

JUZGADO DE LO PENAL NÚMERO UNO DE MOTRIL
(GRANADA)

Rollo número 663/10

Dimana de Procedimiento Abreviado número 3/09

SENTENCIA N° 85/2012.

En Motril, a ocho de marzo de dos mil doce.

Vistos por el Ilmo. Sr. D. Sergio Romero Cobo, Magistrado-Juez del Juzgado de lo Penal número uno de los de Motril los presentes autos de Juicio Oral n° 663/10, que dimana de Procedimiento Abreviado n° 3/09 del Juzgado de Instrucción n° dos de Almuñécar, por delitos contra los derechos de los trabajadores, homicidios imprudentes y lesiones imprudentes, siendo acusados **MANUEL CASTRO MOSQUERA**, con DNI n° nacido el día 23 de noviembre de 1.973, hijo de Manuel y Genoveva, natural de La Coruña, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por el procurador de los Tribunales Sr. Pérez Cuevas y defendido por el letrado Sr. Dolz Ruiz; **JOSÉ MANUEL OTERO CORES**, con DNI n° nacido el día 17 de enero de 1.965, hijo de Manuel y Hermosinda, natural de A Coruña, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por el procurador de los Tribunales Sr. Pérez Cuevas y defendido por el letrado Sr. Dolz Ruiz; **JOSÉ MANUEL FERNÁNDEZ TORRES**, con DNI n° nacido el día 8 de agosto de 1.971, hijo de Manuel y María Mercedes, natural de Granada, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por la procuradora de los Tribunales Sra. Pastor Cano y defendido por la letrada Sra. Mora Benavente; **JOSÉ ALEJANDRO SERRANO CABRERA**, con DNI n° nacido el día 17 de julio de 1.975, hijo de José y Cándida, natural de Granada, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por la procuradora de los Tribunales Sra. Pastor Cano y defendido por el letrado Sr. Molero Fellón; **JUAN MENA DELFA**, con DNI n° nacido el día 20 de mayo de 1.972, hijo de Francisco y Juana María, natural de Badajoz, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por el procurador de los Tribunales Sr. Córdoba Sánchez Chaves y defendido por el letrado Sr. Vara

Ortiz; **PABLO JIMÉNEZ MORENO BARREDA**, con DNI nº nacido el día 5 de septiembre de 1.945, hijo de Eduardo y Carmen, natural de Granada, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, con antecedentes penales no computables, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por la procuradora de los Tribunales Sra. Yáñez Sánchez y defendido por el letrado Sr. Ceres Ruiz;

JOSÉ LUIS REYERO HERNÁNDEZ, con DNI nº nacido el día 2 de mayo de 1.979, hijo de Enrique y Alicia, natural de Ciudad Real, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por el procurador de los Tribunales Sr. Pérez Cuevas y defendido por el letrado Sr. Dolz Ruiz; **ENRIQUE CARLOS TORRENTE MARTÍNEZ**, con DNI nº nacido el día 7 de noviembre de 1.977, hijo de Enrique y Estrella, natural de La Coruña, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por el procurador de los Tribunales Sr. Pérez Cuevas y defendido por el letrado Sr. Dolz Ruiz; **JUAN MARÍA LOUREDA MANTIÑAN**, con DNI nº nacido el día 24 de julio de 1.941, hijo de José y Manuela, natural de La Coruña, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por el procurador de los Tribunales Sr. Pérez Cuevas y defendido por el letrado Sr. Rodríguez Mourullo; **ANA ISABEL DIEGO PERALVO**, con DNI nº nacida el día 23 de abril de 1.970, hija de Basilio y María Isabel, natural de Salamanca, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privada, representada por la procuradora de los Tribunales Sra. Pastor Cano y defendida por el letrado Sr. Cárdenas Gálvez; y **CONSTANTINO SEARA SEARA**, con DNI nº nacido el día 10 de diciembre de 1.954, hijo de Constantino y María, natural de Pontevedra, cuyas demás circunstancias personales obran en los autos, sin antecedentes penales, en libertad por esta causa de la que no consta haya estado privado, representado por el procurador de los Tribunales Sr. Pérez Cuevas y defendido por el letrado Sr. Rodríguez Mourullo; constituyéndose como acusaciones populares los sindicatos Comisiones Obreras, representado por la procuradora de los Tribunales Sra. Miranda Rodríguez y defendido por el letrado Sr. Porras Zamora, y Unión General de Trabajadores, representado por la procuradora de los Tribunales Sra. Arellano de Teba y defendido por el letrado Sr. Fernández Casares; ejerciéndose la acusación pública por el Ministerio Fiscal; y sin constitución de acusación particular; en nombre de S.M. el Rey pronuncia la presente sentencia con base en los siguientes;

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: Que el acto del juicio se celebró sin oposición de las partes conforme venía señalado en nueve sesiones durante los días 1, 6, 8, 13, 15, 20, 22, 27 y 29 de febrero de 2.012, bajo la fe pública del Sr. Secretario Judicial de éste Juzgado, quedando la totalidad de las sesiones de juicio oral grabadas en los medios y soportes técnicos audiovisuales de éste Juzgado. Durante el acto de juicio, al que comparecieron todas las partes, se practicó la prueba con el resultado que obra en las grabaciones correspondientes. Emitida la calificación jurídica definitiva por las partes, evacuados los informes finales de todas ellas y tras concederse a todos y cada uno de los acusados el derecho a la última palabra el juicio quedó visto para dictar sentencia.

SEGUNDO: Que el Ministerio Fiscal en sus conclusiones definitivas manifestó retirar la acusación que venía ejerciendo provisionalmente contra todos los acusados, en concreto respecto de Pablo Jiménez Moreno de Barreda, Juan Mena Delfa, José Manuel Fernández Torres, José Alejandro Serrano Cabrera, Ana Isabel Diego Peralvo, Constantino Seara Seara, José Luis Reyero Hernández, Enrique Carlos Torrente Martínez, José Manuel Otero Cores, Manuel Castro Mosquera y Juan María Loureda Martiñán, interesándose para todos ellos el dictado de una sentencia absolutoria.

Que la acusación popular constituida por Comisiones Obreras modificando su escrito de conclusiones provisionales calificó de forma definitiva los hechos procesales como constitutivos de un delito contra la salud y seguridad laboral del artículo 316 del Código Penal, considerando autores de dicho delito a los acusados Pablo Jiménez Moreno Barreda, Juan Mena Delfa, José Manuel Fernández Torres, José Alejandro Serrano Cabrera, Ana Isabel Diego Peralvo, Constantino Seara Seara, Enrique Carlos Torrente Martínez y José Luis Reyero Hernández, sin concurrir circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, y solicitó que cada uno de ellos fuese condenado a la pena de dos años y seis meses de prisión con inhabilitación para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, multa de diez meses con una cuota diaria de cuarenta euros, con la responsabilidad personal subsidiaria prevista en el artículo 53 del Código Penal en caso de impago, inhabilitación para el desempeño de su profesión u oficio durante el periodo de tiempo de tres años y pago de las costas.

Por dicha acusación se interesó, con carácter alternativo o subsidiario, para el caso de que para todos o alguno de los acusados no se estimara que se hubiese cometido el delito del artículo 316 del Código Penal, que los hechos fuesen calificados como constitutivos de un delito del artículo 317 del Código Penal imponiéndose en tal caso una pena de tres meses de prisión con inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio

pasivo por el tiempo de la condena y pago de las costas. Por dicha acusación se manifestó retirar la acusación que venía ejerciendo con carácter provisional respecto de todos los anteriores por los delitos de homicidio imprudente y lesiones imprudentes y en relación a los acusados Manuel Castro Mosquera, Juan María Loureda Mantiñan y José Manuel Otero Cores se manifestó retirar toda acusación, tanto por los delitos de homicidio imprudente y lesiones imprudentes como por los delitos contra la seguridad de los trabajadores, interesándose para los mismos el dictado de una sentencia absolutoria.

Que la acusación popular constituida por Unión General de Trabajadores en sus conclusiones definitivas, y modificando su escrito de conclusiones provisionales, calificó los hechos procesales de la siguiente forma: En relación a Juan Mena Delfa como constitutivos de un delito contra la seguridad de los trabajadores del artículo 316 del Código Penal, entendiéndose que se cometió con imprudencia grave del artículo 317 del Código Penal, sin concurrir circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, y solicitando la imposición de una pena de seis meses menos un día de prisión, con inhabilitación para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, multa de cuatro meses con una cuota diaria de cuarenta euros, con la responsabilidad personal subsidiaria prevista en el artículo 53 del Código Penal, y pago de las correspondientes costas; En relación a Ana Isabel Diego Peralvo como constitutivos de un delito contra la seguridad de los trabajadores del artículo 316 del Código Penal, entendiéndose que se cometió con imprudencia grave del artículo 317 del Código Penal, sin concurrir circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, y solicitando la imposición de una pena de cuatro meses de prisión, con inhabilitación para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, multa de tres meses con una cuota diaria de treinta euros, con la responsabilidad personal subsidiaria prevista en el artículo 53 del Código Penal, y pago de las correspondientes costas; En relación a José Luis Reyero Hernández como constitutivos de un delito contra la seguridad de los trabajadores del artículo 316 del Código Penal, entendiéndose que se cometió con imprudencia grave del artículo 317 del Código Penal, sin concurrir circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, y solicitando la imposición de una pena de tres meses de prisión, con inhabilitación para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, multa de tres meses con una cuota diaria de veinte euros, con la responsabilidad personal subsidiaria prevista en el artículo 53 del Código Penal, y pago de las correspondientes costas; En relación a Enrique Carlos Torrente Martínez como constitutivos de un delito contra la seguridad de los trabajadores del artículo 316 del Código Penal, entendiéndose que se cometió con imprudencia grave del artículo 317 del Código Penal, sin concurrir circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, y solicitando la imposición de una pena de tres meses de prisión, con inhabilitación para el ejercicio del derecho de sufragio

pasivo durante el tiempo de la condena, multa de tres meses con una cuota diaria de treinta euros, con la responsabilidad personal subsidiaria prevista en el artículo 53 del Código Penal, y pago de las correspondientes costas; En relación a Constantino Seara Seara como constitutivos de un delito contra la seguridad de los trabajadores del artículo 316 del Código Penal, entendiéndose que se cometió con imprudencia grave del artículo 317 del Código Penal y entendiéndose de aplicación lo establecido en el artículo 318 del Código Penal para personas jurídicas, sin concurrir circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, y solicitando la imposición de una pena de cinco meses de prisión, con inhabilitación para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, multa de seis meses menos un día con una cuota diaria de cien euros, con la responsabilidad personal subsidiaria prevista en el artículo 53 del Código Penal, y pago de las correspondientes costas; Y en relación a Juan María Loureda Mantiñán como constitutivos de un delito contra la seguridad de los trabajadores del artículo 316 del Código Penal, entendiéndose que se cometió con imprudencia grave del artículo 317 del Código Penal y entendiéndose de aplicación lo establecido en el artículo 318 del Código Penal para personas jurídicas, sin concurrir circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, y solicitando la imposición de una pena de cinco meses de prisión, con inhabilitación para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, multa de seis meses menos un día con una cuota diaria de cien euros, con la responsabilidad personal subsidiaria prevista en el artículo 53 del Código Penal, y pago de las correspondientes costas.

Por dicha acusación se manifestó retirar respecto de los anteriores la acusación que venía ejerciendo por los delitos de homicidio imprudente y lesiones imprudentes y la retirada de toda acusación, homicidio imprudente, lesiones imprudentes y contra la seguridad de los trabajadores, en relación a los acusados José Manuel Otero Cores, Manuel Castro Mosquera, José Manuel Fernández Torres y José Alejandro Serrano Cabrera, interesándose para los mismos el dictado de una sentencia absolutoria. Finalmente tal acusación popular manifestó retirar la petición de clausura definitiva de las empresas Estructuras y Montajes de Prefabricados S.L., y Puentes y Calzadas Empresa Constructora S.A.

TERCERO: Que las defensas de cada uno de los acusados interesaron respectivamente para cada uno de sus defendidos la libre absolución de los mismos con todos los pronunciamientos favorables.

CUARTO: Formuladas las conclusiones definitivas y calificación jurídica por las partes acusadoras y habiéndose retirado tanto por la acusación pública como por las acusaciones populares toda petición de condena en relación a los acusados José Manuel Otero Cores y Manuel Castro Mosquera, S.S^a, haciendo uso de la potestad que le atribuye la Ley, y en base al

principio acusatorio, dictó sentencia absolutoria in voce en Sala respecto de los mismos, sin perjuicio de su redacción por escrito.

HECHOS PROBADOS

PRIMERO: Queda probado, y así se declara, que promovida por el Ministerio de Fomento la obra de construcción de la autovía del mediterráneo, Nacional 340 de Cádiz a Barcelona, en el tramo de La Herradura-Taramay, en el término municipal de Almuñécar, la misma se adjudicó a la entidad "La Herradura UTE", asociación de diversas entidades mercantiles. La UTE suscribió contratos con diversas empresas especializadas en el sector, así, y entre otras, suscribió con la entidad Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A., un contrato de ejecución para la realización de los trabajos de construcción de los viaductos de hormigón en el tramo de autovía adjudicado, y a su vez suscribió con la mercantil Douro Montemuro SCL, la ejecución de diversas unidades de obra. En el tramo indicado, y entre otros, se encontraba el llamado viaducto de Río Verde, en cuya construcción se hizo uso de una autocimbra para ejecutar los tableros que en su momento constituirían las calzadas de la futura autovía. La autocimbra es una estructura metálica auxiliar fija que se mueve de 130 x 13,5 x 7,5 metros. El fabricante y propietario de la autocimbra, en concreto de la AC-55-E, es la entidad Puentes y Calzadas, Empresa Constructora, S.A., que es cabeza del grupo empresarial al que pertenece Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. Tal autocimbra está compuesta por un conjunto de piezas modulares atornilladas entre sí, son las llamadas baterías, existiendo dos baterías centrales, cada una de ellas formada por nueve módulos, existiendo también una punta de avance constituida por dos módulos y una cola formada también por dos módulos. Las baterías se van deslizando, mediante un sistema hidráulico de rodillos y botellas, por los rodillos de avance y la bancada de rodillos. Tal estructura se apoya sobre anillos montados sobre la cabeza de cada una de las pilas, existiendo tres anillos, dos de apoyo y otro para la maniobra de avance de la autocimbra.

El día 7 de noviembre de 2.005, antes de producirse el siniestro, la autocimbra se encontraba en estado de avance pues se trataba de colocarla en una nueva posición con vistas a seguir desarrollando actividades de encofrado y hormigonado. Pasadas las tres de la tarde, en un momento dado, se produjo una avería eléctrica, un corte de suministro en uno de los cables eléctricos de alimentación de la centralita de avance de la batería derecha, por lo que la cimbra se detuvo automáticamente accionando no obstante también el electricista el mecanismo de parada. Parada la autocimbra ésta se mantuvo detenida y apoyada sobre tres pilares durante un periodo de tiempo no superior a varios minutos, hasta que en un momento dado, y antes de que se pudiese reparar la avería eléctrica, por causas que no han podido determinarse, al margen de hipótesis a las que se ha llegado por un diagnóstico de descarte tras años de estudios por diversos

peritos técnicos expertos en la materia mediante estudios, ensayos, cálculos, prácticas, reproducciones, análisis, pruebas..., la autocimbra rompió por el marco trasero produciéndose su colapso, es decir, su caída y precipitación al vacío, arrastrando a siete de los doce trabajadores que en esos momentos se encontraban en la misma. Seis resultaron fallecidos, en concreto Marcio Adriano Ferrerira Meneses, Eduardo Ayaso Sobrido, Joaquin Mateus Pacheco Moreira, Francisco Da Silva Soares, Antonio Fernando Alves de Barros y Paulo Filipe Machado Fernández, y uno herido gravemente. Además otros trabajadores que estaban en tierra resultaron lesionados con carácter leve. Ni los trabajadores que resultaron lesionados ni las familias de los fallecidos efectúan reclamación económica alguna en tanto que todos los perjudicados han manifestado su renuncia por haber sido ya indemnizados.

SEGUNDO: En el momento que tuvo lugar el accidente la posición profesional que ocupaba en la obra cada uno de los que han sido acusados en las actuaciones era la siguiente: -Pablo Jiménez Moreno de Barreda era el ingeniero director del proyecto de ejecución de la obra correspondiéndole la dirección facultativa de la misma. -Juan Mena Delfa era el coordinador de seguridad y salud del Ministerio de Fomento. -José Manuel Fernández Torres era el gerente o representante legal de la UTE. -José Alejandro Serrano Cabrera era el jefe de obra de la UTE. -Ana Isabel Diego Peralvo era la técnico de seguridad y salud de la obra de la UTE. -Constantino Seara Seara era el representante legal de Estructuras y Montajes de Prefabricación S.A. -José Luis Reyero Hernández era el técnico de prevención de riesgos laborales de Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. -Enrique Carlos Torrente Martínez era el jefe de obra de Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. -José Manuel Otero Cores era el encargado de obra de Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. -Manuel Castro Mosquera era el capataz de obra de Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. -Y Juan María Loureda Mantifian era el representante legal de la entidad Puentes y Calzadas, Empresa Constructora, S.A.

TERCERO: La cimbra, que contaba con el adecuado expediente técnico de construcción, con los informes de inspección reglamentaria y también, pese a no ser necesario, con el certificado y conformidad CE, estaba bien montada y presentaba una completa fiabilidad estructural en el momento en que se trabajaba con ella no habiéndose podido determinar mediante las variadas, modernas y complejas pruebas periciales que se han practicado la causa cierta que motivó el problema en el marco trasero y con ello la caída de la autocimbra estimándose como meras hipótesis que la causa pudo estar en problemas de la tornillería o de las soldaduras, si bien no existen datos objetivos que permitan determinar que efectivamente en las uniones atornilladas de la cimbra que cayó o las uniones soldadas de la misma se produjese incidencia alguna. El mismo día de ocurrir los hechos tanto las uniones atornilladas como las soldaduras fueron revisadas de forma debida por el personal autorizado al que correspondía, adecuado y cualificado, al

margen de las revisiones periódicas a que las mismas y el resto de la cimbra estaban sometidas y que fueron correctas, por encima incluso de la marcadas por el Manual de Instrucciones del Fabricante, llegándose a establecer modernos sistema de control periódico, y cuyas instrucciones de utilización y mantenimiento también se cumplieron, existiendo mecanismos específicos de control para el seguimiento del mantenimiento de la cimbra.

En la obra existía una planta de hormigonado. Tal planta de hormigonado contaba con un anexo específico en materia de seguridad, en materia de prevención y además en el momento concreto de avance de la cimbra por las inmediaciones de la planta de hormigón se adoptaron medidas preventivas específicas para evitar situaciones de riesgo tales como diversas y variadas redes, delimitación de la zona para camiones y personal, confección de un marco o pórtico metálico en la caseta para la protección, personal de paso, establecimiento de rodapiés, modificación del sitio de lavado de las cubas de hormigón...existiendo incluso actas relativas a la coordinación de seguridad sobre tal extremo. La caída total de la autocimbra y su incidencia en la planta de hormigón, por extraordinaria, no era un riesgo previsible.

La utilización de una grúa existente en el lugar de los hechos por personal especializado para levantar la punta de la cimbra hasta la cota de los rodillos ni tuvo incidencia alguna en el colapso de la cimbra ni era algo prohibido o inusual no implicando riesgo alguno y no requiriendo una autorización específica.

Antes de la caída de la autocimbra ésta se paró, consecuencia de la rotura de un cable eléctrico, rotura ordinaria, normal, que en modo alguno reveló una situación real de riesgo que denotase la necesidad de activación de un plan de emergencia que obligase al desalojo de la cimbra.

En aplicación de un convenio de colaboración con Fomento técnicos en seguridad de los sindicatos tenía facultades para inspeccionar la totalidad de la obra, con libre acceso a instalaciones y documentación, y facultades para hacer constar la existencia de anomalías. En fecha 20 de septiembre de 2.005 se efectuó visita por una técnico de seguridad de UGT, quien mantuvo contacto con la responsable de coordinación de seguridad y con los técnicos de prevención, y en la documentación que se cumplimentó tras girar tras visita, y en relación a la misma, no se hizo constar anomalía alguna en materia se seguridad y salud, ni en relación a la obra en su conjunto ni en relación a la autocimbra. Tampoco respecto de la utilización de una grúa, cualificación profesional de las personas que manipulaban la autocimbra y la existencia de una planta de hormigón.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRELIMINAR: Es obligado comenzar la presente resolución advirtiéndolo que el proceso de formación y convicción judicial que la ha presidido en todo momento ha estado envuelto en dos sentimientos si no enfrentados sí que contradictorios, de un lado el de pesadumbre que supone siempre enjuiciar unos hechos fatídicos, consecuencia de los cuales se produjo el desgraciado fallecimiento de seis trabajadores, con el consiguiente destrozo de sus respectivas familias, y de otro lado el de efectuar un estudio de las circunstancias, pruebas y hechos conforme, lógicamente, a parámetros de legalidad, y si no olvidando sí que tratando de lograr que tan nefasto resultado no conduzca o incida en forma alguna en el proceso de formación y convicción psicológica para el inaceramiento de la presente resolución judicial que no es sino el resultado de la percepción, razonamiento y valoración de la prueba plasmado en una decisión.

No se trata de ningún modo, como por alguna acusación se ha pretendido, de dictar una sentencia ejemplarizante que sea punto de referencia o de partida para hechos de una gravedad parecida, con penas que hasta última hora eran absolutamente desorbitadas en algún caso, y ello partiéndose erróneamente de la premisa de que el gravísimo resultado debía conducir necesaria e inevitablemente la entrada del Derecho Penal más grave, punitivo y represivo, básicamente porque tal línea de actuación, en atención únicamente al mero resultado, podría suponer descalificar por ineficaz la abundante normativa social, administrativa y laboral existente en nuestro ordenamiento jurídico, debiendo entenderse el Derecho Penal como última ratio, rigiendo los principios de legalidad, proporcionalidad y culpabilidad, máxime si se tiene en cuenta que la llamada siniestralidad laboral es, como se ha destacado reiteradamente por diversos autores y magistrados, una de las materias donde confluyen mayores intereses, humanos, económicos, sociales, familiares, mediáticos y jurídicos y donde además podemos encontrarnos la actuación de un mayor número de jurisdicciones; piénsese que un siniestro laboral podría llegar a ser conocido por la jurisdicción civil, la social, la contencioso-administrativa y la penal.

Resulta incuestionable que la época que vivimos, del progreso, del bienestar, de la industrialización, de la tecnología y de la comodidad pasa necesariamente por la asunción de importantes riesgos, también lógicamente en materia laboral, pero tal asunción de riesgos, con lo que ello conlleva y se asume, en modo alguno puede suponer una negación o una renuncia directa o indirecta a un mayor y mejor esfuerzo en políticas preventivas que traten si no de eliminar, tarea ésta que se ve imposible dada la naturaleza de la sociedad descrita en la que hoy vivimos, sí que de reducir drásticamente el número de accidentes laborales, lo que pasa necesariamente por una mejora y un mayor compromiso político, social y

económico por parte de los empresarios, de los trabajadores y del propio Estado, pues como vienen destacando no solo ya las organizaciones sindicales sino también empresariales la lucha contra la siniestralidad laboral debe convertirse en un objetivo esencial, prioritario y común máxime cuando ciertas condiciones laborales o la omisión de algunas de ellas en el trabajo pueden afectar no solo ya a la seguridad del trabajador sino también a su propia dignidad personal, tratándose ello de evitar mediante una doble articulación: de un lado la prevención, que comprende sanciones administrativas y penales, y de otro lado mediante las prestaciones de seguridad social, todo ello al objeto de dar cumplimiento a la reclamación que ya desde antiguo viene exigiendo la propia Organización Internacional del Trabajo de un trabajo digno y decente, sin riesgos y en condiciones seguras, si bien, como ocurre en el caso de autos, y por las razones que se explicitaran, el accidente no guarda relación alguna con la explotación laboral.

El actual mercado laboral y la agónica situación que sufre en estos momentos (no pueden calificarse de otra forma a la vista de los datos objetivos que todos conocemos y obvia citar) dificulta enorme y lógicamente políticas de prevención de riesgos pero en modo alguno puede ello suponer un decaimiento o una merma en la lucha contra la que se ha revelado una auténtica lacra social de nuestra época en muchos casos reflejada en tan solo meras y frías estadísticas que olvidan el drama personal, familiar y económico que esconde cada muerte en el trabajo. En todo caso, como se advirtió, no se pretende impartir una justicia ejemplar sino justa, justicia que parte herida con independencia del sentido de la resolución, de condena o absolucón, por el hecho de impartirse transcurridos ya casi siete años desde la ocurrencia de los nefastos hechos, si bien tan larga espera sí que puede encontrar justificación, en la extensa y profunda investigación practicada con unos peritajes técnicos complejísimos donde no se han escatimado variadísimos esfuerzos profesionales, personales y económicos, y también consuelo en el hecho de que, sin duda, como señalaron algunos de nuestros mejores expertos en la materia sí que ha servido como punto de inflexión y referencia para mejorar la seguridad de cara al futuro.

PRIMERO: Tras la valoración en conciencia de las pruebas practicadas en el acto de juicio oral no solo no se puede alcanzar la convicción de que los acusados interviniesen en los hechos delictivos que se les imputan sino que se alcanza la convicción de que ningún hecho delictivo fue cometido por los mismos. La prueba plenaria practicada, bajo los principios de inmediación, oralidad, publicidad y concentración, básicamente la declaración de los propios acusados, que en muchos de ellos parecía responder más a una pericial que a la de un acusado dada su cualificación profesional, variadísimas declaraciones testificales, algunas de ellas muy cualificadas en tanto fueron trabajadores accidentados y presentes en el momento de ocurrencia del siniestro, múltiples periciales técnicas y la amplia documental

ya obrante en los autos, junto con la aportada al inicio de las sesiones, permite afirmar que no ha resultado probado el delito por el que finalmente las acusaciones populares han acabado ejerciendo acusación; lo contrario, la prueba acreditó que los acusados en modo alguno deben responder penalmente del delito contra la seguridad de los trabajadores del que se les acusa pues en modo alguno ha quedado enervada la presunción de inocencia de los mismos y que el artículo 24 de la Constitución Española ampara a toda persona acusada de cualquier infracción penal.

Lo expuesto lleva a concluir que en el caso de autos no existen pruebas que destruyan la presunción de inocencia que garantiza el derecho del acusado a no ser condenado mientras su culpabilidad no haya quedado establecida, más allá de toda duda razonable, obteniéndose de la valoración de las pruebas de cargo. En este sentido el Tribunal Constitucional viene declarando sistemáticamente que la presunción de inocencia queda únicamente desvirtuada si existe una mínima actividad probatoria de cargo que permita al Tribunal sentenciador valorarla en conciencia; y en el caso de autos existe material probatorio para poder afirmar que ninguno de los acusados intervino en la comisión de ilícito alguno.

Como prolongación a lo dicho en torno a la inocencia de los acusados recordar que, como se ha expuesto en los antecedentes de hecho, en relación a dos de los acusados, en concreto José Manuel Otero Cores y Manuel Castro Mosquera, ninguna acusación se acabó formulando contra los mismos, de ahí que de forma directa, sin necesidad de valoración alguna de prueba, y conforme el principio acusatorio que informa nuestro Derecho Penal, proceda, sin más, su absolución.

SEGUNDO: Inicialmente deben ser objeto al menos de mención dos cuestiones que se plantearon durante el acto del juicio, a saber:

1ª) Cuestiones previas planteadas por las partes, tanto por las acusaciones como por las defensas:

Con carácter previo a la práctica de la prueba que venía acordada, al inicio de la primera de las sesiones de juicio, por las partes se plantearon diversas cuestiones, todas ellas resueltas en la propia Sala. De entre todas ellas debe destacarse la que fue documentada por auto de tres de febrero relativa por las razones que obran en el mismo al apartamiento del proceso de uno de los que eran acusados en tanto que se entendía, en aplicación de la jurisprudencia del Tribunal Supremo existente al respecto, así sentencias de 17 de diciembre de 2.007, caso Botín, 8 de abril de 2.008, caso Atuxta, y 20 de enero de 2.010, caso Ibarrexe, que no era posible la apertura de juicio oral a instancias de la acusación popular cuando la acusación particular, que en el caso que nos ocupa no se ejerce, y el Ministerio Fiscal no habían ejercido acción penal, entendiéndose en aplicación de la doctrina jurisprudencial que en el auto se señalaba que cuando no cabía acusación

particular por tratarse de delitos que protegen bienes jurídicos de índole colectiva la acusación popular sí que estaba legitimada para pedir en solitario la apertura de juicio oral pero que en el caso que nos ocupaba sí que había acusación particular y cuestión distinta era que no se hubiese constituido. Se da por reproducido el mencionado auto.

Pues bien, en fase de calificación jurídica final el Ministerio Fiscal manifestó retirar toda la acusación que venía ejerciendo para todos los acusados, lo que conllevó que se solicitara expresamente por las defensas en vía de informe que de forma directa se procediese a dictar sentencia absolutoria entendiéndose por las mismas que al haberse retirado la acusación pública y al no existir acusación particular se planteaba un supuesto análogo al resuelto en las cuestiones previas en tanto que las acusaciones populares no podían mantener la acusación en solitario. Señalar al respecto que pese a lo que se manifestó por las defensas en sus informes, y aún reconociendo que se trata de una cuestión ciertamente controvertida, la situación no es como dicen las mismas análoga a la que antes aconteció, y ello por la sencilla razón de que el apartamiento que se hizo del proceso de uno de los acusados resolviéndose una cuestión previa se practicó con carácter previo a la práctica de la prueba mientras que la cuestión que ahora se plantea tuvo lugar una vez finalizada la práctica de la prueba en el plenario y en fase de calificación final e informe. El hecho de que así lo solicitaran algunas de las defensas, la no existencia de un cuerpo de doctrina jurisprudencial que resuelva una cuestión como la planteada en el momento procesal señalado y el hecho de que la presente sentencia sea absolutoria por las razones que se irán explicitando obliga a entrar sobre el fondo del asunto y resolver previa valoración de la prueba practicada; y

2ª) La modificación de las calificaciones o conclusiones provisionales por las acusaciones:

Por las acusaciones populares se modificaron sus calificaciones jurídicas en tanto no elevaron a definitivas sus conclusiones provisionales, retirándose la totalidad de la acusación respecto de algunos acusados y suprimiendo para el resto de los mismos los delitos más graves por los que se venía provisionalmente formulando acusación en tanto se terminó por no formular acusación alguna por los delitos de homicidio y lesiones imprudentes. Resulta loable en relación a tales acusaciones que tras la práctica de la prueba en el plenario, y en vía de calificación definitiva, se modificasen las conclusiones que hasta entonces habían venido sosteniendo, al margen de la retirada de toda acusación en relación a ciertos acusados, en tanto ello supone una adecuación de la calificación jurídica final al resultado del juicio oral, viniendo así a dar cierta validez a algunas de las conclusiones a las que se llegó de forma clara consecuencia del resultado de la práctica de la prueba, aunque no se compartan, por las razones que se explicitarán, la idea de que los acusados deban responder de delito alguno.

Si loable es, como se ha dicho, tal modificación de las acusaciones populares mención especial merece, y así lo destacaron las propias defensas, la retirada de la acusación manifestada en el acto de juicio por el Ministerio Fiscal. Tal retirada de acusación por el Sr. Fiscal, y por ende de la Fiscalía, no es sino una muestra de ejercicio de responsabilidad que no hace sino recordarnos la grandeza de la fase de juicio oral, de la fase de enjuiciamiento, pues es en ésta, y no en otra del procedimiento, donde se practica la prueba que determinará en suma la culpabilidad o inocencia de los acusados. Efectivamente, la existencia de un resultado tan grave como el ocurrido, la existencia de acusaciones populares constituidas por organizaciones sindicales y la propia trascendencia mediática que ha tenido el presente juicio dificultaban la adopción de tal decisión, pudiendo haber sido fácil mantener la acusación o simplemente modificarla, sin embargo, si como manifestó el Sr. Fiscal durante su informe la convicción, tras la práctica de la amplísima prueba practicada durante el plenario, no era la de existencia de dudas o sospechas sino la de que los acusados no eran autores de ilícito alguno la conclusión lógico jurídica procedente con el propio principio de legalidad es la que se adoptó. Es de justicia decir que tal manifestación de independencia, entendida ésta como decía Castan como una ausencia de presiones en el proceso, en modo alguno es incompatible con los principios de unidad y dependencia jerárquica a los que se refiere el Estatuto Orgánico de la Institución, lo contrario, enaltece la figura de la acusación pública y el papel que desarrolla en la Administración de Justicia.

Dicho lo anterior, y por razones de claridad expositiva, debe comenzar la presente resolución efectuándose, sin pretenderse en modo alguno un estudio exhaustivo o en profundidad, unas someras referencias al único delito por el que finalmente se ejerció acusación, en concreto un delito contra la salud y seguridad laboral del artículo 316 del Código Penal, o en su caso como se interesó en su modalidad imprudente del artículo 317 del Código Penal.

El artículo 316 del Código Penal sanciona a los que con infracción de las normas de prevención de riesgos laborales y estando legalmente obligados no faciliten los medios necesarios para que los trabajadores desempeñen su actividad con las medidas de seguridad e higiene adecuadas, de forma que pongan así en peligro grave su vida, salud o integridad física.

Se trata de un tipo penal de estructura omisiva o más propiamente de infracción de un deber que protege la seguridad en el trabajo, entendido como la ausencia de riesgo para la vida y la salud del trabajador dimanante de las condiciones materiales de la prestación del trabajo, donde el peligro ha de ser grave y donde la expresión "no facilitación de medios" dificulta la inclusión de algunas conductas. Hablamos de una infracción de "peligro" no siendo necesario que se produzca el resultado lesivo o mortal, debiéndose concretar en un peligro real y grave, tanto por la inminencia del mismo como por su severidad. De producirse el resultado es cuando estaríamos

ante un posible delito de homicidio por imprudencia o de un delito de lesiones por imprudencia, o en su caso ante una falta. Sin entrar en un estudio teórico del delito sí que debe ser objeto de referencia la conducta típica que lo constituye. Como se ha dicho se trata de un tipo de estructura omisiva o más propiamente de infracción de un deber que protege la seguridad en el trabajo, entendido como la ausencia de riesgo para la vida y seguridad del trabajador dimanante de las condiciones materiales de la prestación del trabajo. Como señala nuestro más alto Tribunal responde a la idea de adelantar la línea de intervención punitiva y tiene la estructura característica de un delito de omisión y de peligro concreto grave, que lo configura autónomamente de los delitos de resultado.

Existen en el delito dos aspectos fundamentales que a la postre marcarán el resultado de la presente resolución, de un lado el hecho de que el peligro debe ser grave debiendo valorarse de forma conjunta la probabilidad de que se produzca el daño y la severidad del mismo e interpretándose el adjetivo de forma restrictiva en tanto que lo contrario podría suponer una invasión del derecho administrativo sancionador, y de otro lado que para la realización del tipo a través de la conducta típica no puede bastar con que el sujeto activo del delito no facilite los medios suficientes a los trabajadores generándose una situación de peligro grave hacia ellos sino que es estrictamente necesario la infracción de alguna norma de prevención de riesgos laborales, habiéndose señalado por el Tribunal Supremo, así sentencia de fecha 29 de julio de 2.002, que la integración del tipo penal con la normativa de prevención de riesgos laborales sólo deber ser en relación con la infracción de los más graves preceptos cuya omisión es capaz de generar aquel grave peligro. Finalmente en relación al artículo 317 del Código Penal al que aluden las acusaciones para el supuesto de entenderse que el ilícito se cometió de forma imprudente, indicar que pueden incluirse en el tipo tanto comportamientos dolosos relativos a la infracción de la normativa de seguridad pero imprudentes en relación con el resultado de peligro como aquellos en los que la actividad imprudente tiene por objeto aquella normativa. La completa omisión de toda previsión y medida daría lugar a la comisión del tipo en su forma dolosa, artículo 316 del Código Penal, mientras que la insuficiencia o defectuosidad podría abocar a la realización imprudente del tipo, artículo 317 del Código Penal, entendiéndose que el tipo culposo únicamente podrá existir cuando el sujeto activo del delito no llega a representarse de forma perfecta el peligro que su omisión provoca, cuando existe la creencia de que la ausencia de medidas no genera un riesgo grave, siendo una cuestión en todo caso a estudiar en la modalidad culposa si puede imputarse al sujeto activo el haber omitido medidas de seguridad por no haberse representado, debiendo haberlo hecho por la posición que ocupa, el posible resultado consecuencia de la falta de las mismas.

TERCERO: Se formula acusación entendiéndose, en síntesis, que se vulneraron las normas de prevención de riesgos laborales contenidas, según

expresa mención de las propias acusaciones, en los artículos 14.2.3 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en relación con los artículos 1 a 6 del Real Decreto 486/97 relativo a seguridad y salud en los lugares de trabajo; los artículos 3 y 5 del Real Decreto 773/97 sobre disposiciones de seguridad y salud laboral en relación a la utilización de equipos de protección individual; el artículo 17 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en relación con los artículos 3, 4 y 5 del Real Decreto 1215/97 sobre disposiciones de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo; y los artículos 2, 1c, 7, 1 y 11 del Real Decreto 1627/97 sobre disposiciones de seguridad y salud en obras de construcción; amén de incumplirse por los acusados, en palabras de la acusación, lo recogido en el Manual de Instrucciones de la autocimbra incluido como anexo al Plan de Seguridad en relación con la misma. En concreto, para las acusaciones existió una situación de riesgo no controlada, una puesta en peligro para los trabajadores tanto de aquellos que estaban trabajando en la autocimbra como para aquellos que hacían uso de la grúa y los que se encontraban en la planta de hormigón, y ello, a juicio de las acusaciones populares, por las siguientes razones:

1ª.- Porque no se efectuó una adecuada revisión de la uniones atornilladas de la autocimbra en tanto que únicamente se efectuaba un control visual tras el cual se efectuaba apretamiento con llave y maza de golpeo sin hacerse uso alguno de una llave dinamométrica que era lo debido;

2ª.- Porque no se efectuó una adecuada revisión del estado de las soldaduras de la autocimbra en tanto que tal revisión únicamente se efectuaba de forma visual sin empleo de ninguna otra técnica, tales como radiografía, ultrasonido...;

3ª.- Porque se hizo uso de una grúa existente en el lugar de los hechos para levantar la punta de la cimbra hasta la cota de los rodillos cuando el uso de tal grúa no estaba previsto para tales fines;

4ª.- Porque la autocimbra fue manipulada por personal no autorizado que debería haber tenido más cualificación profesional para dirigir las maniobras de la misma;

5ª.- Porque debajo, a la sombra de la autocimbra, existía una planta de hormigón cuya actividad no fue suspendida en tanto la cimbra avanzaba sobre la misma; y

6ª.- Porque una vez se produjo la parada de la autocimbra por rotura de un cable eléctrico no se procedió al desalojo de las personas que en la misma se encontraban incumpléndose así el plan de evacuación, de desalojo, previsto para la autocimbra para supuestos de emergencia.

Frente a tal acusación, y al margen de que cada uno de los letrados de los acusados argumentó una defensa propia para cada uno de sus defendidos atendiendo básicamente al cargo profesional, posición o función que cada uno de ellos desarrollaba en el momento de suceder los hechos, y por ello de la propia posición de garante que cada uno tenía tratando de justificar el por qué de una ausencia de responsabilidad concreta atendiendo a las características propias de sus respectivas funciones, lo cierto es que todas las defensas vinieron a formular una línea argumental que consciente o inconscientemente resultó análoga tratando de acreditar una falta de vulneración de las normas preventivas de seguridad, es más, afirmando que las mismas excedían con creces las que legalmente correspondían y entendiendo que lo sucedido, caída o colapso de la autocimbra, era un hecho que resultaba absolutamente imprevisible y como tal inevitable.

A criterio de quien suscribe la amplísima prueba practicada resuelve muchas de las incógnitas planteadas si bien no, como se indicará, la más importante cual es la razón por la que colapsó la autocimbra; en todo caso, y al objeto de poder plasmar de forma coherente, ordenada y sistemática la valoración de la prueba se hace necesario descomponer el estudio y análisis de las cuestiones a dilucidar en diversos bloques, algunos de ellos interrelacionados o conectados entre sí, básicamente porque resulta difícil trasladar a la presente resolución el resultado de valoración de una prueba tan extensa y compleja, con pericias en algún caso de miles de folios, máxime cuando la totalidad de las practicadas presenta aspectos rigurosamente técnicos propios de una actividad muy especializada y cuando no se trata en modo alguno de copiar simplemente el resultado de las pericias sino de explicitar las razones por las que se llegaron en las mismas a ciertas conclusiones. Tales bloques de estudio deben ser los siguientes:

1º) Construcción del acueducto, circunstancias previas al accidente y posición profesional de cada uno de los acusados al momento de suceder los hechos;

2º) La caída de la autocimbra y las causas eficientes por las que se produjo el accidente; y

3º) Materia preventiva, vulneración de normas de seguridad de los trabajadores y acciones u omisiones que se achacan a cada uno de los acusados;

Previo al estudio de cada uno de los bloques deben ser resueltas dos alegaciones jurídicas de las defensas, a saber:

1ª) Se manifestó en vía de informe por todas las defensas que se había vulnerado su derecho de defensa en tanto en los escritos de acusación provisional de las acusaciones populares no se contenía un relato de hechos concreto en relación a cada uno de los acusados que permitiese identificar y conocer con exactitud las acciones u omisiones que individualmente se atribuían a cada uno de los acusados, ignorándose por ello de lo que realmente se acusaba a cada uno de ellos, colocándose a los mismos en una posición de absoluta indefensión en tanto habían ignorado durante el juicio de que se les acusaba realmente de forma individualizada no siendo hasta la fase de calificación e informe cuando las acusaciones populares individualizaron el comportamiento que se "achacaba" a cada acusado, entendiéndose que ello resultaba procesalmente inadmisibile.

Frente a tal cuestión decir que basta ver los escritos de acusación provisional de las acusaciones populares para advertir que los mismos no son precisamente un ejemplo de rigor técnico y depurada técnica jurídica, y tampoco de claridad y precisión, pues efectivamente se efectúa un relato de hechos conjunto donde no se va describiendo exhaustivamente la posición de cada uno de los acusados, es más, respecto de algunos de ellos ni siquiera se les refiere nominativamente, y donde no se fija de forma concreta el comportamiento, activo u omisivo, de cada uno de ellos integrador de la conducta típica por la que se ejerce acusación. Sorprende en tales escritos de acusación que a la hora de fijar las penas interesadas no se haga uso de las reglas del concurso previsto legalmente y que incluso se llegue a acusar a cada uno de ellos por variados delitos del artículo 316 del Código Penal. Dicho lo anterior, tampoco puede compartirse la alegación de las defensas de que lo expuesto les impidiese absolutamente, como se dijo, ejercer su derecho de defensa. Igualmente sorprende en torno a tal cuestión que ese alegato de indefensión a la vista de los términos en que se presentaron en su día los escritos de acusación provisional de las acusaciones populares no fuese efectuado, "denunciado", una vez se dio traslado a cada uno de los acusados para presentar escrito de defensa y tampoco nada se manifestase en torno a tal cuestión una vez abierto el acto de juicio oral y como cuestión previa denunciando vulneración de derechos fundamentales, como hubiese correspondido, de ahí que si bien es cierto que las concreciones por las acusaciones durante la fase de informe lo fueron en un momento inadecuado, de forma anómala, también extemporánea fue la denuncia que efectuaron las defensas en la misma fase procesal sin haber manifestado nada hasta entonces. Basta ver el escrito de acusación formulado en su día por el Ministerio Fiscal para comprobar cómo los acusados sí que tuvieron conocimiento del comportamiento, de las acciones u omisiones concretas, que se imputaban a cada uno de ellos, y tal acusación se mantuvo hasta la fase de calificación final. Decenas de horas de juicio donde se trataron todos y cada uno de los temas que las partes propusieron e introdujeron como objeto de debate lleva a concluir que si existía alguna duda sobre la acusación concreta contra cada uno de los acusados la misma quedase

aclarada. Zanjar tal cuestión diciendo que mal se puede hablar de imposibilidad de ejercer la defensa cuando todos y cada uno de los letrados la ejercieron de forma contundente, clara y apasionada durante el acto de juicio oral; y

2ª) Se alegó también por las defensas que resultaba absurdo retirar la acusación por los delitos de resultado y mantener la acusación por el delito de riesgo en tanto que si no se podía hablar de omisión de medidas de seguridad en relación al resultado en modo alguno se podía hablar de omisión de normas de seguridad en relación a situaciones de peligro.

La cuestión, que en cierto modo se comparte, no está bien planteada. A criterio de quien suscribe resulta cuanto menos anómalo, habiéndose producido resultados lesivos y mortales consecuencia del colapso de la cimbra, que se retire la acusación por los delitos de resultado y se mantenga acusación por un delito de peligro entendiéndose que algunas de las conductas típicas que integran el artículo 316 del Código Penal, o en su caso del artículo 317 del Código Penal, están relacionadas precisamente con la caída de la autocimbra. Efectivamente, se ve lógico que se pueda mantener la acusación por el delito de riesgo o peligro en torno a conductas, acciones u omisiones, relativas a elementos que nada tengan que ver con la caída de la autocimbra y el resultado lesivo o mortal que la misma causó, así por ejemplo ubicación de la planta de hormigón, existencia y uso de una grúa, o incumplimiento del plan de desalojo, ahora bien, no resulta lógico retirar la acusación por el delito de resultado y pretender que ciertas conductas directamente relacionadas con la manipulación de la autocimbra, cuya caída o colapso generó ciertos resultados, lesivos y de muerte, tales como la falta de revisión de las uniones atornilladas, falta de revisión de las soldaduras o manipulación de la misma por personal no cualificado, puedan integrar los tipos de los artículos 316 y 317 del Código Penal, en tanto que es difícil imaginar que habiéndose producido de forma efectiva tal resultado el mismo pueda ignorarse para no acusar por el delito de resultado y sí acusar por un delito de riesgo dado que se da concurso de normas y los tipos de homicidio o lesiones imprudentes desplazan a los de riesgo sólo cuando como consecuencia de la infracción de normas de prevención de los riesgos laborales se produzca el resultado que se pretendía evitar con ellas; el delito de resultado absorbe al de peligro, artículo 8.3º del Código Penal, como una manifestación lógica de la progresión delictiva, y solo cuando el resultado producido constituye uno de los posibles resultados de la conducta omisiva del responsable de las medidas de seguridad debe entenderse que existe un concurso ideal de delitos.

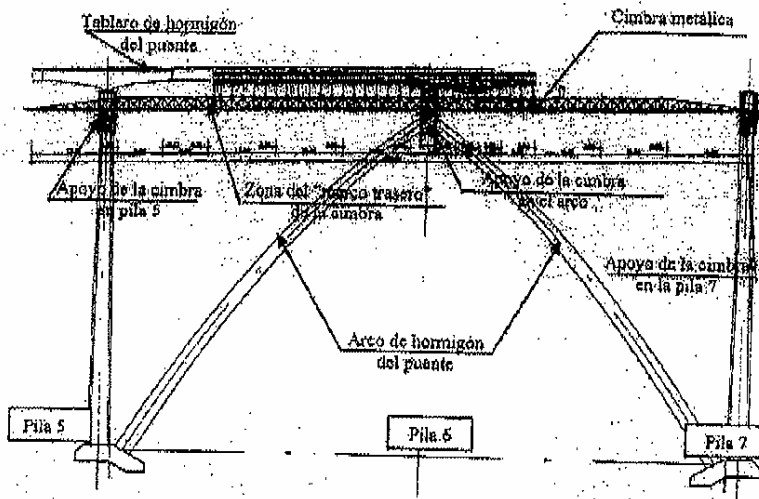
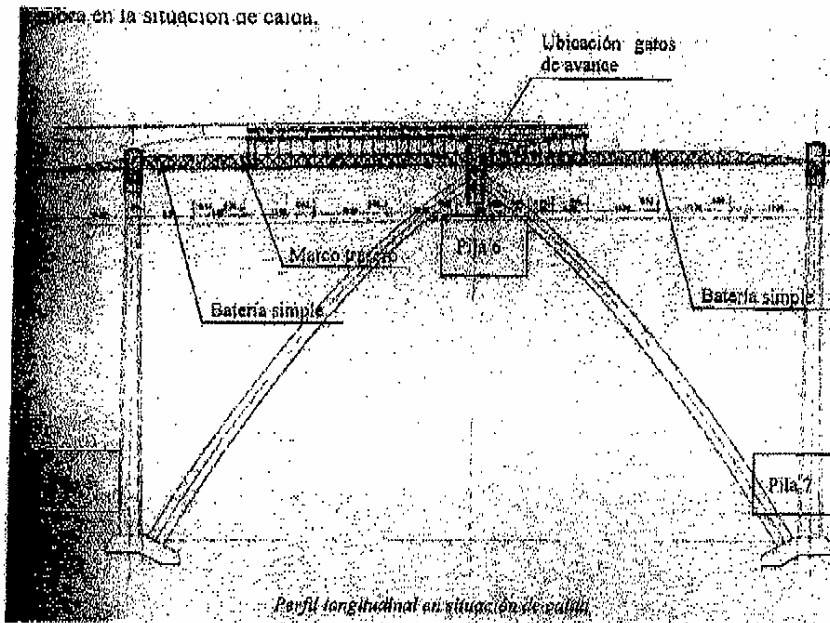
CUARTO: La construcción del acueducto, circunstancias previas al accidente y posición profesional de cada uno de los acusados el momento de sucesión de los hechos.

Promovida por el Ministerio de Fomento la obra de construcción de la autovía del mediterráneo, Nacional 340 de Cádiz a Barcelona, en el tramo de La Herradura-Taramay, en el término municipal de Almuñécar, la misma se adjudicó a la entidad "La Herradura UTE", asociación de diversas entidades mercantiles. La UTE, como es normal y habitual en una obra de tal magnitud, suscribió contratos con diversas empresas especializadas en el sector, así suscribió con la entidad Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A., un contrato de ejecución para la realización de los trabajos de construcción de los viaductos de hormigón en el tramo de autovía adjudicado y a su vez suscribió con la mercantil Douro Montemuro SCL, de nacionalidad portuguesa, la ejecución de diversas unidades de obra. En el tramo indicado, y entre otros, se encontraba el llamado viaducto de Río Verde, en cuya construcción se hizo uso de una autocimbra para ejecutar los tableros que en su momento constituirían las calzadas de la futura autovía.

En el momento del accidente la posición profesional de cada uno de los acusados era la siguiente, a saber: -Pablo Jiménez Moreno de Barreda era el ingeniero director del proyecto de ejecución de la obra correspondiéndole la dirección facultativa de la misma. -Juan Mena Delfa era el coordinador de seguridad y salud del Ministerio de Fomento. -José Manuel Fernández Torres era el gerente o representante legal de la UTE. -José Alejandro Serrano Cabrera era el jefe de obra de la UTE. -Ana Isabel Diego Peralvo era la técnico de seguridad y salud de la obra de la UTE. -Constantino Seara Seara era el representante legal de Estructuras y Montajes de Prefabricación S.A. -José Luis Reyero Hernández era el técnico de prevención de riesgos laborales de Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. -Enrique Carlos Torrente Martínez era el jefe de obra de Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. -José Manuel Otero Cores era el encargado de obra de Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. -Manuel Castro Mosquera era el capataz de obra de Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. -Y Juan María Loureda Mantiñan era el representante legal de la entidad Puentes y Calzadas, Empresa Constructora, S.A.

La autocimbra es una estructura metálica de impresionantes proporciones, 130 x 13,5 x 7,5 metros, generalmente usada para la construcción de viaductos, en concreto en el caso de autos usada para la ejecución in situ de los tableros que a la postre serían las calzadas de la autovía. El fabricante y propietario de la autocimbra, en concreto de la AC-55-E, es la entidad Puentes y Calzadas, Empresa Constructora, S.A., que es cabeza del grupo empresarial al que pertenece Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A. Tal autocimbra, de forma simplificada, está compuesta por un conjunto de piezas modulares atornilladas entre sí, son las llamadas baterías, existiendo dos baterías centrales, cada una de ellas formada por nueve módulos, existiendo también una punta de avance constituida por dos módulos y una cola formada también por dos módulos. Las baterías se van deslizando, mediante un sistema hidráulico de rodillos y botellas, por

los rodillos de avance y la bancada de rodillos. Tal estructura se apoya sobre anillos montados sobre la cabeza de cada una de las pilas, existiendo tres anillos, dos de apoyo y otro para la maniobra de avance de la autocimbra. Se estima oportuno a efectos de claridad expositiva y comprensión trasladar a la presente ilustración gráfica de la autocimbra a fin de que pueda observarse el diseño, su colocación y algunos de los elementos que la componen y a los que se aludirá:



Antes de producirse el siniestro la autocimbra se encontraba en estado de avance pues se trataba de colocarla en una nueva posición con vistas a seguir desarrollando actividades de encofrado y hormigonado. En un momento dado se produjo una avería eléctrica, un corte de suministro en uno de los cables eléctricos de alimentación de la centralita de avance de la batería derecha, por lo que la cimbra se detuvo automáticamente accionando no obstante también el electricista el mecanismo de parada. Parada la autocimbra ésta se mantuvo detenida y apoyada sobre tres pilares durante un periodo de tiempo que no ha podido determinarse exactamente pero que en todo caso no fue superior a varios minutos, hasta que en un momento dado y antes de que se pudiese reparar la avería eléctrica y con ello reanudar el suministro de energía a la autocimbra, sin carga alguna de hormigón, se precipitó al vacío, arrastrando a siete de los doce trabajadores que en esos momentos se encontraban en la misma. Seis resultaron fallecidos y uno herido gravemente. Además otros trabajadores que estaban en tierra resultaron lesionados con carácter leve.

QUINTO: La autocimbra, el accidente y sus causas.

Es la pieza clave sobre la que giraron la práctica totalidad de las sesiones de juicio. Existen en los autos variados y extensos informes periciales, que fueron introducidos en sede de juicio oral por la declaración y testimonio de los peritos y expertos que en su día los elaboraron, y quienes han efectuado un completísimo estudio, no solo a nivel teórico partiendo de la abundantísima documental obrante en los autos sino también práctico con ensayos, análisis, cálculos, reproducciones, incluso llegándose a romper otra cimbra idéntica aplicando las mismas circunstancias que concurrieron en la que sufrió el accidente, tratando de estudiar su comportamiento, y en ninguno de tales informes se llega a establecer la causa cierta del colapso o caída de la cimbra. Todo lo contrario, la conclusión cierta a la que se llega es que no ha podido determinarse la causa real y efectiva del por qué de la caída de la autocimbra, estando en condiciones de afirmarse que el problema tuvo lugar en el marco trasero de la misma pero desconociéndose las causas que lo originaron.

Como se ha dicho fueron muchos y muy cualificados los peritos y expertos que prestaron declaración durante el acto del juicio, algunos de ellos auténticos especialistas en la materia, de los más reconocidos en el territorio nacional, y sus conclusiones técnicas, claras, rigurosas y sinceras deben ser recogidas. No se duda en modo alguno de la capacitación técnica, cualificación, profesionalidad y dedicación de cada uno de los expertos que efectuaron tales estudios, obrando pericia de la Comisión Técnica de Investigación del Ministerio de Fomento constituida, entre otros, por diversos ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y por el Sr. Pantaleón Prieto, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Catedrático de Estructuras Metálicas de la Universidad de Cantabria, peritos judiciales

constituidos por especialistas en la materia tanto del Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja como de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada, así los Sres. Gutiérrez y Tanner y el Sr. Ondina respectivamente, y otros muchos entendidos que dieron su pericia en el acto de juicio oral, sin perjuicio de la existencia del correspondiente dictamen por escrito, tales como el Sr. Beguería Latorre, arquitecto técnico de Madrid y técnico de prevención de nivel superior, los Sres. Millán y Navarro, que en sus respectivas condiciones dieron asistencia técnica a la investigación e inspección, el Sr. López Fando, quien fue Inspector de Trabajo durante años y experto en materia de prevención de riesgos, el Sr. Millanes, Catedrático de Estructuras y Puentes Metálicos; el Sr. De la Fuente, quien fue Inspector Provincial de Trabajo,....; Sus exposiciones y conclusiones podemos sistematizarlas de la siguiente forma:

1ª) La autocimbra no es una máquina sino una estructura auxiliar fija que se mueve.

Tal conclusión resulta incontestable a la vista de las declaraciones efectuadas por los dos principales expertos y técnicos en tal materia, en concreto el Sr. Pantaleón, Catedrático de Estructuras Metálicas, y el Sr. Millanes, también Catedrático de Estructuras y Puentes Metálicos, quienes coincidieron absolutamente en afirmar, e insistieron de forma contundente en tal extremo, que en modo alguno se podía hablar de la autocimbra como una máquina. En concreto el Sr. Pantaleón habló expresamente de elemento o estructura fija que se mueve, equiparando la cimbra a efectos ilustrativos a la camilla de un hospital, y el Sr. Millanes la definió como una estructura, un medio auxiliar, que se mueve. La cuestión no es baladí en tanto que su no determinación como máquina impide, como se llegó a pretender, que le sea directamente aplicable, sin más, sin una interpretación lógica y coherente, la normativa existente para las máquinas, cuando por razones obvias, y más allá de servir como mera referencia, tal normativa no se puede exigir como tal, sin perjuicio de las equivalencias y de las referencias que la misma pueda ofrecer. Todos los peritos coincidieron en señalar que en el momento de ocurrir el siniestro no existía una normativa reguladora específicamente de la autocimbra y su utilización. Así lo señalaron no ya los anteriores expertos citados en autocimbras sino la totalidad de los peritos que prestaron declaración y el propio inspector de trabajo, el Sr. Martín-Lagos, quien en su informe definitivo de fecha 30 de mayo de 2.007 afirma expresamente que no existía normativa específica reguladora para la construcción de estructuras metálicas como la cimbra y que tampoco existían recomendaciones o normas que definiesen el contenido del proyecto de construcción de la misma. Tales afirmaciones por escrito las confirmó en el juicio oral e incluso llegó a destacar que pese a esa falta de normativa específica reguladora de la construcción de la autocimbra la misma fue sometida al mercado CE, contando con la declaración CE de conformidad,

obrando en los autos la declaración CE de conformidad expedida por el fabricante, Puentes y Calzadas, y también el documento expedido por Norcontrol acreditando que la autocimbra de la que hablamos, la que cayó, poseía el marcado CE y la correspondiente declaración de conformidad, de ahí que en palabras del propio Inspector de Trabajo la autocimbra debe considerarse conforme con el conjunto de disposiciones de naturaleza europea. Es más, el propio Inspector citado manifestó que se cumplían las disposiciones derivadas de las Directivas del Consejo sobre estados miembros de Europa y por tanto las normas de industria y el Real Decreto 1435/1992 sobre aproximación de la legislación de los estados miembros sobre máquinas. Finalmente, en torno a tal cuestión señalar que el perito Sr. Peter Tanner, confirmando lo dicho por otros expertos que durante años investigaron los hechos, manifestó expresamente que en los estudios, informes, aplicaciones y análisis que se había hechos durante años, y ante la falta de una normativa específica, atendieron en todo momento a toda clase de normativas y recomendaciones existentes para puentes metálicos, aplicando las normas existentes en tal materia, nacionales y europeas, incluso se tuvo en cuenta la normativa general existente y fijada por los llamados eurocódigos, que en modo alguno mencionan las cimbras, a los que atendieron por analogía y equivalencia;

2ª) No existe un solo dato que ponga en duda el correcto montaje para el funcionamiento de la autocimbra que nos ocupa y su fiabilidad estructural.

La cimbra estaba bien montada y presentaba una completa fiabilidad estructural en el momento en que se trabajaba con ella. Por su seriedad, su extensión, su precisión técnica y por el carácter de auténticos expertos en la materia deben señalarse al respecto las conclusiones a las que llegaron los peritos Sres. Gutiérrez, Menéndez Ondina y Tanner, quienes manifestaron de forma meridiana que todas las pruebas periciales practicadas por los mismos, los análisis, observaciones, los ensayos y la documentación acreditan que la cimbra era una estructura fiable en el momento de ocurrir el siniestro.

A la hora de practicarse tal estudio de fiabilidad técnica, como se explicó por todos los peritos, se tuvieron en cuenta, incluso con criterios fatalistas, la totalidad de variables que pudieron imaginar, todas las acciones, o posibles acciones, que pudieron concurrir, es lo que ellos mismos llamaron amenazas, y que podrían haber incidido en la fiabilidad de la misma, y la conclusión única a la que llegaron es que la cimbra era fiable, explicitando por qué razones consideraron irrelevantes algunas de las posibles amenazas, tales como:

-el viento, cuya medición exacta ese día se tuvo y era muy inferior al umbral requerido para un posible colapso de la autocimbra;

-la utilización de la grúa, pues comprobadas las fuerzas máximas que la misma pudo ejercer eran absolutamente insuficientes para provocar el colapso de la cimbra;

-posibles choques de la cimbra con la pila central al pasar por dicha zona, no existiendo señal alguna de roce o golpe que pudiese provocar una desestabilización;

-el uso de ciertos calzos, cuyo uso resulta normal para dar alzado y peralte y que en modo alguno afectaron a la estabilidad o estructura de la cimbra pues se practicaron ensayos con reproducción exacta de lo que se hizo y no se originó inestabilidad alguna;

-existencia de problemas en las pilas, que quedaron descartados por los estudios topográficos que se realizaron;

-y el hecho de que uno de los patines hubiese quedado más avanzado que otro por la existencia de una curva, amenaza ésta que también quedó absolutamente descartada en tanto que se entendía ello como normal pues incluso en los ensayos a escala real se comprobó como la diferencia de lo datos del avance, un cuchillo avanzó más que otro, no suponían un esfuerzo importante y su valor era irrelevante, produciéndose esa diferencia de avance consecuencia del corte de suministro eléctrico de una de las baterías sin que ello en modo alguno pudiese partir la estructura, máxime cuando en los ensayos que se practicaron se hizo un avance muy superior de uno de los patines y la estructura se paró automáticamente; y

3ª) Se ignora, se desconoce, la causa real y eficiente que provocó el problema en el marco trasero y derivó en el colapso, en la caída de la autocimbra.

Dicho en otras palabras, sabemos el mecanismo de caída y la parte donde se originó el problema pero desconocemos qué lo produjo. La totalidad de los expertos que prestaron declaración se preocuparon mucho de advertir y aclarar que no habían podido identificar de forma inequívoca la causa de la caída de la autocimbra y que en realidad las conclusiones a las que se había llegado eran hipótesis de probabilidad consecuencia de un diagnóstico de descarte. Todos manifestaron, tras el descarte absoluto de otros muchos factores por diversas y variadas razones que se hacen constar en las distintas pericias que obran en autos, como causas más probables de la caída la autocimbra, dada la influencia que tales elementos tienen en el marco trasero, un problema en el apriete de la tornillería, un problema de rotura en las soldaduras o la concurrencia de problemas en tornillería y soldadura, pero dejando claro, y ello es de especial importancia, que no existe un solo dato objetivo en los múltiples estudios, ensayos, observaciones y análisis de los restos de tornillos y soldaduras concretas de la cimbra que cayó que permita afirmar que existan tan siquiera indicios de la existencia del fallo en

tales elementos concretos, es más, a todos los peritos se le hizo la misma pregunta, en concreto si habiendo estado en perfecto estado los tornillos y las soldaduras, y de haberse efectuado una perfecta comprobación de tales elementos, si la cimbra hubiese colapsado, y la respuesta inequívoca de todos ellos es que no lo sabían, lo que ya de por sí es bastante significativo.

Aclarar que respecto de los tornillos se ha planteado la posibilidad o probabilidad de que se hubiese podido producir la rotura o el aflojamiento de alguno de ellos, produciéndose como consecuencia de ello una reducción de la unión crítica entre el marco trasero y el cordón inferior derecho de la batería simple, si bien las superficies de rotura estudiadas no sugieren síntomas de un comportamiento anómalo de los mismos y el examen de sus huellas no parecen indicar que el colapso se produjese por la rotura de alguno de ellos. Los tornillos eran pretensados, y por ello de mayor calidad que los normales u ordinarios, aunque su atornillamiento o apriete era normal, no tenía por qué ser de otra forma por las razones que posteriormente trataremos, encontrándose los mismos en buen estado y cumpliendo su función. Así se dijo por los peritos y no existe razón en contra para pensar lo contrario, de ahí que se concluya que la tornillería era la adecuada, de alta resistencia; y respecto de las soldaduras, con independencia de que algunos signos podrían hacer pensar en ciertas deformaciones plásticas su estado general era bueno hasta el punto de que fueron sometidas a todas las fuerzas que se pudieron dar el día del accidente y las mismas tenían capacidad suficiente para aguantar tales esfuerzos e incluso muy superiores.

SEXTO: Materia preventiva, vulneración de normas de seguridad de los trabajadores y acciones u omisiones concretas que se achacan a cada uno de los acusados.

Tal bloque de estudio presenta una mayor trascendencia práctica en tanto que como se ha ido exponiendo a lo largo de la presente resolución el único delito por el que finalmente se ejerció acusación es del artículo 316 del Código Penal, es decir, infracción de las normas de prevención de riesgos laborales poniéndose en peligro grave la vida, salud o integridad de los trabajadores, bien de forma dolosa, incardinándose la conducta en el precepto citado bien de forma culposa en los términos previstos en el artículo 317 del Código Penal. Tal bloque de estudio debe comenzar necesariamente bajo el prisma de dos premisas con resultan ciertamente significativas:

1^a) Que la totalidad de las personas que prestaron declaración en calidad de testigos afirmaron la existencia de importantes medidas de seguridad en la ejecución de la totalidad de los trabajos que se venían realizando, incluso reconociéndose que el nivel de seguridad real era superior al que se certificaba.

Así el Sr. Avelino Barral, persona que salvó la vida milagrosamente pues estaba en la autocimbra en el momento de los hechos y cayó con ella, y cuya función era la de hacer avanzar junto a otras personas la cimbra para pasar de un vano a otro, manifestó con claridad meridiana que existían importantes medidas de seguridad, que se vigilaba el cumplimiento de las medidas y que a los trabajadores "se les llamaba la atención" por cualquier cosa. En idénticos términos se expresaron el Sr. Agostinho, encofrador que se encontraba trabajando en el arco, quien manifestó que también en su zona existían medidas de seguridad y se velaba por el acatamiento de las mismas, el Sr. Manuel Antonio Da Silva, también encofrador que se encontraba en el arco, quien manifestó que en su actividad se adoptaban medidas de seguridad y se vigilaba que se cumpliesen, el Sr. Rui Jorge Da Silva, jefe del equipo de encofradores, quien señaló que se facilitaba a los trabajadores el material necesario para su seguridad, incluso con imposición de faltas para quienes no cumplieren las órdenes de seguridad, existiendo tanto protección individual para cada uno de los trabajadores como colectivas, y finalmente también el testigo Sr. Bustos, trabajador de la planta de hormigonado, quien expresamente llegó a afirmar que había muchas medidas de seguridad, múltiples seguimientos de control de seguridad e incluso que los encargados de velar porque las medidas de seguridad se cumplieren eran hasta "pesados" con las mismas; y

2ª) Que técnicos en la materia, expertos por su cualificación profesional y experiencia en obras de tal naturaleza, antes ya citados, y lógicamente sin interés alguno en la causa a salvo años de estudio sobre los hechos que hoy nos ocupan, llegaron a usar términos en relación a lo ocurrido tales como "mala suerte", "accidental", "imprevisible" ó "inevitable", lo que ya desde un inicio da idea de la falta de responsabilidad en el accidente de los acusados.

Como se dijo apoyan las acusaciones populares el incumplimiento de la normativa laboral determinante de la comisión del ilícito penal en seis puntos diferentes, en concreto, inadecuada revisión de la uniones atornilladas de la autocimbra, inadecuada revisión del estado de las soldaduras, utilización de una grúa existente en lugar para ayudar a levantar la punta de la cimbra, falta de cualificación profesional del personal que dirigía las maniobras de la cimbra, existencia de una planta de hormigón a la sombra de la cimbra cuya actividad no fue suspendida, y no cumplimiento del plan de evacuación o desalojo de la cimbra una vez tuvo lugar el fallo eléctrico que determinó la paralización de la misma.

Cada una de éstas circunstancias debe ser, al margen de lo que ya se ha ido diciendo en la presente exposición, de un mínimo estudio individualizado, teniendo en cuenta que la imputación concreta que a cada uno de los acusados se hizo podemos sistematizarla, en palabras de las

propias acusaciones, de la siguiente forma: -A Pablo Jiménez Moreno, como ingeniero director de la obra, se le reprocha que actuando por delegación del promotor y teniendo capacidad para no aprobar ciertas actividades lo hiciera y además no solo no paralizase la ejecución de ciertas obras sino que no pidiese explicaciones adecuadas sobre el estado de la tornillería, soldaduras, uso de una grúa en la autocimbra y existencia en un lugar inadecuado de una planta de hormigón; -A Juan Mena Delfa, coordinador de seguridad y salud, prácticamente igual que al anterior entendiéndose por la acusación que debió impulsar más medidas de seguridad en el uso de la cimbra y velar por el cumplimiento de las previstas en su utilización; -A Ana Isabel Diego, técnico de seguridad, igual que al anterior el no velar por el control y seguimiento de las revisiones de la cimbra y no paralizando aquella actividad que resultaba peligrosa; -A José Luis Reyero, técnico en prevención de riesgos, no haber cumplido de forma adecuada su función específica de velar por las adecuadas revisiones de la cimbra; -A Enrique Carlos Torrente, jefe de obra, igual que al anterior no habiéndose por el mismo controlado debidamente los movimientos de la cimbra y hormigonado; -A Constantino Seara ser el último responsable en tanto era conocedor de su empresa Estructuras y Montajes y podía haber controlado la situación; -A José Alejandro Serrano, jefe de obra, el no haber actuado frente a incumplimientos en materia de seguridad; -A José Manuel Fernández, representante de UTE, no haber efectuado actividad alguna en relación a la planta de hormigón colocaba bajo la sombra de la cimbra; Y a Loureda Montañán, representante de Puentes y Calzadas, elaborar un Manual de Instrucciones relativo a la cimbra insuficiente.

Ya desde un inicio tener presente que algunas de las infracciones, o más correctamente acciones u omisiones que se entienden constitutivas de infracción normativa, que se manifiestan por las acusaciones ni siquiera aparecen referidas en el informe de la inspección de trabajo elaborado por el Sr. Martín-Lagos, lo que jurídicamente presenta una especial importancia en tanto que en palabras del Tribunal Supremo, así en sentencias de fecha 26 de junio de 2.000 y 29 de julio de 2.002, para que el tipo se realice no basta con que el sujeto activo genere una situación de peligro sino que hace falta además la infracción de alguna norma de prevención de riesgos laborales, debiendo ser la integración del tipo penal con la infracción de la normativa de prevención de riesgos laborales, en concreto con la infracción de los más graves preceptos cuya omisión es capaz de generar el grave peligro. Partiendo de lo dicho mal se puede decir que algunas acciones u omisiones constituyan infracción de la normativa laboral capaz de quedar subsumidas en el tipo penal cuando tal acción u omisión ni siquiera aparece recogida o mencionada como infracción alguna en el informe de la autoridad laboral.

Comenzando con la afirmada inadecuada revisión de la uniones atornilladas de la autocimbra en tanto que únicamente se efectuaba un control visual tras el cual se efectuaba apretamiento con llave y maza de

golpeo sin hacerse uso alguno de una llave dinamométrica que era lo debido, la prueba practicada al efecto no deja lugar a la duda. Ni se infringió precepto alguno ni se hizo de forma indebida. Trata de confundir la acusación en relación a la clase de tornillos adecuados y la forma de darles apriete en tanto que no existe en el Manual de Instrucciones de la autocimbra ninguna indicación que obligue al uso de tornillos pretensados y que a éstos se les deba dar apriete con una llave dinamométrica. Es más, pese a que la acusación constituida por Comisiones Obreras trató de hacer ver que existía documentación relativa al uso de llave dinamométrica tal documentación no formaba parte ni del Estudio ni del Plan de seguridad sino que tal documentación fue aportada en relación a la tornillería; es más, en el Manual de Instrucciones de la autocimbra se habla expresamente de llaves de impacto con maza. La totalidad de los peritos que prestaron declaración manifestaron que los tornillos de los que se hacía uso eran de alta resistencia, que se pueden pretensar, si bien el apriete se hizo ordinario o normal, con llave de impacto y maza, entendiéndose por todos los peritos que ello resultaba correcto. Es más, alguno de los peritos, así el Sr. Pantaleón, manifestó que en modo alguno el uso de tornillos pretensados dándoles tensión y no limitándose al apriete ordinario era necesario, ni suponía mayor seguridad, entendiéndose que los tornillos de la cimbra eran adecuados y que el apriete con llave de maza era también el indicado, aspectos todos ellos confirmados por el perito Sr. Millanes, quien incluso llegó a manifestar que en el caso concreto de la autocimbra entendía que el haber dado apriete a los tornillos con llave dinamométrica hubiese sido desaconsejable pues el dar la tensión adecuada a tornillos pretensados supone mayores dificultades en tanto que los ajustes deben ser más perfectos y surgen problemas de alineación. Está fuera de toda duda que la tornillería se revisaba adecuadamente de forma ordinaria, y que el mismo día del accidente fue inspeccionada y visualizada en la forma debida y por el personal que correspondía, tornillería que por otro lado es con más o menos dificultades visible, tanto la interior como la exterior, para quien es un conocedor y profesional de la materia. En concreto y al margen del adecuado mantenimiento ordinario que se efectuaba, acreditado documentalmente en los autos, fue visualizada e inspeccionada el día del accidente por las personas a quienes correspondía, en concreto por José Luis Reyero y José Manuel Otero. Tal aspecto no ofrece duda alguna al respecto en tanto que el Sr. Reyero manifestó que el día del accidente se revisó la cimbra, en concreto se efectuó una visualización completa de la misma, también del marco trasero cuyas uniones atornilladas se revisaban además mensualmente, manifestándose por el mismo que fue el Sr. Otero quien efectuó los aprietes que en su caso se estimaron necesarios con la llave y la maza. Por su parte el Sr. Otero manifestó igualmente que por el día del accidente se revisó la cimbra por la mañana, también las uniones atornilladas, haciendo una inspección ocular de las mismas y procediendo en las que correspondía a dar apriete con llave y maza, no existiendo incidencia alguna. Por su parte el testigo y trabajador Sr. Avelino manifestó

que el día del accidente por la mañana se había efectuado una revisión tanto de las soldaduras como de las uniones atornilladas por el encargado y el técnico, es más, matizó que cuando él fue a desempeñar su función a la cimbra tuvo que marcharse a otro acueducto en tanto que aquellos estuvieron toda la mañana con la revisión, sin que hubiese nada anormal haciéndose lo que siempre se hacía. Finalmente señalar que resulta absolutamente lógico que el llamado check-list, documento que se cumplimentaba al objeto de verificación de las labores de comprobación pertinentes en la cimbra, del día de autos no apareciese cumplimentado en tanto que como manifestó el último testigo ese día la cimbra no culminó el avance. Es más, como manifestó el Sr. Fiscal lo anormal es que tras un acontecimiento como el sucedido el check-list, del que posteriormente hablaremos, apareciese cumplimentado, lo que hubiese resultado fácil de hacer a posteriori.

En cuanto a la inadecuada revisión del estado de las soldaduras de la autocimbra alegada por las acusaciones, en tanto que tal revisión únicamente se efectuaba de forma visual sin empleo de ninguna otra técnica como podría ser la de radiografía o ultrasonido, la prueba acredita que al margen de que no exista ninguna obligación legal de efectuarla de ninguna otra forma, ni siquiera la normativa actual lo exige, las soldaduras fueron inspeccionadas de forma visual por las personas a quienes correspondía, al igual que las uniones atornilladas por el Sr. Otero y el Sr. Rejero, lo que también se confirmó por la misma testifical antes descrita. Pero es más, es que el problema que se pudo haber planteado en las soldaduras ya descrito antes, ciertas plastificaciones que pudieran haber hecho disminuir la estabilidad, no son visibles en modo alguno. Así lo señalaron la totalidad de los expertos y peritos que prestaron declaración, el Sr. Pantaleón, el Sr. Gutiérrez, el Sr. Ondina, el Sr. Tanner y el Sr. Millanes, quienes coincidieron en señalar que la auténtica inspección y verificación de las soldaduras debe efectuarse en ejecución, en fabricación, con técnicas y estudios complejos que en modo alguno pueden aplicarse en el uso ordinario de la cimbra pues una vez hecha la soldadura y en el uso normal de la cimbra únicamente se puede efectuar un control a posteriori de forma visual, que es lo que se hizo, en tanto que el estudio que hubiese determinado la existencia de un problema en las soldaduras únicamente se podría haber efectuado por mecanismos de destrucción y corte, lo que lógicamente a efectos prácticos y en plena fase de construcción del acueducto resulta inviable cada vez que se va a hacer uso de la cimbra, máxime cuando la misma había sido ya utilizada en otros viaductos y nunca se había planteado problema alguno. Como señaló el perito Sr. Pantaleón era imposible revisar las soldaduras de otra forma distinta a la que se hizo; pero es mas, llegó a manifestar que las soldaduras lo son en ángulo de ahí que incluso haciéndose una visualización por radiografía nada se hubiese podido detectar. Tal perito, y otros en el mismo sentido, llegaron a manifestar que a su juicio, y aunque lo consideraban correcto, prueba de que se hacía incluso más de lo que se

debía en materia de seguridad y de que era una gente preparada y preocupada, no era necesario efectuar una revisión ni de las uniones atornilladas ni de las soldaduras cada vez que se iba a hacer uso de la cimbra, ni siquiera en fase de avance de la misma, en tanto que si el montaje de la cimbra era el correcto, y en el caso de autos lo era, nada más era necesario en torno a los elementos indicados. El propio Sr. Pantaleón llegó a manifestar que ni él, experto en ésta materia, catedrático de estructuras metálicas, hubiese evitado el accidente aunque hubiese efectuado ese día una revisión de la tornillería y de las soldaduras, no creyendo además, por lo expuesto, que tales revisiones que se hicieron fuesen necesarias. Llegó tal perito a manifestar que lo pretendido, una revisión real de las soldaduras que permita determinar la existencia de algún problema en la fabricación, en el momento de hacer la misma, lo que únicamente puede efectuarse como se ha dicho con técnicas de corte y destrucción, y una revisión de todos y cada uno de los tornillos de la cimbra, de su apriete, antes de cada utilización de la cimbra, o en su caso de cada avance, supondría una irrealidad, y en este mismo sentido el perito Sr. Ondina manifestó que la seguridad absoluta en la obra como tal no existe, afirmando que el riesgo cero es coste infinito, razón ésta por la que en construcción se habla de fiabilidad. Finalmente en torno a las soldaduras reseñar que quedó también acreditado durante el acto del juicio que en relación a las soldaduras si la estructura fuese dúctil se podrían haber apreciado deformaciones pero en tanto es una estructura de las llamadas frágiles los problemas de soldadura, de existir, no dan aviso alguno externo que permita identificarlos.

Respecto del uso de una grúa existente en el lugar de los hechos para levantar la punta de la cimbra hasta la cota de los rodillos, ni resulta acreditado que tal práctica resulte inusual o contraria a norma laboral alguna y mucho menos que tal actuación pudiese tener incidencia alguna en el colapso de la autocimbra. La alegación consistente en afirmar que en la utilización de la grúa no estaba previsto el uso que de la misma carece de sentido en tanto es difícil pensar que puedan hacerse constar en relación a una grúa todos y cada uno de los usos que a la misma se le pueden dar. En cualquier caso, la cuestión quedó zanjada con la prueba practicada al respecto. El propio inspector de trabajo Sr. Martín-Lagos no recoge tal uso de la grúa como infracción de normativa laboral alguna. El testigo Sr. Avelino manifestó que el uso de la grúa para facilitar la entrada de la punta es algo habitual que no implicaba riesgo alguno. Los peritos Sres. Gutiérrez, Menéndez Ondina y Tanner confirmaron que por las pericias y estudios practicados la grúa no estaba enganchada en el momento del colapso pues de haber sido así hubiese necesariamente volcado, aclarando que estudiaron su incidencia en la fiabilidad de la cimbra y que carecía de relevancia y añadiendo que el uso de la grúa en labores de ayuda a la cimbra es algo normal y ordinario por técnicos que en modo alguno supone modificación estructural de la cimbra, entendiéndose normal que no requiera una autorización específica. El Sr. Pantaleón indicó que se estudio la incidencia

de la capacidad máxima de tiro de la grúa y que ello suponía un esfuerzo irrelevante para la cimbra. Finalmente el perito Sr. Millanes sostuvo que la intervención de la grúa en el izado de la punta de la cimbra era absolutamente irrelevante pues su capacidad de izado y la fuerza aplicada no suponía sobreesfuerzo alguno. Es más, aclaró que los márgenes de tolerancia de la cimbra a fuerzas de la grúa eran mucho más amplios y que la cimbra nunca podría romper con las cargas que la misma suponía habiéndose practicado una equivalencia de las situaciones.

Se entiende también por parte de la acusación que la autocimbra fue manipulada por personal no autorizado. Tal afirmación, calificada como hiriente por alguna defensa, constituye una alegación gratuita que carece del más mínimo sustento probatorio. Basta en torno a tal cuestión señalar que ya el Inspector de Trabajo Sr. Martín-Lagos señaló que constaban en los autos los correspondientes certificados acreditativos de que los trabajadores habían recibido formación, sin que en ninguno de los dos informes emitidos por el citado Inspector se haga la más mínima referencia a tal cuestión, a vulneración alguna de norma laboral, es más, se llega a decir que siguiendo las propias instrucciones del fabricante para el montaje, funcionamiento y revisión de la autocimbra no existe argumento alguno para cuestionar la capacitación profesional específica requerida ni en relación al Sr. Otero, de quien se dice expresamente que es un profesional con capacitación suficiente y acreditada en el manejo, funcionamiento y comprobación de autocimbras, ni en relación al Sr. Castro Mosquera, quien acredita además de su experiencia y práctica diaria tres acciones formativas en materia de prevención, trabajos en altura y una sesión informativa en tajo sobre equipos de trabajo, trabajo en altura y amarre de cargas. Por significativas al respecto deben destacarse la palabras del Sr. Pantaleón quien afirmó que no más de ocho personas en España saben manejar autocimbras como las que hoy no ocupa y que en el caso de viaducto de Río Verde la cimbra estaba siendo usada, manipulada y avanzada por auténticos expertos, añadió incluso que él en los años en que había estado dedicado al asunto que nos ocupa para la elaboración del informe pericial que se les encargó si había aprendido de alguien era precisamente de la gente que había manejado y manipulado la cimbra que cayó, de los antes citados, lo que da muestra de la preparación de los mismos y del conocimiento que tenían de la autocimbra. En suma, el carácter adecuado del personal que hacía uso de la autocimbra está fuera de toda duda, no solo por cualificación profesional sino por experiencia.

Se sostiene también por la acusación que se ha producido un cumplimiento del tipo penal en tanto que a la sombra de la cimbra, justo debajo de ella, existía una planta de hormigón cuya actividad no fue suspendida en tanto la cimbra avanzaba sobre la misma, lo que creó un riesgo inminente sobre los trabajadores de la citada planta. Tal planteamiento de la cuestión es interesado pero no real. Al margen de que la planta de hormigón no estaba justo debajo o a la sombra de la cimbra, basta

ver las fotografías que obran en los autos, pues estaba cerca pero no debajo, es de señalar que tal y como indicó el propio Inspector de Trabajo existía un anexo específico en materia de seguridad, en materia de prevención, para dicha planta de hormigón. Es más, no solo la ubicación exacta de la planta de hormigón no se ha entendido por el Inspector de trabajo como vulneración alguna de norma laboral sino que obra prueba que acredita que en el momento exacto del avance de la cimbra por las inmediaciones de la planta de hormigón se adoptaron medidas preventivas específicas para evitar situaciones de riesgo, así lo corrobora no solo la amplia documental obrante en los autos sino también la testifical practicada en sede de juicio oral. En este sentido el Sr. Bustos, trabajador encargado de la fabricación de hormigón y situado en dicha planta, manifestó que existían notables medidas de seguridad en torno a la planta, así se habían colocado diversas y variadas redes, se delimitó la zona para camiones y personal, se confeccionó un marco o pórtico metálico en la caseta para la protección, existía personal específico para dar paso, se establecieron rodapiés, se modificó el sitio de lavado de las cubas de hormigón...llegando a añadir dicho testigo, repito, trabajador de la propia planta de hormigón, que las leves lesiones que él sufrió se causaron cuando caída la cimbra trató de salir de la caseta y se hirió, manifestando expresamente que con las medidas de seguridad existentes estaba tranquilo y nunca tuvo sensación de peligro. A lo expuesto añadir que el propio Inspector de Trabajo Sr. Martín Lagos en su primer informe ya hizo constar la existencia de un acta documentada relativa a coordinación de seguridad en relación a la planta de hormigón, reflejo, como dice el propio informe, de la preocupación de los técnicos, y que la caída de la autocimbra por extraordinaria no era un riesgo previsible, y como tal no puede evitarse. Así las cosas, siendo la caída total de la cimbra un riesgo impensable y habiéndose adoptado medidas preventivas específicas en torno a la planta de hormigón en el avance la autocimbra, como las expuestas, en modo alguno puede entenderse, sin más, como se pretende, que la existencia de una planta de hormigonado en las inmediaciones de la construcción de un viaducto sea constitutiva de un delito del artículo 316 del Código Penal, ni siquiera en su modalidad imprudente, máxime cuando además la documental obrante en los autos y algún testigo, así el Sr. Bustos, acreditan que la existencia de la planta de hormigonado no solo abastecía toda la obra siendo esencial su existencia dado el volumen de la misma sino que incluso su existencia en ese lugar o ubicación era anterior a la misma.

También es objeto de acusación y reproche penal el hecho de que una vez se produjo la parada de la autocimbra por rotura de un cable eléctrico no se procedió al desalojo de las personas que en la misma se encontraban incumplándose así el plan de evacuación, de desalojo, previsto para la autocimbra para supuestos de emergencia. Partiendo de que el propio Inspector de Trabajo habló en referencia a tal plan de emergencia de situación absolutamente inusual señalar al respecto que justo antes de la caída de la autocimbra no se había producido ningún incidente que revelase,

denotase o hiciese pensar lógicamente que había que activar algún plan de evacuación. La autocimbra se paró como consecuencia de una simple avería eléctrica, lo que confirmó el testigo Sr. Avelino Barral, oficial 1ª electricista precisamente, quien manifestó que carecía de importancia el corte eléctrico, que simplemente se había seccionado un cable de alimentación cuando se estaba pasando el anillo central lo que motivó que parase la batería derecha y también el avance de la batería izquierda, avería absolutamente normal, y que justo cuando se iba a iniciar el arreglo del cable se vino todo abajo. En suma, la parada de la autocimbra consecuencia del corte o sección de un simple cable de alimentación en modo alguno puede entenderse, en una obra de la magnitud de la que hablamos, donde se supone se producirán variados fallos eléctricos a diario, como un hecho que revele por sí una situación de riesgo que haga necesario y urgente activar un plan de evacuación del personal.

Llegados a éste punto deben ser objeto de tratamiento tres cuestiones importantes en materia de prevención y seguridad y su relación con los dos informes emitidos por el Sr. Martín Lagos, Inspector de Trabajo, en las presentes actuaciones, aclarando que la denuncia efectuada por las defensas a través del Sr. De la Fuente, quien fue Inspector Provincial de Trabajo, de que por la Inspección de Trabajo no se levantaron actas de infracción con tipificación y graduación de las infracciones, no habiéndose iniciado procedimiento sancionador y por ello no estando suspendido el mismo, no será objeto de análisis alguno en la presente resolución en tanto carece de relevancia jurídico penal, y que son las siguientes:

1ª) Que la propia documentación existente en los autos relativa a la cimbra y su construcción, el marcado CE con el que cuenta, las inspecciones internas y externas de las que era objeto, acreditan que la misma ha sido objeto de un seguimiento adecuado. Es más, se efectuaban revisiones específicas al margen de las ordinarias en cada avance de la cimbra, se mantenían ordinariamente reuniones de coordinación con empresa contratista y subcontratas que aparecen documentadas en los autos a través de actas, existía un grupo de personas a disposición de la técnico de seguridad de la UTE para tareas de prevención e incluso se hizo uso de modernos sistemas, que en modo alguno eran exigibles, como los Check-list que documentaban los programas de revisión de la cimbra de forma eficaz y periódica, que no hacen sino dejar patente la preocupación en materia de seguridad. El Sr. Millán y el Sr. Navarro, Director del Instituto o Centro de Seguridad Provincial y aparejador técnico en materia de prevención respectivamente, que dieron asistencia técnica a los servicios de inspección, manifestaron que se entrevistaron con todos los responsables, con el propio Inspector de Trabajo, revisaron la documentación existente y mandaron un equipo de técnicos comprobando que en materia de prevención de riesgos no había falta de los mismos en la cimbra y que en relación al resto de la obra todo estaba correcto, no existiendo objeciones por la inspección;

2º) Que en el primer informe elaborado por el Inspector de Trabajo se hizo constar expresamente no solo que el Plan de seguridad y sus anexos aplicable a la obra reunía las exigencias legales y era adecuado sino que las medidas de seguridad aplicadas en la obra respecto de los riesgos previsibles eran adecuadas. Tales afirmaciones parecen ponerse en entredicho en su segundo informe sin embargo no se explicitaron suficientemente por el mismo las razones de las variaciones introducidas en el segundo, máxime cuando había condicionado el primer informe a la conclusión de los trabajos técnicos por parte de los expertos que investigaban las causas del accidente, no existiendo un razonamiento lógico para introducir tales variaciones cuando por las razones ya expuestas no se ha podido determinar la causa eficiente del accidente y cuando los estudios e informes elaborados por los técnicos no hacen sino confirmar los seguimientos y vigilancias que se hacían en cumplimiento de las normas de seguridad. No resulta lógico que en el primer informe se estime adecuado el Plan de Seguridad y el mismo sea puesto en entredicho en relación a la cimbra en el segundo en tanto el Plan de Seguridad era el mismo antes y después de los estudios técnicos relativos a la causa del accidente. En todo caso, durante el acto de juicio oral calificó el Plan de Seguridad como adecuado, manifestó que su impresión personal era que en la obra estaban bien las condiciones de seguridad y manifestó que la cimbra cumplía documentalmente todos los requisitos legales sin perjuicio de que el Manual de Instrucciones en relación al mantenimiento de la cimbra lo considerase pobre para una "máquina" tan compleja.

Destacar un aspecto esencial cual es que si bien en el segundo informe se cuestiona la revisión del avance del día 2 de septiembre en tanto no constaba documentado en el Check list y la revisión de las uniones atornilladas de los días 14 y 22 de octubre anteriores al accidente el propio Inspector de Trabajo aclaró durante el acto del juicio tales extremos aceptando con la documental obrante que efectivamente constaban las revisiones de las uniones atornilladas de los citados días y que además en relación al día 2 de septiembre citado que no existió avance sino montaje, que además consta certificado. Los llamados Check list, certificaciones de montaje y puntos de inspección, vienen a dar validez a la escrupulosa revisión de la cimbra con cuadros de comprobación periódica. En cuanto al Manual de Instrucciones de la cimbra, que el Inspector de Trabajo calificó como pobre a su entender, lo que resultó contradicho por técnicos en la materia, por peritos expertos, alguno de ellos como el Sr. Pantaleón llegó a afirmar que el Manual de Instrucciones era correcto en tanto que no está dirigido al "universo" sino a profesionales que saben perfectamente lo que hay que hacer, señalar que el mismo fue elaborado por el fabricante de la autocimbra, Puentes y Calzadas, y que en el mismo sí que se contienen menciones específicas relativas a mantenimiento, en concreto inspección visual, repintado, revisión de soldaduras y revisión de uniones atornilladas, indicándose que las mismas

debían efectuarse en el momento de traslado de los cuerpos y elementos de la estructura, piénsese que para el traslado y transporte de la autocimbra la misma se desmonta, durante el montaje y desmontaje y tras cada operación de carga y descarga. El Inspector de Trabajo no duda de la realización de las tareas debidas de mantenimiento durante los traslados y tampoco durante el montaje y desmontaje sin embargo entiende que cuando se habla de operaciones de carga y descarga se está hablando de avances. Tal afirmación es solo, como el propio Inspector dijo, una interpretación suya en tanto que en el Manual no se recoge el último término empleado por el citado. Es más, uno de los peritos de la defensa, el Sr. De la Fuente, quien fue Inspector de Trabajo, manifestó que no podían confundirse las operaciones de carga y descarga de la autocimbra con los avances de la misma. La cuestión es ociosa en tanto que nadie duda de que se cumplieron las operaciones de mantenimiento recomendadas en el Manual de Instrucciones también durante los distintos avances de la autocimbra, es más, obra documental que acredita la existencia de reuniones de seguridad, protocolos y métodos de actuación de los seguimientos. Además, incluso en torno a la cuestión planteada existe documental que encuentra su origen en Applus Norcontrol S.L.U., donde se aclara en relación al Manual de Instrucciones elaborado para la autocimbra AC-55-E (antigua AC-50-III) que en relación al mantenimiento recomendado cuando se habla de operaciones de carga y descarga sobre la autocimbra se está haciendo referencia a las que se realizan con el fin de cargar, trasladar y descargar sobre un medio de transporte adecuado las distintas partes de la misma con el fin de montar la autocimbra en una nueva ubicación;

3ª) Que resulta fundamental distinguir dicho lo anterior entre Estudio de Seguridad, Plan de Seguridad y Manual de Instrucciones.

La obra contaba con el preceptivo Estudio de Seguridad, elaborado años antes a la adjudicación de la misma y por razones obvias de carácter genérico, difícilmente puede ser de otra forma pues ni siquiera se conoce en el momento de su elaboración las técnicas constructivas que se van a utilizar finalmente en ejecución, y que acaba derivando de forma concreta y detallada en el llamado Plan de Seguridad que fue aprobado por el Jefe de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Oriental. Dicho Plan de Seguridad contenía referencias específicas en relación a riesgos y medidas preventivas respecto al Viaducto de río Verde, donde tuvo lugar el accidente, y un capítulo concreto dedicado a los riesgos y medidas preventivas en la cimbra. A tal Plan de Seguridad se adhirieron, y con ello lo hicieron suyo, Estructuras y Montajes de Prefabricados S.A., y Douro Montemuro. Tal Plan de Seguridad está completado con varios Anexos, uno de ellos referido a medidas preventivas para el viaducto de Río Verde. El Plan de Seguridad referido fue calificado por el Inspector de Trabajo en su primer informe como instrumento adecuado a la determinación y prevención de riesgos en la obra en tanto describe perfectamente los procedimientos de construcción

de acueductos y utilización de cimbras. Pues bien, no se sabe por qué razón, ni la aclaró el Sr. Inspector durante el acto del juicio, el Plan de Seguridad que alabó en su primer informe resulta, como se dijo, puesto en entredicho en su segundo informe cuando éste último quedó condicionado al estudio técnico de las causas del accidente y dicho estudio, que concluyó con que no se podía conocer la causa cierta del colapso de la cimbra, nada aportó al Plan de Seguridad pues antes y después del accidente el Plan de Seguridad seguía siendo el mismo. Es más, se mantuvo durante la totalidad de la obra. El mismo Inspector de Trabajo en el acto de juicio oral calificó el Plan de Seguridad como bueno y adecuado. El segundo informe del Inspector de Trabajo hace constar que la autocimbra contaba con un Manual de Instrucciones, pobre a su entender en materia de mantenimiento de la autocimbra pero aclarando eso sí en dicho informe que la empresa usuaria hacía uso de procedimientos que superaban las escasas especificaciones contenidas en el Manual. Aclarar que la documental obrante en autos, en concreto los llamados check-list, acreditan el mantenimiento ordinario y periódico que se hacía a las uniones atornilladas, sin que se ponga en duda en el informe de la autoridad laboral la revisión que se hacía de las soldaduras; y

4ª) Que el propio Inspector de Trabajo manifestó que durante la ejecución de las obras que se venían desarrollando en alguna ocasión se produjo la paralización de cierta actividad por los técnicos de seguridad correspondientes, pero que ello no presentaba mayor incidencia en tanto se procedía a la subsanación correspondiente. Lo expuesto, lejos de lo pretendido por las acusaciones, es muestra de que los responsables en seguridad, en cuanto lo creyeron necesario, no dudaron en paralizar ciertos tajos, ciertas actividades en tanto no se cumpliesen rigurosamente todas las medidas de seguridad, ejemplo ello de un perfecto cumplimiento en materia de prevención de riesgos.

Aunque es una cuestión que queda resuelta de forma sustancial con lo ya expuesto en la presente reiterar que por las acusaciones se interesó que para el caso de no apreciarse la modalidad dolosa del delito se apreciase la imprudente. Sin entrar en un estudio entre el dolo y la imprudencia sí señalar respecto de lo que nos ocupa que la infracción de las normas de prevención de riesgos laborales por sí misma no es un elemento decisivo para concretar la imprudencia ni su clase, siendo lo esencial la intensidad de la infracción de la norma de cuidado, siendo grave cuando se omite el deber de diligencia más elemental poniéndose en peligro grave la vida, la salud o la integridad de los trabajadores, y que actúa necesariamente como producción del resultado, es decir, supone en esencia, al margen de la representación que se pueda hacer del resultado, una falta de conciencia y de voluntad del sujeto, lo que, por las distintas razones que se han ido exponiendo en la presente resolución no puede afirmarse en la conducta de los acusados.

No puede dejar de hacerse mención, dada la insistencia por las defensas de los acusados en el acto del juicio y entendiéndose que la cuestión es relevante, al papel específico de los técnicos en seguridad de las organizaciones sindicales en la presente obra. Consta acreditado, ninguna parte lo pone en duda y además así lo verifica la testifical practicada, la existencia o afectación en la obra que nos ocupa de un convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento a través del cual técnicos en prevención de riesgos laborales de los sindicatos efectuaban labores de verificación, control, observancia o como se las quiera llamar en relación al cumplimiento de las medidas de seguridad en la ejecución de la obra. Así lo afirmó la testigo Sra. Franco Polo, técnico en prevención de riesgos de una de las organizaciones sindicales, quien manifestó que en cumplimiento del citado visitaban la obra cada tres meses y tras contactar con los técnicos de prevención y el coordinador de seguridad hacían un recorrido por la misma, añadiendo que nunca se les denegó nada, ni acceso a cualquier instalación ni acceso a documentación alguna, cumplimentando cierta documentación específica tras cada visita que efectuaban, y que obra en los autos; y manifestando la citada testigo que la seguridad era buena, que no existían anomalías y que el Plan de Seguridad contenía las prescripciones correspondientes. Es más, aclaró que tras la visita girada el día 20 de septiembre, fecha cercana a la de los hechos y en la que por cierto ya había comenzado el avance de la autocimbra, no se hizo constar anomalía o incidencia alguna.

Ante la situación fáctica expuesta las preguntas son obligadas: ¿Por qué habiendo podido los técnicos en materia de seguridad de los sindicatos hacer constar cualquier clase de anomalía relativa a la seguridad nada se hizo constar cuando incluso a fecha de la última visita girada ya había comenzado el avance de la autocimbra?, ¿Por qué nada se hizo constar nunca en relación al uso como ayuda de una grúa en la autocimbra y en relación a la propia existencia evidente de una planta de hormigón en las inmediaciones de la misma?, ¿Por qué nada se hizo constar sobre la capacitación profesional de las personas que manejaban la autocimbra cuando tuvieron a su disposición todos los documentos existentes relativos a tales extremos?, ¿Por qué nada se hizo constar en relación a la forma de supervisar soldaduras y uniones atornilladas de la cimbra cuando obraba documental que avalaba como se venía haciendo? La respuesta a todas éstas preguntas es única y clara, nada se hizo constar, ninguna anomalía se detectó y ninguna observación se hizo, por la sencilla razón de que ninguna existía y lógicamente no pudo constatarse. Cuestión absolutamente distinta es que resulte paradójico que los sindicatos acaben siendo la única acusación, y exclusivamente por un delito contra la salud y seguridad laboral, cuando técnicos en materia de prevención y seguridad de los propios sindicatos pudiendo haberlo hecho, y habiendo girado visitas efectivas a la obra con acceso a la documental y a las instalaciones, nunca hicieron constar

anomalía alguna en tal materia por parte de los hoy acusados, ni por acción ni por omisión, ignorándose cual debería ser ante las exigencias de responsabilidad penal que se pide a los acusados las responsabilidades de los citados.

Sobre tal cuestión algunos autores han señalado que partiendo de la regulación ofrecida por la LPRL cuando trata de la participación de los representantes de los trabajadores en esta materia, en concreto de las funciones de vigilancia sobre el cumplimiento de la normativa de seguridad, en modo alguno debe entenderse como una obligación de seguridad de ellos frente al resto de trabajadores, sino de una facultad que no puede dar lugar a exigir responsabilidad penal alguna sino únicamente la propia de la representación. Otros por el contrario han sostenido en torno al sujeto activo del delito que nos ocupa que al margen de que el precepto presente un destinatario claro, el empresario, existen otros posibles entre los que podrían encontrarse servicio de prevención propio o ajeno, técnicos, coordinadores de seguridad, personas que ostenten facultades en materia de seguridad y prevención... en tanto que la descripción de la conducta típica del artículo 316 del Código Penal "no facilitación de medios" dificulta la inclusión de algunas conductas que deben entenderse en el mismo tales como inadecuada formación, ~~selección~~ e información a los trabajadores, inadecuada planificación y coordinación en materia de seguridad, no suspensión de la actividad....En cualquier caso, sobre tales cuestiones ningún pronunciamiento se contendrá en la presente resolución en tanto que ni corresponde a éste Juzgador abordarlas ni han sido objeto del proceso penal seguido al margen de las alegaciones efectuadas por las defensas de los acusados en el sentido expuesto.

Finalmente subrayar que las distintas entidades que tuvieron intervención en la ejecución del viaducto, como contratistas o subcontratistas, son empresas punteras en el sector que cuentan con un extenso historial en cometidos constructivos tan complejos y con personal altamente cualificado, tanto en materia de construcción como en materia de prevención de riesgos, y que tras la valoración de la amplia prueba practicada las pruebas de cargo existentes no permiten conformar una convicción judicial seria y fundada de culpabilidad; lo contrario, permiten afirmar la no comisión por parte de los mismos de ilícito alguno, la no vulneración más o menos grosera de una u otra forma de normas laborales en materia de prevención, lo que obliga, como no puede ser de otra forma en tales condiciones, al dictado de una sentencia absolutoria para todos ellos.

SÉPTIMO: Que toda persona penalmente responsable de un delito o falta lo es también civilmente (artículos 109 y siguientes del Código Penal), así como del pago de las costas causadas (artículos 123 y siguientes del Código Penal). Conforme a las normas generales del artículo 240 de la Ley

de Enjuiciamiento Criminal las costas procesales habrán de declararse de oficio cuando sea absuelto el acusado.

Procediendo en la presente resolución por las razones explicitadas la absolución de todos los acusados no se plantea problema alguno respecto de las costas, que deberán declararse de oficio.

Tampoco se plantea problema alguno respecto de la responsabilidad civil pues siendo absolutoria la presente resolución no procede efectuar pronunciamiento de responsabilidad civil derivado de la vía penal, máxime cuando además no existió petición alguna de parte y sabido es que en tal materia rige el principio de justicia rogada. Además, las responsabilidades civiles derivadas del grave siniestro fueron ya en su día satisfechas mostrando todos los perjudicados su renuncia por haber sido ya indemnizados.

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

FALLO

Que debo ABSOLVER y ABSUELVO libremente a MANUEL CASTRO MOSQUERA, JOSÉ MANUEL OTERO CORES, JOSÉ MANUEL FERNÁNDEZ TORRES, JOSÉ ALEJANDRO SERRANO CABRERA, JUAN MENA DELFA, PABLO JIMÉNEZ MORENO DE BARREDA, JOSÉ LUIS REYERO HERNÁNDEZ, ENRIQUE CARLOS TORRENTE MARTÍNEZ, JUAN MARÍA LOUREDA MANTIÑAN, ANA ISABEL DIEGO PERALVO y CONSTANTINO SEARA SEARA de cada uno de los delitos de homicidio imprudente, lesiones imprudentes y contra la seguridad y salud en el trabajo de los que en las presentes actuaciones han venido siendo acusados, con declaración de oficio del pago de las costas causadas.

Notifíquese esta sentencia en la sede de éste Juzgado a todas las partes el mismo día, haciéndoles saber que **no es firme**, y que contra la misma cabe recurso de apelación en diez días a contar desde el siguiente a su notificación, que deberá necesariamente interponerse en este Juzgado y del que conocerá la Ilma. Audiencia Provincial de Granada.

Así por esta mi sentencia, de la que se unirá testimonio a los autos de su razón, lo pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACION.- Leída y publicada ha sido la anterior sentencia por el Ilmo. Sr. Magistrado Juez que la ha dictado estando celebrando audiencia en el día de la fecha. Doy fe.