evaluación de riesgos de la línea 082 ni de la curva en la que ocurrió el accidente, lo que excluiría la responsabilidad penal del recurrente al no haberse proporcionado los medios que hubieren conjurado el riesgo derivado del factor humano.

Sobre este punto, hemos de insistir una vez más en que lo que aquí se ventila no es una responsabilidad laboral ni administrativa, sino una responsabilidad penal en la causación de un accidente que derivó en múltiples víctimas. Como ya se dijo antes, no todos los factores que contribuyen a tal resultado pueden tener el mismo valor a la hora de definir la contribución causal a ese resultado, ni todos ellos han de generar responsabilidad penal. En este caso, no podemos considerar equiparables, a efectos de determinar la responsabilidad penal, la conducta imprudente del maquinista con la pretendida ausencia de un estudio de prevención de riesgos. Y digo pretendida porque ni siquiera está acreditado que tal ausencia exista pues lo dicho en el recurso contraviene lo afirmado por el perito judicial Don. Arturo que en las páginas 133 a 136 de su informe describe la evaluación de riesgos realizada con ocasión de la puesta en servicio de la línea 082.

En efecto, en el ámbito penal, una vez superadas las tesis naturalistas de la causalidad vinculadas a la teoría de la equivalencia de las condiciones, resulta que no toda causa es susceptible de generar culpabilidad y, por ende, responsabilidad penal. Para ello es necesario someter dicha multiplicidad causal al filtro de la imputación objetiva, lo cual es lógico y coherente con el carácter subsidiario y de última "ratio legis" que caracteriza e informa la intervención penal. Así lo viene enseñando de forma reiterada y consolidada la jurisprudencia del Tribunal Supremo y la razón es obvia: si

aceptamos que todas las posibles causas que hayan podido incidir en la producción de un resultado lesivo para bienes jurídicos esenciales poseen idéntica equivalencia a la hora de fundamentar imputaciones penales, entonces la intervención penal se haría extensiva a prácticamente todos los posibles supuestos, sin que apenas quedase margen de actuación para otras ramas del derecho menos coercitivas y represoras, lo cual contradice de forma tajante los fundamentos sobre los que se erige el Derecho Penal y los principios informadores del mismo a los que antes aludimos. Precisamente por ello, cuando nos enfrentamos a un hecho lesivo para bienes jurídicos esenciales como son la vida o la salud de las personas, en el que hayan podido concurrir múltiples causas, solo revestirán interés penal y, por tanto, habrán de ser depuradas en este orden jurisdiccional y servir de base a imputaciones de esta índole, aquella o aquellas que decididamente hayan ocasionado el hecho punible y sin la cual éste nunca se hubiere cometido.

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

minuto y 42 segundos de conversación, con la consiguiente merma de atención a las circunstancias de la vía que ello produjo, como lo evidencia el hecho de que el maquinista hubiera obviado el cartel de aviso de cambio de modo ASFA existente en el PK 80+803 y, sobre todo, que hubiere rebasado la señal avanzada E'7 sin reducir la velocidad, cuando el propio maquinista afirma en su declaración que esa señal avanzada era la que precisamente tomaba como punto de referencia para iniciar progresivamente la reducción de velocidad antes de tomar la fatídica curva. Tal conducta imprudente es lo que determina causalmente el resultado y la consideración de tal imprudencia como grave deriva del hecho de que en este caso el deber de diligencia exigible al imputado no es el propio de cualquier hombre medio ideal, sino que se trata de un deber de diligencia superior por la propia cualificación profesional del mismo (maquinista-jefe de tren con una dilatada experiencia en el sector ferroviario), por el hecho de ser el máximo responsable de la conducción de un medio de transporte que es capaz de alcanzar velocidades de más de 200 km/h y, en definitiva, por el hecho de llevar a bordo del mismo a más de 200 personas, por lo que el deber diligencia, materializado en este caso en el deber de atención permanente a las circunstancias de la vía y de respeto a su señalización, resulta especialmente extremo y relevante por las consecuencias que su infracción puede comportar, y eso es lo que cualifica en este caso la gravedad de la citada imprudencia profesional.

En definitiva, desde la óptica de la imputación objetiva, única que aquí interesa, no podemos hablar en este caso de una suerte de "compensación de culpas" -que es a lo que parece apuntar el recurrente- sino de un curso causal complejo en el que la causa que decididamente produce el resultado penalmente relevante es la aludida imprudencia del conductor del tren que, teniendo a la vista el día de autos la documentación que es preceptiva de acuerdo con la reglamentación, en concreto el Documento de Tren, el Libro Horario de Trenes y el Cuadro de Velocidades Máximas desde el 31 de mayo de 2013 y la Consigna B desde el 15 de junio de 2013, y habiendo realizado además el servicio comercial por la línea 082 entre Ourense y Santiago de Compostela desde diciembre de 2011, realizando un total de 59 servicios en ambos sentidos todos ellos con el sistema de ayuda a la conducción ASFA Digital activado y en servicio, de los que 18 (a partir de noviembre de 2012) fueron con el

material móvil S-730, hizo caso omiso a las indicaciones de dicha documentación y a la señalización existente en la vía, lo que motivó finalmente el resultado.

De todo ello, es fácil colegir que el día de autos no fueron los defectos o ausencia de señalización ni la ausencia de ERTMS los factores que desencadenaron causalmente el accidente, pues tales condicionantes ya estaban vigentes en esos viajes anteriores y se habían mostrado eficaces y eficientes para preservar la seguridad del tren y de sus ocupantes. En esta ocasión hubo un factor nuevo y distinto que decididamente desencadenó el resultado, y ese factor fue la imprudencia grave del maquinista que descuidó la atención a la conducción y a las circunstancias de la vía debido a una llamada telefónica del interventor del tren que se prolongó más tiempo del estrictamente necesario dado que no respondía a ninguna necesidad urgente, perentoria o vinculada a la seguridad del tren. En todo caso, y de conformidad con la reglamentación aplicable, es al maquinista jefe del tren y no al interventor a quién compete en exclusiva la responsabilidad de atender la citada llamada o de poner término a la misma en cualquier momento si las circunstancias de la conducción así lo exigían. Ese factor diferenciador fue el que, el día de autos, llevo al maquinista a perder las referencias de la vía que habitualmente le indicaban la necesidad de reducir la velocidad ante la proximidad de la estación.

Ello implica no solo la imposibilidad de acordar el archivo impetrado sino también la imposibilidad de reputar tales hechos constitutivos de falta, tal y como se solicita con carácter subsidiario.

B)- Respecto de la obligación de ERTMS, insiste el recurrente en su obligatoriedad y sobre esto no queda más que ratificar lo ya dicho en el Auto impugnado. Y ello es así porque, tal y como ya se dijo antes, desde la óptica de la imputación objetiva no existe elemento alguno que nos permita atribuir causalmente -siempre desde el punto de vista penal- la génesis del accidente a la ausencia de ERTMS. En primer lugar, porque, tal y como ya ha dicho la Audiencia Provincial en su Auto de fecha 30 de septiembre de 2014, no existe ninguna disposición normativa que impusiere como obligatorio tal sistema de seguridad impidiendo la circulación del tren con el ASFA digital, tal y como

ocurría el día de autos, con lo cual, en ausencia de deber legal no puede erigirse una posición de garante que permita imputar penalmente el resultado a título de comisión por omisión. En segundo lugar, porque, aun en el caso de que fuere obligatorio, lo cierto es que, en el lugar en el que se produce el accidente la infraestructura ferroviaria proyectada y construida no contemplaba la existencia de ERTMS, con lo que, en tales condiciones, el accidente se hubiera producido igualmente. Y, en tercer lugar, porque, si bien es cierto que en junio de 2012 responsables de ADIF autorizaron la desconexión del ERTMS a instancia de RENFE por problemas de fiabilidad, tal decisión no era ajena al conocimiento del maquinista del tren pues no en vano no era la primera vez que circulaba por la línea 082 en tales condiciones, es decir, con el respaldo exclusivo del ASFA digital, lo que exigía del mismo un deber de diligencia superior al ordinariamente exigible en caso de que existiere ERTMS.

C)- Se invoca la nulidad del Auto por vulneración del art. 24.1 de la CE al haber denegado la práctica de diligencias de prueba.

En el motivo expuesto no se aporta dato nuevo alguno que justifique la revocación del Auto impugnado por lo que una vez más me remito a lo en él expuesto. Y es que, como ya se ha dicho más arriba, el objeto de la instrucción no es el de practicar diligencias, y cuantas más mejor, sino el esclarecimiento de unos hechos que revisten apariencia penal con vistas a la preparación de un futuro juicio oral. Del mismo modo, no existe un derecho absoluto e incondicionado de las partes a obtener la práctica de todas y cualesquiera diligencias, sino solamente de aquellas que contribuyan a ese objetivo, viéndose satisfecho su derecho con una resolución judicial motivada que indique los motivos o razones de hecho y de derecho que conducen a desestimar la práctica de las que propongan más allá de dicho objeto. Por eso, y puesto que el recurso se limita a insistir en pedir lo que ya le fue denegado, sin que se aporte argumento novedoso alguno, me remito a lo ya resuelto al respecto en los Fundamentos Jurídicos Cuarto, Quinto y Sexto del Auto de fecha 6 de octubre de 2015, al objeto de evitar innecesarias redundancias.

D)- Se solicita que se declare a ADIF como responsable civil subsidiario y a su aseguradora ALLIANZ como responsable civil directa.

Tal alegación no puede aceptarse por la simple razón que los responsables civiles derivados de hechos delictivos han de hallarse incurso en alguno de los supuestos previstos en los arts. 116 a 122 del Código Penal, no siendo éste el caso de ADIF quién no ostenta la condición de imputada en este procedimiento. Del mismo modo, tampoco es la titular del medio de transporte ni ostenta relación jerárquica o de dependencia alguna respecto del único imputado Don. Mario, empleado de RENFE.

E)- Nulidad de actuaciones por no haberse dado traslado de las piezas de responsabilidad civil a la defensa del imputado.

Procede la desestimación de tal alegación pues la nulidad pretendida requiere no solo la determinación de la norma o garantía legal conculcada sino también, de manera especial, la acreditación de una indefensión material. Ni una cosa ni otra se ha acreditado en este caso. Y es que la incoación de las llamadas "piezas de responsabilidad civil" fue acordada ya en los albores de la presente instrucción con el fin de facilitar la identificación de los múltiples perjudicados y hacer efectivas las indemnizaciones y reparaciones de las que fueren acreedores sin que ello dificultase el avance de la investigación principal. Así las cosas, ya desde el inicio de la instrucción tuvo el recurrente conocimiento de la existencia de tales piezas y posibilidad efectiva de tomar cumplido conocimiento de las mismas. Si no lo ha hecho hasta el momento no es por causa imputable al Juzgado sino por falta de interés en las mismas, lo cual no puede servir de pretexto para la nulidad pretendida. En todo caso, al no haberse dictado todavía Auto de apertura de juicio oral, que es cuando realmente se ha de acordar la apertura de este tipo de piezas, tiene el recurrente a su disposición en la Secretaría del Juzgado las referidas piezas al objeto de que pueda examinarlas y tomar conocimiento de las mismas, lo que definitivamente conjura cualquier eventual riesgo de indefensión material.

QUINTO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por el Procurador Antonio Cuns Núñez en representación de D. Valeriano.

El presente recurso es idéntico al formulado por Don. Mario. En efecto, tras una consideración previa que carece de interés a efectos resolutorios, se extiende luego en cinco apartados que, en realidad, inciden en un mismo motivo, y es el de considerar que no se ha realizado una correcta evaluación de riesgos laborales y de seguridad ferroviaria y que, por tanto, el siniestro es consecuencia de tal omisión de la que son responsables ADIF y RENFE. Es decir, un argumento idéntico al desarrollado por Don. Mario en su recurso por lo que me remito a lo ya expuesto en el FJ anterior dado que lo dicho en la resolución de aquel recurso es igualmente aplicable al presente.

Lo único quizás novedoso es que se incide un poco más en la consideración de la posible concurrencia de un delito contra los derechos de los trabajadores tipificado en los arts. 316 a 318 del CP. Sin embargo, vuelve el recurrente a incurrir en el mismo error de tipificación que acontecía en el caso del recurso interpuesto por Don. Mario. En efecto, este tipo de delitos tutelan al trabajador (sujeto pasivo) frente a su empleador (sujeto activo), en aquellos casos en que éste priva a aquél de los medios necesarios para desempeñar su labor en condiciones de seguridad. Ahora bien, los medios de los que tratamos son los previstos en la normativa de prevención de riesgos laborales y han de estar estrechamente vinculados al desarrollo de su puesto de trabajo. No pueden reputarse como tales aquellos medios que vienen exigidos, no por la normativa laboral, sino por la normativa de seguridad en la circulación ferroviaria. Por eso, cuando el recurrente sostiene que se privó al trabajador de los medios necesarios para desempeñar su trabajo en condiciones de seguridad, debe especificar a qué medios se refiere, y debe identificar además la normativa laboral que impone tales medios como vinculados al desempeño de dicha actividad. Sin embargo, no es esto lo que acontece en este caso. Aquí los medios cuya ausencia se denuncia como determinante del resultado producido (ERTMS, señalización, balizas etc.) no son medios cuya exigencia derive de la legislación laboral sino de la legislación reguladora de la circulación y seguridad ferroviaria por lo que su ausencia no puede ser imputable a RENFE sino, en todo caso, a ADIF que, a su vez, no es empleador de ninguno de los

dos maquinistas ni guarda con ellos relación alguna de dependencia laboral, ni respecto Don. Mario ni respecto del Sr. Valeriano, ni respecto de ninguno de los trabajadores que desempeñaban su actividad laboral en el tren, todos ellos trabajadores de RENFE, por lo que no concurren los elementos de tipicidad exigidos por dichos preceptos.

SEXTO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por el Procurador Avelino Calviño Gómez en representación de D. Carmelo.

A)- Sostiene en primer lugar el recurrente que se ha vulnerado su derecho a la tutela judicial efectiva al haberle denegado la práctica de diligencias de prueba.

Lo primero que debemos recordar es que el objeto de la instrucción no es el de practicar diligencias, sino exclusivamente aquellas que, cumpliendo los objetivos definidos por el art. 299 de la LECRIM, permitan preparar el futuro juicio oral. Por eso, es incorrecto hablar de "diligencias de prueba" pues solo merecen tal consideración aquellas que se practican en el marco del juicio oral.

En todo caso, el recurrente no se refiere a ninguna diligencia de investigación que él hubiere solicitado y se hubiere denegado, sino a las que pidieron otras partes personadas, por lo que su legitimación para recurrir es inexistente pues no justifica qué perjuicio se le irroga por no hacer el juzgado lo que el recurrente no ha solicitado.

Pero es que, en todo caso, no existe un derecho incondicionado a la práctica de todas y cada una de las diligencias que se soliciten, sino solo de aquellas que sean pertinentes y útiles en relación con lo que constituye el objeto de la instrucción. En este sentido, las diligencias a las que se refiere el recurrente en la página 3 de su recurso resultan totalmente innecesarias pues se refieren a hechos que están ya sobradamente esclarecidos como es el relativo a la obligatoriedad o no del ERTMS, los cambios de señalización operados tras el accidente o las ampliaciones de informes periciales que ni siquiera se identifican. En efecto, sobre tales cuestiones ya se ha resuelto en los

fundamentos jurídicos precedentes y en el propio Auto de fecha 6 de octubre que se da por reproducido en este punto para evitar nuevas reiteraciones.

B)- En segundo lugar, se alega falta de motivación del "Auto de apertura de juicio oral" generando indefensión.

El motivo aludido es buena muestra de la escasa consistencia del recurso interpuesto pues si se prestara un mínimo de atención a los autos podría percatarse el recurrente que lo que se ha dictado el pasado 6 de octubre de 2015 no es un "Auto de apertura de juicio oral" -que además es irrecurrible- sino un Auto de incoación de procedimiento abreviado que es algo muy distinto, por lo que el referido motivo carece de fundamento.

SÉPTIMO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora Rita Goimil Martínez en representación de Dña. Adelina y D. Julián.

A)- En el presente caso no se alude a motivos concretos por los que el recurrente entiende que el Auto impugnado haya de ser revocado. De hecho, la mayor parte del recurso se dedica a mostrar el recurrente su discrepancia respecto de la valoración que, de los informes periciales, se hace en el Auto impugnado. Pues bien, tal discrepancia no constituye motivo para estimar el recurso. En puridad, se trata de una cuestión de fondo que ha de solventarse en el marco del juicio oral, no en el ámbito de un recurso de reforma.

Del mismo modo, sostiene el recurrente que es necesaria la ratificación de los peritos de parte, pero tal alegación no justifica tampoco la revocación del Auto impugnado. Las razones por las que no se ha estimado necesaria dicha ratificación ya han sido expuestas en dicho Auto y en ellas me ratifico.

Respecto del informe emitido por el perito Don. Luis Antonio, insiste el recurrente en invocar lo referido por el mismo respecto de la obligatoriedad del ERTMS pero ya se ha

explicado hasta la saciedad la irrelevancia causal de tal cuestión respecto del accidente que aquí nos ocupa.

Del mismo modo, insiste el recurrente en considerar necesaria la práctica de nuevas diligencias como son la ratificación de los peritos de parte, las relativas a la capacidad técnica del maquinista y la evaluación de riesgos por parte de ADIF, cuestiones todas sobre las que ya se ha pronunciado el Auto impugnado e incluso el presente Auto con ocasión de la resolución de recursos previos, por lo que a lo dicho antes me remito.

B)- Respecto de la vulneración del art. 651 de la LECRIM, sostiene el recurrente que se ha infringido dicho precepto toda vez que el traslado de las actuaciones para formular escrito de acusación ha de ser en primer lugar al MF y luego a las demás partes.

Dicho motivo no puede prosperar pues nos hallamos en el marco de unas Diligencias Previas de Procedimiento Abreviado, no ante un Sumario de un Procedimiento Ordinario, no siendo de aplicación al caso el precepto invocado sino el art. 780 de la LECRIM, específico para la fase intermedia del Abreviado, que establece que "si el Juez de instrucción acordare que debe seguirse el trámite establecido en este capítulo, en la misma resolución ordenará que se dé traslado de las diligencias previas, originales o mediante fotocopia, al MF y a las acusaciones personadas para que, en el plazo común de diez días, soliciten la apertura del juicio oral formulando escrito de acusación...".

OCTAVO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora M<sup>a</sup> Jesús Fernández-Rial López en representación de D. Jose Luis y otros.

A)- El único motivo del recurso se centra en considerar la concurrencia de otros factores que contribuyen a la causación del accidente, concretamente, la ausencia de ERTMS cuando éste era necesario según el proyecto original, de tal modo que su desconexión, sin previa evaluación de riesgos, debe acarrear responsabilidad penal.

Pues bien, una vez más hemos de reiterar lo ya expuesto en el Auto recurrido sobre la irrelevancia causal de este hecho. Y ello es así porque, tal y como ya se dijo antes, desde la óptica de la imputación objetiva no existe elemento alguno que nos permita atribuir causalmente -siempre desde el punto de vista penal- la génesis del accidente a la ausencia de ERTMS. En primer lugar, porque, tal y como ya ha dicho la Audiencia Provincial en su Auto de fecha 30 de septiembre de 2014, no existe ninguna disposición normativa que impusiere como obligatorio tal sistema de seguridad impidiendo la circulación del tren con el ASFA digital, tal y como ocurría el día de autos, con lo cual, en ausencia de deber legal no puede erigirse una posición de garante que permita imputar penalmente el resultado a título de comisión por omisión. En segundo lugar, porque, aun en el caso de que fuere obligatorio, lo cierto es que, en el lugar en el que se produce el accidente la infraestructura ferroviaria proyectada y construida no contemplaba la existencia de ERTMS, con lo que, en tales condiciones, el accidente se hubiera producido igualmente. Y, en tercer lugar, porque, si bien es cierto que en junio de 2012 responsables de ADIF autorizaron la desconexión del ERTMS a instancia de RENFE por problemas de fiabilidad, tal decisión no era ajena al conocimiento del maquinista del tren pues no en vano no era la primera vez que circulaba por la línea 082 en tales condiciones, es decir, con el respaldo exclusivo del ASFA digital, lo que exigía del mismo un deber de diligencia superior al ordinariamente exigible en caso de que existiere ERTMS.

NOVENO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora M<sup>a</sup> Natividad Alfonsín Somoza en representación de D. Armando y otros.

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

civil que, en buena medida, es el ámbito en el que han de surtir efecto tales correcciones.

B)- En lo que se refiere propiamente al contenido del Auto que aquí nos ocupa, pese a lo extenso del recurso, en realidad toda su argumentación se limita a un único motivo de impugnación. En efecto, el recurrente insiste en considerar como causa del accidente la ausencia del ERTMS como sistema de seguridad en la circulación a fin de conjurar los riesgos derivados del factor humano, de tal modo que la ausencia de tal sistema le lleva a concluir que existen indicios de la comisión de un delito contra los derechos de los trabajadores tipificado en los arts. 316 a 318 del CP en la medida en que los recurrentes eran trabajadores de RENFE y ésta no les habría proporcionado todos los medios necesarios para desempeñar su trabajo en las debidas condiciones de seguridad. A esto se resume el recurso.

Pues bien, sobre la obligatoriedad o no del ERTMS y la irrelevancia causal de tal hecho en relación con la génesis del presente siniestro, me remito a lo ya dicho con ocasión de recursos precedentes al objeto de evitar innecesarias redundancias.

La única novedad que introduce el presente recurso es la de asociar la ausencia de dicho sistema de seguridad en la circulación a la presunta perpetración de un delito contra los derechos de los trabajadores. Pero yerra el recurrente en tal consideración. En efecto, como ya se dijo más arriba, una cosa es la normativa de seguridad en la circulación viaria que tutela y protege a todos los usuarios de este medio de transporte, y otra muy distinta es la normativa de seguridad laboral que tutela en exclusiva a los trabajadores dependientes frente al empresario que no les proporciona los medios necesarios para desarrollar su trabajo en condiciones de seguridad. Pues bien, el ERTMS no es un mecanismo de seguridad vinculado al desarrollo de una actividad laboral sino a la seguridad en la circulación viaria, y su instalación no compete a RENFE (que es el empleador que subcontrata los servicios de los trabajadores a los que alude el recurso, ambos tripulantes de cabina) sino a ADIF, con lo cual, ni se trata de un sistema o medio vinculado a la seguridad laboral en el desempeño de su labor de tripulantes de cabina, ni su ausencia es imputable a su empleador, por lo que no

concurrir los requisitos de tipicidad de los arts. 316 a 318 del CP, de ahí que proceda la desestimación del recurso.

DÉCIMO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora M<sup>a</sup> Jesús Fernández-Rial López en representación de la Asociación de Perjudicados por el Accidente Ferroviario del Alvia Santiago (APAFAS).

A)- Se arguye como único motivo del recurso la vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva, del derecho a la práctica de prueba y del derecho a un proceso con todas las garantías. En síntesis, lo que se aduce por el recurrente es que la denegación de las diligencias de investigación que ha solicitado le genera indefensión, insistiendo en la práctica de las mismas, ahora como diligencias complementarias al amparo de lo dispuesto en el art. 780 de la Lecrim.

Lo primero que debemos reseñar es que no se especifica en el recurso las diligencias concretas cuya denegación le habría causado indefensión. Es por ello por lo que hemos de dar por supuesto que se refiere el recurrente a las ya solicitadas en escritos anteriores y que fueron objeto de resolución expresa tanto en el Auto ahora impugnado como en el posterior de fecha 21 de octubre de 2015, por lo que bastaría con remitirse a dichos Autos para desestimar el recurso pues ningún argumento nuevo se aduce en apoyo de esta pretensión que no hubiere sido ya tratada en tales resoluciones judiciales previas.

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

incondicionado e ilimitado de las partes a que se practiquen todas y cada una de las diligencias que han solicitado, sino únicamente aquellas que permitan alcanzar los objetivos previstos anteriormente. Sí tienen derecho las partes a obtener una resolución judicial motivada que explicita las razones o motivos por los que se les deniega la práctica de dicha diligencias, pues así lo exige el derecho a la tutela judicial efectiva previsto en el art. 24 de la CE al que se refiere el recurrente, y tal exigencia ya se ha visto cumplimentada en este caso con el dictado del Auto de fecha 6 de octubre de 2015 en donde se explicitan las razones por las que no se estima necesario la práctica de las diligencias instadas por la Asociación recurrente, por lo que me remito expresamente a lo dicho en dicha resolución al objeto de evitar nuevas reiteraciones.

Del mismo modo, en cuanto a la práctica de diligencias complementarias y, subsidiariamente, la suspensión del plazo para formular escrito de acusación, tal pretensión tampoco es novedosa sino reiteración de un escrito previo presentado por la misma entidad recurrente que ya fue resuelto por Auto de fecha 21 de octubre de 2015 en que se da cumplida respuesta a dicha pretensión, Auto que no consta que la entidad APAFAS haya impugnado, por lo que no sería lógico resolver ahora la misma pretensión en sentido inverso a lo ya resuelto previamente en un Auto que la mentada entidad no ha impugnado y al que, por tanto, expresamente me remito.

UNDÉCIMO.- Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora M<sup>a</sup> Jesús Fernández-Rial López en representación de Don Jenaro y otros.

A)- El presente recurso es prácticamente idéntico al tratado en el FJ anterior. De hecho, como veremos, los motivos en que se sustenta son los mismos. La única diferencia es meramente formal y consiste en introducir una extensa "alegación previa" en la que el recurrente se limita a reiterar argumentos que ya fueron tratados y resueltos no solo en el Auto ahora impugnado, sino en resoluciones judiciales previas dictadas por este mismo Juzgado y por la propia Audiencia Provincial. En efecto, vuelve el recurrente a insistir en la existencia de otras causas del siniestro que supondrían la imputación de otros responsables, y se refiere de nuevo a la modificación del Proyecto, a la desconexión del ERTMS y a los defectos de señalización. En fin,

cuestiones que ya fueron contestadas en el Auto impugnado desde un criterio estrictamente jurídico que es el que debe guiarnos en este caso, como es el de la teoría de la imputación objetiva para solventar, en el ámbito penal, los cursos causales complejos. Por tanto, respetando la discrepancia exhibida en dicha alegación previa, no podemos más que remitirnos a lo ya resuelto en el Auto impugnado en que, contrariamente a lo dicho en el recurso, sí se da cumplida contestación a tales cuestiones, solo que en un sentido contrario al que pretende el recurrente.

B)- Dicho lo cual, y por lo que se refiere a los motivos concretos de impugnación, se arguye en primer lugar la vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva, del derecho a la práctica de prueba y del principio de congruencia.

Se mezclan en este motivo cuestiones que nada tienen que ver entre sí. En puridad, lo que se aduce por el recurrente es que la denegación de las diligencias de investigación que ha solicitado le genera indefensión y, por lo tanto, vulnera su derecho a la tutela judicial efectiva del que forma parte el derecho a proponer las diligencias de prueba que sean de su interés. Ahora bien, el principio de congruencia nada tiene que ver con este derecho. Como ya se dijo en el FJ anterior, no existe un derecho incondicionado e ilimitado de las partes a que se practiquen todas y cada una de las diligencias que han solicitado, sino únicamente aquellas que permitan alcanzar los objetivos propios de la instrucción. Sí tienen derecho las partes a obtener una resolución judicial motivada que explicita las razones o motivos por los que se les deniega la práctica de dichas diligencias, pues así lo exige el derecho a la tutela judicial efectiva previsto en el art. 24 de la CE al que se refiere el recurrente, y tal denegación ha de ampararse en los criterios de utilidad y pertinencia en relación a lo que constituye el objeto de la instrucción. En todo caso, tal exigencia ya se ha visto cumplimentada en este caso con el dictado del Auto de fecha 6 de octubre de 2015 en cuyo FJ CUARTO y ss. se explicitan las razones por las que no se estima necesario la práctica de las diligencias instadas por los recurrentes, por lo que me remito expresamente a lo dicho en dicha resolución al objeto de evitar nuevas reiteraciones.

C)- Se aduce en segundo lugar vulneración del derecho a un proceso con todas las garantías.

En realidad no estamos ante un motivo nuevo, sino ante el mismo tratado anteriormente. Tanto es así que, para sustentar este motivo se alude a idénticos argumentos que en el anterior referidos a la "denegación de prueba". Literalmente, se afirma que "la denegación de la práctica de prueba solicitada, tal y como se ha articulado en el motivo anterior, se produce tardíamente, genera indefensión a las partes que lo han propuesto...". Es decir, más de lo mismo. La única matización que se introduce es la supuesta "demora" o "tardanza" en la resolución de tales peticiones de prueba. Pues bien, tampoco ésta es una alegación novedosa pues ya fue tratada por este mismo Juzgado en resoluciones anteriores. En efecto, ya entonces se dijo que la necesidad de diferir la decisión sobre la utilidad y/o pertinencia de las diligencias solicitadas al momento de disponer de los informes periciales judiciales tenía su razón de ser en que buena parte del objeto de dichas diligencias solicitadas iban ya a ser tratadas por los propios peritos judiciales, pues formaba parte del objeto de la pericia, por lo que no tenía sentido practicar diligencias destinadas al esclarecimiento de hechos que iban a ser investigados e informados por los propios peritos judiciales. Por ello, solo en el momento en que se dispusiere de tales informes, y una vez debidamente ratificados y sometidos a la contradicción de las partes, estaría el Instructor en condiciones de resolver sobre la utilidad y pertinencia de las diligencias propuestas. Tal decisión, por lo demás, ya fue en su día recurrida por las partes habiendo obtenido el respaldo de la Audiencia Provincial, por lo que insistir ahora en lo mismo carece de sentido.

En todo caso, hemos de insistir una vez más en que no forma parte de las garantías previstas en el art. 24 de la CE el derecho incondicionado e ilimitado de las partes a que se practiquen todas y cada una de las diligencias que han solicitado, sino únicamente el derecho a obtener una resolución judicial motivada que explicita las razones o motivos por los que se deniega la práctica de dichas diligencias, y tal exigencia ya se ha visto cumplimentada en este caso con el dictado del Auto de fecha 6 de octubre de 2015 en cuyo FJ CUARTO se explicitan las razones por las que no se

estima necesario la práctica de las diligencias instadas por los recurrentes, por lo que me remito expresamente a lo dicho en dicha resolución al objeto de evitar nuevas reiteraciones.

D)- Por último, sostiene el recurrente que no debe concluirse la instrucción al hallarse pendiente de sanidad varios perjudicados.

Sobre este punto hemos de recordar que la falta de sanidad de las lesiones no es óbice para acordar el impulso del procedimiento por los cauces del procedimiento abreviado siempre y cuando se hayan cumplido los objetivos previstos en el art. 299 de la LECRIM. en relación con el art. 779 de la misma Ley y existan elementos suficientes para que las partes puedan formular sus escritos de acusación (art. 778.2 de la LECRIM).

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

Como cuestión previa, y al igual que otros recurrentes, se insta la suspensión del plazo para calificar. Tal suspensión es incompatible con la condición y naturaleza procesal del propio Auto impugnado que precisamente tiene por objeto finalizar la instrucción al entender que existen elementos suficientes para formular escrito de acusación, sin perjuicio de la prórroga del plazo legalmente previsto para evacuar dicho trámite procesal al amparo de lo dispuesto en el art. 781 de la Lecrim., prórroga que ya se ha conferido a todas las partes personadas en virtud de lo dispuesto en el Auto de fecha 21 de octubre de 2015.

A)- El primer motivo de impugnación se refiere a la presunta vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva en relación con el derecho a la utilización de los medios de prueba pertinentes para su defensa.

El motivo es común a los idénticos ya esgrimidos por otras partes y resueltos en anteriores fundamentos jurídicos a los que me remito una vez más para desestimar

este motivo. En efecto, insiste el recurrente en solicitar la práctica de diligencias sobre cuya utilidad o pertinencia ya se ha resuelto en el fundamento jurídico cuarto y siguientes del Auto de fecha 6 de octubre de 2015 sin que en el recurso se esgriman argumentos jurídicos que justifiquen la modificación de lo allí acordado.

B)- En segundo lugar, se hace una valoración crítica del Auto impugnado respecto de la valoración que éste realiza de los informes periciales. Tal valoración no puede estimarse constitutiva de motivo alguno del recurso sino que se trata de una cuestión de fondo que, en su caso, habrá de ventilarse en el ámbito del juicio oral. El recurrente desecha los informes periciales emitidos por los peritos Don. Arturo Don. Carlos José y se centra en el Don. Luis Antonio para impetrar la imputación de los responsables de ADIF y RENFE "...tanto los que en su momento aprobaron el cambio de proyecto que suponía un grave descenso de la seguridad respecto del original, los que aprobaron la desconexión del ERTMS que también suponía un descenso de la seguridad, sin hacer un estudio de riesgos, los que aprobaron la circulación del S730 por la vía 1 de Santiago sin hacer unas mínimas pruebas de su fiabilidad y seguridad...". Es decir, reitera el recurrente una vez más argumentos que ya fueron tratados en este mismo Auto al resolver otros recursos que esgrimían idéntico motivo.

En efecto, como ya se dice en el Auto impugnado, en los cursos causales complejos la jurisprudencia exige que la acción penalmente relevante haya creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado y que éste sea la concreción de dicho peligro, restringiendo la imputación penal a aquellas acciones imprudentes que decididamente provocan ese resultado.

Pues bien, si aplicamos lo dicho a este caso, no es posible realizar la equiparación causal que propone el recurrente. Y ello por la razón de que no existe elemento probatorio alguno que acredite, al menos indiciariamente, la concurrencia de infracción legal alguna en el diseño de la infraestructura viaria o del material rodante. Así lo han dicho los dos peritos judiciales que se han ocupado específicamente de esta cuestión y sus conclusiones han sido mantenidas con ocasión de su ratificación el pasado mes de junio. En concreto, respecto del material rodante, el perito judicial Don. Carlos José

sostuvo el pasado 20 de junio de 2015 que, a la vista del estudio realizado al respecto por CITEF, organismo del que no consta sospecha de parcialidad, resulta que la respuesta de la serie S-730 frente al riesgo de descarrilamiento era mejor que la que arrojaba la serie S-130. En concreto, según afirmó dicho perito, la serie S-730 descarrilaba por vuelco a la velocidad de 156 km/h, mientras que la serie S-130 descarrilaba por remonte de pestaña a la velocidad de 141 km/h. Es decir, que frente al riesgo de descarrilamiento por exceso de velocidad, el comportamiento de la serie S730 era mejor que la serie S130 de la que procede. Así las cosas, no es posible hallar causa alguna en el diseño de la infraestructura o del material rodante que contribuya causalmente a la producción del resultado, y menos aún en equiparación con la acción negligente que se imputa al maquinista del tren que, según se expuso en el Auto impugnado, es la acción que decididamente determina el resultado producido. Prueba de ello es el hecho de que por ese mismo punto de descarrilamiento había ya circulado anteriormente, habiendo realizado un total de 59 servicios en ambos sentidos todos ellos con el sistema de ayuda a la conducción ASFA Digital activado y en servicio, de los que 18 (a partir de noviembre de 2012) fueron con el material móvil S-730, por lo que es fácil colegir que el día de autos no fueron los pretendidos defectos de infraestructura o material rodante ni la ausencia de ERTMS los factores que desencadenaron causalmente el accidente, pues tales condicionantes ya estaban vigentes en esos viajes anteriores y se habían mostrado eficaces y eficientes para preservar la seguridad del tren y de sus ocupantes. Por eso, en esta ocasión hubo un factor nuevo y distinto que decididamente desencadenó el resultado, y ese factor fue la imprudencia grave del maquinista que descuidó la atención a la conducción y a las circunstancias de la vía debido a una llamada telefónica del interventor del tren que se prolongó más tiempo del estrictamente necesario dado que no respondía a ninguna necesidad urgente, perentoria o vinculada a la seguridad del tren.

Respecto de la desconexión del ERTMS, tal y como ya se dijo antes, desde la óptica de la imputación objetiva no existe elemento alguno que nos permita atribuir causalmente -siempre desde el punto de vista penal- la génesis del accidente a la ausencia de ERTMS. En primer lugar, porque, tal y como ya ha dicho la Audiencia Provincial en su Auto de fecha 30 de septiembre de 2014, no existe ninguna

disposición normativa que impusiere como obligatorio tal sistema de seguridad impidiendo la circulación del tren con el ASFA digital, tal y como ocurría el día de autos, con lo cual, en ausencia de deber legal no puede erigirse una posición de garante que permita imputar penalmente el resultado a título de comisión por omisión. En segundo lugar, porque, aun en el caso de que fuere obligatorio, lo cierto es que, en el lugar en el que se produce el accidente la infraestructura ferroviaria proyectada y construida no contemplaba la existencia de ERTMS, con lo que, en tales condiciones, el accidente se hubiera producido igualmente. Y, en tercer lugar, porque, si bien es cierto que en junio de 2012 responsables de ADIF autorizaron la desconexión del ERTMS a instancia de RENFE por problemas de fiabilidad, tal decisión no era ajena al conocimiento del maquinista del tren pues no en vano no era la primera vez que circulaba por la línea 082 en tales condiciones, es decir, con el respaldo exclusivo del ASFA digital, lo que exigía del mismo un deber de diligencia superior al ordinariamente exigible en caso de que existiere ERTMS.

#### C)- Delito contra los derechos de los trabajadores.

En síntesis, este motivo de recurso se resume en los siguientes términos: "Por ello entendemos que existen motivos e indicios en la causa que evidencia la presunta comisión de un delito contra los derechos de los trabajadores tipificado en los artículos 316 y 318 del CP, es más que evidente que los responsables de seguridad, ante la puesta en marcha de la línea 082, donde debido al cambio de proyecto hubo un notable descenso de la seguridad, lo mismo que en la desconexión, evidencian que los responsables de seguridad incumplieron la normativa laboral y por tanto infringieron los artículos citados del Código Penal".

Pues bien, tal argumentación no se sostiene jurídicamente. Y es que la calificación de unos hechos y su incardinación en un tipo penal exige un esfuerzo de concreción que en este caso se ha obviado. En efecto, no se explicitan en el recurso qué "medios" han sido hurtados a la seguridad de los trabajadores. Tampoco se especifica a qué trabajadores se refiere ni se especifica quién es el empleador que supuestamente ha privado a sus trabajadores de los medios necesarios para desempeñar su labor en

condiciones de seguridad laboral. Se alude indistintamente a RENFE y a ADIF pero no se concreta respecto de cada entidad qué medios vinculados al desempeño de la actividad laboral han obviado. Se alude concretamente a la modificación del proyecto inicial y a la desconexión del ERTMS pero ni una ni otro son medios vinculados al desarrollo de una actividad laboral concreta ni, por tanto, aparecen regulados en normativa de esta índole, sino en normas administrativas destinadas a regular la seguridad en la circulación ferroviaria. Pero es que, en todo caso, la modificación del proyecto y la determinación del sistema de seguridad aplicable en la circulación es competencia de ADIF, sin que RENFE ostente responsabilidad alguna al respecto, por lo que no puede hablarse de delito contra los derechos de los trabajadores cuando ninguno de ellos es empleado de ADIF.

D)- Por último, se arguye como motivo el exceso de peso en los CET del ALVIA 04155.

El perito judicial Don. Carlos José se ha dedicado específicamente a esta cuestión y, según su informe, resulta que la respuesta de la serie S-730 frente al riesgo de descarrilamiento era mejor que la que arrojaba la serie S-130. En concreto, en relación con el peso del tren y su posible incidencia causal en el accidente, según afirmó dicho perito en el acto de ratificación, la serie S-730 descarrilaba por vuelco a la velocidad de 156 km/h, mientras que la serie S-130 descarrilaba por remonte de pestaña a la velocidad de 141 km/h. Es decir, que frente al riesgo de descarrilamiento por exceso de velocidad, el comportamiento de la serie S730 era mejor que la serie S130 de la que procede. Así las cosas, no es posible hallar causa alguna en el diseño de la infraestructura o del material rodante que contribuya causalmente a la producción del resultado, y menos aún en equiparación con la acción negligente que se imputa al maquinista del tren que, según se expuso en el Auto impugnado, es la acción que decididamente determina el resultado producido.

E)- Concurrencia de elementos del tipo de publicidad engañosa y estafa.

Se trata de un argumento nuevo.

El tipo penal descrito en el art. 282 del CP dice que: "Serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año o multa de 12 a 24 meses los fabricantes o comerciantes que, en sus ofertas o publicidad de productos o servicios, hagan alegaciones falsas o manifiesten características inciertas sobre los mismos, de modo que puedan causar un perjuicio grave y manifiesto a los consumidores, sin perjuicio de la pena que corresponda aplicar por la comisión de otros delitos."

Son muy pocos los pronunciamientos judiciales que han interpretado dicho precepto. Entre ellos, la STS de 19 de marzo de 2004 establece lo siguiente:

"Son elementos constitutivos de tal delito del art. 282 C.P. los siguientes:

1º.- Sujeto activo ha de ser un fabricante o comerciante. Se trata, por tanto, de un delito especial propio, que en los casos como el presente -persona jurídica como titular de tal condición- requiere la aplicación de la regla del art. 31 CP, perfectamente adecuada aquí, pues los dos acusados actuaron en estos hechos en representación de tal persona jurídica.

2º.- El sujeto pasivo tiene carácter colectivo, los consumidores, según el propio texto del precepto. La conducta delictiva ha de dirigirse a una pluralidad de personas en esa perspectiva propia del delito de peligro que no exige para la consumación del delito perjuicio concreto.

3º.- La conducta delictiva exige la concurrencia de los requisitos siguientes:

- a) Que con relación a productos o servicios haya una publicidad o una oferta;
- b) Que esta publicidad u oferta se haga con falsedad: alegaciones falsas o manifestación de características inciertas sobre tales productos o servicios, nos dice el art. 282. Este es el elemento central del delito, el que determina la antijuricidad del hecho.

4º.- Este art. 282 exige la posibilidad de un resultado. Aparece definido como un delito de mera actividad y de peligro. Ha de entenderse, por las características del hecho, que de este comportamiento pueda derivarse un perjuicio grave y manifiesto para el citado sujeto pasivo: los consumidores, con lo cual quedan excluidos de esta clase de delito aquellos casos que por su menor entidad no merezcan la actuación del derecho penal. "Perjuicio grave o manifiesto para los consumidores" quiere decir aptitud para producir graves daños o perjuicios. Una limitación cuantitativa difícil de precisar, pero que en todo caso excluye las infracciones de poca importancia. Muchos pueden ser los criterios que cabe utilizar para medir y precisar este elemento cuantitativo: la clase del producto que se quiere vender o del servicio que se pretende prestar, pues no es lo mismo la publicidad de una promoción de viviendas que la de unos zapatos; el precio que se quiere obtener a cambio; el número de personas al que se quiere llegar con la publicidad; el medio de propaganda utilizado; la cualidad de los destinatarios del mensaje, particularmente su situación económica, etc.

5º.- Por último, es necesario que concurra el dolo, como elemento constitutivo del tipo (o de la culpabilidad) en todos los delitos dolosos, que consiste en una actuación realizada con conocimiento de la concurrencia de esos otros elementos que acabamos de enumerar. Quien actúa con ese conocimiento actúa con dolo, siendo suficiente el dolo eventual".

Más tarde, la naturaleza de dicha figura delictiva ha sido igualmente objeto de análisis en la más reciente sentencia del Tribunal Supremo Sala 2ª, de fecha 17 de noviembre de 2009 donde se consolida la doctrina sentada por el Alto Tribunal en cuanto a la naturaleza jurídica de la citada infracción.

Pues bien, si aplicamos lo dicho al caso de autos, podemos concluir que en este caso no concurren los elementos de tipicidad de dicho delito. En síntesis, el recurrente centra su imputación en el hecho de haberse publicitado que la línea ferroviaria en cuestión estaba dotada de los últimos sistemas de seguridad, concretamente del ERTMS, cuando en realidad no era así. Sin embargo, no podemos considerar tal

afirmación como integradora del tipo penal descrito porque, contrariamente a lo afirmado por el recurrente, la línea 082 sí está dotada del sistema ERTMS y de hecho al tiempo de su entrada en funcionamiento dicho sistema se hallaba operativo. El hecho de que a posteriori se hubiere autorizado su desconexión por motivos técnicos que ya fueron objeto de evaluación en los informes periciales, no implica que exista una publicidad engañosa pues ello supondría la imposibilidad de absoluta de variar o alterar las condiciones de seguridad de la línea incluso en aquellos casos en que su defectuoso funcionamiento lo exigiere o aconsejare, que fue cabalmente lo acontecido en este caso al establecer puntos de transición entre el sistema ERTMS y el sistema ASFA. Por tanto, no es cierto que hubiere una conducta dolosa directamente encaminada a falsear la realidad y engañar a los usuarios de tal servicio. Así, la aludida STS de 17/11/2009 afirma que "el reproche penal existirá cuando la falsedad de los términos publicitarios sea manifiesta o puede inducir a engaño, ya que la línea divisoria entre la publicidad lícita que sobrevalora las cualidades del producto, la que las exagera hasta términos irreales y la que utiliza el engaño como medio de comunicarse con los potenciales clientes, es siempre tenue y difícil de establecer, quedando la sanción penal a los casos de grave contravención de la buena fe y fidelidad que se debe a los consumidores como titulares de los derechos recogidos en la Constitución", no siendo este el caso que aquí nos ocupa.

Del mismo modo, no debemos descuidar cual es el bien jurídico que se tutela por dicho precepto. En efecto, se trata de un delito integrado en el Título XIII del Libro II del CP que relaciona los delitos contra el patrimonio o el orden socioeconómico. Así pues, el bien jurídico protegido es el orden socioeconómico, no la salud o integridad física de los usuarios del servicio, ni siquiera su patrimonio que, de verse afectado, daría lugar al concurso de delitos correspondiente con un delito de estafa o de daños. En efecto, como sostiene la doctrina mayoritaria, el bien jurídico protegido por este precepto es un interés difuso, como es el derecho del colectivo de potenciales consumidores a la veracidad de los medios publicitarios.

Sin embargo, si atendemos al contenido del recurso, la pretendida ausencia del sistema de seguridad ERTMS no se vincula a una campaña publicitaria que transgrede

aquél interés difuso o colectivo de orden económico, sino que se vincula estrictamente a la seguridad de los usuarios de la vía y a la preservación de su salud e integridad física. Sin embargo, no son estos los bienes jurídicos tutelados por el art. 282 del CP que exige que el perjuicio que se pueda causar con la publicidad engañosa sea siempre de orden económico, de ahí la atipicidad de los hechos descritos en el recurso.

Y, finalmente, respecto del delito de estafa, no es necesario ahora reproducir los elementos típicos que conforman este delito por ser de sobra conocidos, baste ahora con recordar que, a diferencia del delito anterior que es un delito de peligro destinado a tutelar intereses colectivos, el delito de estafa es un delito contra el patrimonio, delito de resultado que exige la acreditación de un perjuicio patrimonial concreto causado a una persona o personas concretas que realizan un acto de disposición en perjuicio propio o ajeno merced al engaño desplegado por el sujeto activo.

Si aplicamos lo dicho al caso de autos, no podemos advertir cual es el perjuicio patrimonial causado en este caso a los usuarios del tren, y menos aún que el acto de disposición patrimonial hubiese sido fruto de engaño alguno. Si lo que pretende el recurrente es demostrar que la compra del billete se realizó por cada usuario bajo la premisa de que la línea 082 estaba dotada de ERTMS, lo cierto es que tal pretensión no se sostiene en modo alguno. En efecto, decir que el engaño está en decir que existía ERTMS cuando en realidad no es así y que ello desencadenó el acto de disposición patrimonial (compra del billete), es tanto como presumir que el usuario en cuestión sabía que era el ERTMS, lo cual resulta, cuando menos, aventurado desde el momento en que, en este mismo procedimiento judicial han sido necesarios nada menos que tres informes periciales judiciales y muchos más de parte para tratar de comprender en qué consiste dicho sistema de seguridad, por lo que no parece lógico pensar que en la decisión de compra del billete por cada usuario fuese elemento decisivo de conformación de su voluntad el hecho de que la línea estuviere dotada o no de dicho sistema de seguridad en la circulación ferroviaria. En fin, no concurre en este caso engaño alguno determinante de un acto de disposición patrimonial, elemento básico configurador del delito de estafa.

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

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

En atención a lo expuesto,

#### **PARTE DISPOSITIVA**

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por el Procurador Fernando Concheiro Álvarez en representación de Juan Enrique, Modesta y Cirilo contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO PRIMERO).

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por el Procurador Fernando Leis Espasandín en representación de Dña. Florinda contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO SEGUNDO).

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por la Procuradora Rita Goimil Martínez en representación de D. Lucio y otros contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO TERCERO).

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por el Procurador Juan José Belmonte Pose en representación de D. Eleuterio contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO CUARTO).

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por el Procurador Antonio Cuns Núñez en representación de D. Valeriano contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO QUINTO).

Se desestima el Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por el Procurador Avelino Calviño Gómez en representación de D. Carmelo contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO SEXTO).

Se desestima el Recurso de reforma y subsidiario de apelación interpuesto por la Procuradora Rita Goimil Martínez en representación de Dña. Adelina y D. Julián contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO SÉPTIMO).

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por la Procuradora M<sup>a</sup> Jesús Fernández-Rial López en representación de D. Jose Luis y otros contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO OCTAVO).

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por la Procuradora M<sup>a</sup> Natividad Alfonsín Somoza en representación de D. Armando y otros contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO NOVENO).

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por la Procuradora M<sup>a</sup> Jesús Fernández-Rial López en representación de la Asociación de Perjudicados por el Accidente Ferroviario del Alvia Santiago (APAFAS) contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO DÉCIMO).

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por la Procuradora M<sup>a</sup> Jesús Fernández-Rial López en representación de Don Jenaro y otros contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO UNDÉCIMO).

En todos los casos anteriores, habiéndose interpuesto legalmente y de forma subsidiaria, recurso de apelación, conforme a lo dispuesto en el art. 766.4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, dese traslado a los recurrentes por término de CINCO DIAS a fin de que formulen alegaciones al recurso de apelación y puedan presentar en su caso los documentos justificativos de sus pretensiones, y una vez efectuado dese cuenta para acordar lo procedente.

Se desestima el Recurso de reforma interpuesto por el Procurador Santiago Gómez Martín en representación de PLATAFORMA VÍCTIMAS ALVIA 04155 y otros contra el Auto de fecha 6 de octubre de 2015 (FUNDAMENTO JURÍDICO DUODÉCIMO) advirtiendo que contra dicho Auto podrá interponer recurso de apelación dentro de los CINCO días siguientes al de la notificación de la presente resolución, en los términos previstos en el art. 766 de la LECrim.

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

EI/LA MAGISTRADO-JUEZ

EL/LA SECRETARIO/A JUDICIAL