



ADMINISTRACIÓN  
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN  
DE JUSTICIA

ASFA —de lo que era absolutamente conocedor el conductor—, en nada puede afectar a la posibilidad de realizar correctamente la maniobra, ni tiene relevancia causal en el accidente, sino que, por el contrario, facilitaría la tarea del conductor en la maniobra de frenado, que partiría de una velocidad previa inferior a la máxima pautaada en el Libro Horario.

**A2b-** Se denuncia que el cartelón lateral que señala la velocidad máxima que rige desde el km. 84,230 no es el adecuado pues corresponde al ámbito normativo PTO. (Prescripciones Técnicas Operativas, propio de la alta velocidad) y no al ámbito del Reglamento General de Circulación que desde unos metros antes, como se señala en la vía, rige desde ese lugar en dirección hacia la estación de Santiago. No se advierte la relevancia de que el referido cartelón de velocidad máxima no fuera el estrictamente correcto, cuando no consta ni se alega que en un ámbito normativo u otro su significación varíe —no se advierten diferencias entre el art. 217 de las PTO. y el 230 del RGC., que regulan tales señales— y, de cualquier modo, la presencia de tal cartel resulta irrelevante a efectos del accidente, pues como deriva de la investigación (folio 554, en relación con los folios 787 y 788, por ejemplo) el frenado se intentó varios cientos de metros antes de tal señal, por lo que la corrección o incorrección de la advertencia visual que constituye deviene causalmente irrelevante, siendo obvio que tal cartelón informativo no está dirigido a corregir —como sería el caso— grandes desviaciones de velocidad respecto de la debida, sino a permitir en su caso corregir desviaciones de menor entidad a través de su percepción visual por el conductor.

**B1-** La resolución, por tanto no estima que la señalización y regulación fuera incorrecta, sino que deberían haberse adoptado cautelas adicionales para prever o excluir el error humano, ante la especial peligrosidad del tramo y la ausencia de un sistema de frenado automático.

Considera esta Sala que la normativa relativa a la circulación ferroviaria y el estado del conocimiento técnico en tal materia son los elementos que ha de fijar cuál ha de ser la regulación de tal circulación y la señalización que es aplicable a una situación o exigencia concreta. Se trata de una parcela de la actividad social de naturaleza netamente técnica y reglada, sometida a normativas específicas y en la que —así se ha expresado y resulta de la documentación aportada— las decisiones derivan de estudios técnicos previos. La señalización ha de ser la correcta, la que exige cada situación y cada riesgo que debe prevenirse y notas esenciales son la uniformidad y estandarización.

En consecuencia, la norma objetiva de cuidado tiene, en este ámbito concreto, un contenido netamente reglado y técnico, y debe tenerse en cuenta además que no va dirigida a un colectivo indeterminado y extremadamente generalizado de