



ADMINISTRACIÓN  
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN  
DE JUSTICIA

No obstante, y como ya expresamos anteriormente, la inmediatez entre el lugar (km. 84,240) en que conforme al Libro Horario y Cuadro de Velocidades Máximas habría de haber llegado el tren a la velocidad adecuada para tomar la curva, y la ubicación de esta señal de advertencia del cambio de velocidad determinan que las eventuales irregularidades en que pudieran haberse incurrido con su instalación sean causalmente irrelevantes en cuanto al accidente ocurrido, puesto que el tren debería haber llegado ya frenado a este lugar, y de hecho, consta que ya se había activado el freno con anterioridad. Por otra parte, la señal es meramente informativa y se remite al mandato que consta en la documentación reglamentaria, por lo que en rigor la cuestión sigue siendo la corrección de esta forma de señalización del cambio de velocidades en el libro. Por último -y reconociéndose el error padecido en anteriores resoluciones- la inexistencia de una señal análoga en el ámbito RGC hace que, todo lo más, o bien el conductor debería no atender a la señal por su equivocada ubicación -lo que en nada afecta a que imperativamente hubiera de ajustarse a la velocidad impuesta por la documentación reglamentaria-, o bien, como es perfectamente lógico entender, la señal le brindaba, como conocedor del ámbito PTO y autorizado para circular por él, la información que le es propia, aunque fuera meramente acumulativa y prescindible.

C- Se ha insistido, y lo acoge el auto, sobre la falta de adecuación de la información y mandatos de la documentación reglamentaria a la realidad de la vía. Ya se razonó al respecto en las anteriores resoluciones y nada ha cambiado con la aportación pericial verificada.

Así, al margen de que puedan o no estar justificadas por sus propios criterios de anotación -según las "notas importantes" (folio 11300), se referirían al trayecto como conjunto y no a cada tramo comprendido en él- las referencias del libro horario del tren alvia y del cuadro de velocidades máximas a la existencia de ERTMS (y su correlativo sistema de bloqueo) en toda la línea, la perspectiva que debe adoptarse es, como reitera el recurso del MINISTERIO FISCAL, la de partir de las circunstancias efectivamente concurrentes cuando ocurrió el accidente para analizar la relevancia de los factores relativos a la señalización en el hecho realmente acontecido, no la de realizar un meramente teórico o abstracto de la corrección técnica de estos instrumentos normativos o de la señalización, como es advertible en varios pasajes de los informes periciales y en particular en el del Sr. SANZ.

Desde tal perspectiva resulta evidente que la supuestamente errónea información que suministra la documentación reglamentaria es imposible que genere error al conductor y que -ello sería lo relevante- le haga creer que está instalado el ERTMS, cuando tendría que ser conocedor del contenido de las disposiciones concretas (aviso nº 74, consigna C experimental nº 17) que exponían la ausencia de tal