

DULCINEA DEL TRUE CRIME III — WARNING 2/5

*De los registros que no cuadran y
de lo que los camiones cuentan cuando nadie los escucha*

Lo que don Justo escuchó en tres llamadas de tarde

La segunda llamada llegó un jueves por la noche, más tarde de lo habitual. Cancerbero ya dormía. Remedios también. Yo estaba en el despacho con la libreta azul abierta y la intención de cerrarla, que es una intención que tengo con más frecuencia de la que la ejecuto.

Inés habló durante cuarenta minutos. Yo tomé notas. Cuando colgué, la libreta tenía tres páginas más y yo tenía la certeza de que lo que había empezado como un problema de mermas en un almacén era algo considerablemente más complejo que un problema de mermas en un almacén.

Eso, que debería haberme preocupado, me produjo una satisfacción que no menciono habitualmente porque suena a que uno disfruta de los problemas ajenos y no es exactamente eso. Es más bien que la complejidad, cuando uno ha aprendido a verla, es preferible a la simplicidad que oculta algo. Las cosas simples que en realidad no lo son me producen más inquietud que las cosas complejas que se presentan como lo que son.

Remedios, si esto lo leyera, diría que estoy dando muchas vueltas para decir que me gustaba el lío. No le faltaría razón.

— ★ —

De Bruno Castejón y de su relación complicada con las metáforas

Inés llevaba dos semanas revisando el sistema de gestión del almacén con el acceso de solo lectura que Alejandro le había habilitado. Lo que había encontrado en los registros del

inventario era consistente con lo que Alejandro le había descrito: diferencias entre el stock registrado y el stock real, patrones de pérdida que no seguían la distribución aleatoria que cabría esperar de los errores normales de gestión sino una distribución demasiado regular para ser accidental.

Pero mientras revisaba el sistema de almacén, Inés había encontrado algo que no buscaba. Una anomalía en los registros de la flota de vehículos que estaba integrada en el mismo sistema: rutas con tiempos que no cuadraban con las distancias declaradas, entregas confirmadas en puntos geográficamente inconsistentes con las rutas registradas y un patrón de modificaciones en los datos del tacógrafo digital de tres vehículos concretos que Inés no sabía cómo interpretar pero que le parecían suficientemente importantes como para llamar a Bruno.

Bruno Castejón, para quien no lo recuerde de varios expedientes del tomo II, es ingeniero de ciberseguridad con especialidad en sistemas embebidos y vehículos conectados. Tiene la característica de que cuando explica algo técnico lo hace con una precisión que es admirable y con una extensión que requiere resistencia. La primera vez que hablé con él me explicó el protocolo OBD-II durante veinte minutos antes de llegar al punto que me importaba. Desde entonces hemos establecido un sistema: él explica, yo pregunto cuándo llega al punto que importa, él dice que ya casi y cinco minutos después llegamos al punto que importa.

Inés no tenía todavía ese sistema con Bruno. Por eso la segunda llamada duró cuarenta minutos.

— ★ —

De lo que el tacógrafo digital cuenta y de por qué eso es un problema para quien lo ha manipulado

Bruno llegó a la empresa un martes con un ordenador portátil, un dispositivo de lectura de datos que Inés describió como *algo con muchos cables que Bruno sacó de una mochila con la solemnidad de un médico abriendo un maletín* y la actitud de quien ha visto muchas veces lo que espera encontrar y ya no necesita dramatizarlo.

Alejandro les había dado acceso a los tres vehículos en el aparcamiento de la empresa. Bruno conectó el dispositivo al puerto de diagnóstico de cada uno, descargó los registros del tacógrafo digital y los comparó con los datos que el sistema de gestión de la empresa tenía registrados para esos mismos vehículos en los mismos períodos.

Lo que encontró llevó aproximadamente tres horas de análisis y unos veinte minutos de explicación, que para Bruno era una explicación notablemente concisa.

Me lo contó Inés así, en la llamada:

—El tacógrafo digital registra de manera continua y con firma criptográfica la velocidad, la posición GPS, los tiempos de conducción y descanso, y cualquier evento relevante del vehículo. Es prácticamente imposible modificar esos datos sin dejar rastro, porque el sistema tiene mecanismos de detección de alteración que quedan registrados en el propio dispositivo. Lo que Bruno encontró en los tres vehículos fue exactamente ese rastro: intentos de modificación de los registros que habían sido parcialmente exitosos en ocultar los datos de posición pero que habían dejado en el tacógrafo una huella que Bruno llama *cicatriz de manipulación*, que es una metáfora que a mí me parece un poco dramática pero que técnicamente es bastante precisa.

—¿Y qué mostraban los registros sin manipular? —pregunté.

—Que los tres vehículos hacían, de manera sistemática y durante ocho meses, una parada no declarada de entre veinte y cuarenta minutos en una zona industrial a dieciséis kilómetros de la empresa, en rutas que no pasaban por allí según el sistema oficial. En esa parada descargaban algo. Lo que descargaban no aparece en ningún albarán de la empresa.

Le pregunté si Bruno tenía hipótesis sobre qué descargaban.

—Bruno dijo que él analiza datos, no especula. Que para eso estaba yo.

Me pareció una respuesta muy sensata. Y también me pareció que Bruno y yo íbamos a llevarnos bien.



De la manipulación que requería conocimiento técnico y de lo que eso acotaba

Lo que Inés me explicó a continuación era la parte que más le había ocupado desde la llamada con Bruno: la manipulación de los registros del tacógrafo digital no era algo que cualquier persona con acceso a los vehículos pudiera hacer. Requería conocimiento técnico específico, acceso a herramientas de diagnóstico que no son de uso general y tiempo suficiente con el vehículo sin que nadie lo observara.

Eso acotaba el problema de una manera significativa. No era el conductor actuando solo: el conductor tiene acceso al vehículo, pero raramente tiene el conocimiento técnico para manipular el tacógrafo digital. No era alguien externo a la empresa: el acceso a los vehículos en las instalaciones requería autorización. Era alguien con conocimiento técnico y acceso autorizado, lo cual en una empresa de veintidós vehículos con taller propio de mantenimiento reducía considerablemente el número de personas posibles.

—¿Y Marcos tiene acceso al taller? —pregunté.

—Marcos tiene acceso a todo —dijo Inés—. Pero eso no lo convierte automáticamente en el responsable. Lo convierte en alguien que no puede descartarse.

—¿Hay diferencia?

—Mucha. No descartar a alguien es el punto de partida correcto de una investigación. Señalarlo sin más datos es el error que más veces he visto cometer y que más daño hace cuando se comete.

Pensé en el cuaderno verde. En las hipótesis que anotaba con azul en los primeros capítulos de todo esto. En las veces que había llegado a conclusiones antes de tener los datos suficientes para sostenerlas. Decidí no decirlo en voz alta porque habría sido redundante. Inés lo sabía. Yo lo sabía. Era suficiente.



De los conductores, que sabían algo que nadie les había preguntado

Mientras Bruno analizaba los registros, Inés había hablado con dos conductores. No como parte de una investigación formal: como conversaciones casuales en el aparcamiento, mientras esperaban para hacer una entrega o volvían de una ruta. El tipo de conversación que ocurre naturalmente cuando una persona que no parece amenazante está cerca y tiene la actitud de quien escucha sin tener prisa.

Lo que los conductores le contaron no era sobre las paradas no declaradas. Era sobre otras cosas: los turnos que se alargaban más de lo que el contrato decía. La presión para llegar a tiempo, aunque las condiciones de la ruta no lo permitieran de manera segura. Los incidentes menores que era mejor no declarar porque declarar complicaba el registro y el registro afectaba a los incentivos. Y la sensación general de que las reglas existían pero que quien las aplicaba dependía del día y de quién estuviera mirando.

Inés tomó nota de todo. Luego me dijo algo que yo había esperado que dijera:

—Esto no es lo que Alejandro me pidió que investigara. No está en el contrato. Y no puedo ignorarlo.

Le pregunté qué iba a hacer con ello.

—Anotarlo. Seguir mirando. Y cuando tenga el mapa completo, decidir cómo entra en el informe. Porque va a entrar.

Le dije que me parecía correcto. Y lo era. Lo que un criminólogo encuentra cuando mira no puede acotarse a lo que le han pedido que encuentre. Si pudiera, no sería un criminólogo. Sería una impresora con licencia.

De lo que Bruno le explicó a don Justo y del cuaderno verde de los camiones

Bruno me llamó directamente dos días después, no sé muy bien por qué motivo salvo que Inés le había dado mi número y le había dicho que yo era alguien con quien podía hablar si quería pensar en voz alta sobre el caso. Estaba, según me explicó, revisando la documentación técnica del modelo de tacógrafo que usaba la flota de Vidal e Hijos y había encontrado algo que no le cuadraba.

Me lo explicó durante diecisiete minutos. Tomé notas. Cuando terminó, le pregunté si podía resumirlo.

—Es como un cuaderno de bitácora —dijo Bruno— pero del camión. Apunta todo lo que hace el vehículo con una firma que garantiza que nadie lo ha cambiado. Si alguien lo cambia de todas formas, el cuaderno deja una marca que dice que alguien lo ha cambiado. No dice quién. Pero dice que ha pasado.

Le dije que eso era exactamente lo que necesitaba entender y que lo había explicado muy bien.

Bruno pareció ligeramente decepcionado, como si esperara que la versión de diecisiete minutos hubiera sido necesaria. Le dije que también había sido muy útil. Eso pareció compensarlo.

Esa noche le conté a Remedios lo del tacógrafo. Le dije que era como un cuaderno verde pero para camiones. Me miró con la expresión de quien no entiende por qué las cosas necesitan compararse con otras cosas para explicarse.

—¿Y lo habían falsificado? —preguntó.

—Lo habían intentado —dije—. Pero el cuaderno lo apuntó.

—¿El cuaderno apuntó que lo habían intentado falsificar?

—Sí.

Remedios lo pensó durante un momento.

—Qué cuaderno tan listo— dijo y volvió a su libro.

Cancerbero, desde el suelo, movió una oreja. Estoy convencido de que fue de aprobación.

— ★ —

De lo que Inés le dijo al final de la segunda llamada, que don Justo anotó

Al final de la segunda llamada, cuando ya habíamos hablado del tacógrafo y de los conductores y de lo que Bruno había encontrado y de lo que todavía faltaba por encontrar, Inés dijo algo que yo no esperaba y que anoté en la libreta azul porque era exactamente el tipo de frase que merece ser anotada:

—Lo que me inquieta no es lo que hemos encontrado. Lo que hemos encontrado es suficiente para un informe. Lo que me inquieta es que tengo la sensación de que todavía no hemos encontrado la parte más importante. Que hay algo debajo de lo que hemos visto que no hemos visto todavía. Y que cuando lo veamos va a cambiar el orden de todo lo demás.

Le pregunté en qué se basaba esa sensación.

—En el post-it en blanco de Lucía —dijo—. Que todavía no me ha dicho nada. Y que lleva dos semanas sin decirme nada deliberadamente, lo cual es distinto a no tener nada que decir.

Colgué. Abrí la libreta azul. Escribí:

Inés dice que hay algo debajo de lo que han encontrado. Que el post-it en blanco de Lucía todavía no ha hablado. Que cuando hable va a cambiar el orden de

todo. Yo habría cerrado el caso con lo del tacógrafo y habría estado satisfecho. Inés no cierra nada hasta que sabe que lo ha abierto del todo. Esa diferencia tiene un nombre que no voy a escribir aquí porque me resulta incómodo escribirlo a mi edad. Pero lo sé.

Cerré la libreta. Cancerbero me miró desde el suelo con sus ojos de galgo antiguo que han visto suficientes noches de despacho como para saber cuándo el trabajo ha terminado y cuándo solo parece que ha terminado.

Esta vez era lo segundo. Y los dos lo sabíamos.

El tacógrafo digital es un dispositivo de registro obligatorio en vehículos de transporte de mercancías de más de 3,5 toneladas, regulado por el Reglamento (UE) 165/2014. Registra con firma criptográfica la velocidad, posición GPS, tiempos de conducción y descanso, y eventos relevantes del vehículo. La manipulación de los datos del tacógrafo digital es un delito tipificado como falsedad documental según el artículo 392 CP en relación a al artículo 390.1.2º. Los registros del tacógrafo son evidencia forense válida en procesos penales y laborales, y su análisis forense puede revelar tanto las conductas registradas como los intentos de manipulación de esos registros. Las empresas de transporte están obligadas a conservar los registros del tacógrafo durante un mínimo de un año. La coacción o presión sobre los conductores para incumplir los tiempos de conducción y descanso establecidos en el Reglamento (CE) 561/2006 constituye una infracción muy grave. De acuerdo con la legislación de transporte, la empresa transportista incurre en una responsabilidad administrativa directa y objetiva por las infracciones que cometan sus conductores, al ser la obligada principal de organizar el trabajo y garantizar el cumplimiento normativo en la explotación de los vehículos. Ante indicios de manipulación de tacógrafos o de presión sobre conductores, puede denunciarse ante la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o ante la Dirección General de Transporte Terrestre.

No son casos. Son personas.