



**JDO. CONTENCIOSO/ADMTIVO. N. 2
OVIEDO**

AYUNTAMIENTO DE
AVILÉS MLN
REGISTRO AUXILIAR - REGISTRO
GENERAL Y CONTROL DE EXPTEs.
ENTRADA
Fecha 08-11-23 11:33:30
N. Neg/Gen 6.482/
Código REGE170501
Código Doc. REG17E12ZV

SENTENCIA: 00089/2023

SENTENCIA

En Oviedo, a 08 de noviembre de 2023.

Visto por la Ilmo. Sra. Magistrado-Juez del Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 2 de Oviedo, Doña Rosa maría Fernández Pérez, el presente recurso contencioso administrativo, que se ha seguido por los trámites del **PROCEDIMIENTO ABREVIADO Núm. 77/2023**, sobre responsabilidad patrimonial, en el que han sido partes, como demandantes don representados y defendidos por el Letrado Sr. Fernández González, y, como partes demandadas, el Ayuntamiento de Avilés, sin defensa ni representación procesal, y, la mercantil representada por la procuradora Sra. Rodríguez Alonso, y defendida por el letrado Sr. Iravedra Valea.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. -

presentaron demanda interponiendo recurso contencioso-administrativo contra el decreto 720/2023, de la concejala responsable del área de hacienda y administración general del ayuntamiento de Avilés, de 31 de enero de 2023, que desestimaba su reclamación en materia de responsabilidad patrimonial formulada el 15 de julio de 2022, respecto de daños personales y materiales ocasionados en su persona y vehículo, el 18 de septiembre de 2021. Expuestos los hechos y fundamentos de derecho que estimaron pertinentes, terminaron suplicando sentencia estimatoria "(...)¹ anulando la resolución de 31 de enero de 2023 de la Concejala responsable del Área de Hacienda y Administración General del Ayuntamiento de Avilés, en expediente 1531-170063;



PRINCIPADO DE
ASTURIAS



y 2) condenando al Ayuntamiento de Avilés y a la mercantil o a cualquiera de ambos, a indemnizar a en 4.824,00€, y a en 935,28 €, ambas cantidades actualizadas a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad con arreglo al Índice de Garantía de la Competitividad, más los intereses que procedan por demora en el pago de la indemnización fijada. Con imposición de costas a los demandados”.

SEGUNDO.- Admitido a trámite el recurso interpuesto, se reclamó el expediente administrativo, señalándose día para la vista el 6 de noviembre de 2023, compareciendo la parte demandante y la codemandada concesionaria, continuando la vista conforme al art. 78.5 Ljca sin presencia de la administración demandada.

En dicho acto la parte demandante procedió a afirmarse y ratificarse en su demanda.

Por su parte la adjudicataria, la mercantil contestó oponiéndose al recurso, y solicitando la desestimación de la demanda, con expresa imposición de costas a la parte actora.

Tras la Práctica en el acto del juicio de la prueba propuesta y admitida, con el resultado que consta en el acta del juicio oral, en trámite de conclusiones cada parte solicitó que se dictase una sentencia de conformidad con sus pretensiones.

TERCERO.- En la tramitación de este procedimiento se han observado las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Constituye el objeto del presente recurso el decreto 720/2023, de la concejala responsable del área de hacienda y administración general del ayuntamiento de Avilés, de 31 de enero de 2023, que resolvía:

“PRIMERO.- Desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial interpuesta (...) (...)en la que se exigen





sendas indemnizaciones, una por importe 4.824,00 euros a favor de [redacted] y otra por importe de 935,28 euros a favor de [redacted] por los daños y perjuicios producidos, el día 18 de septiembre de 2021, sobre las 13:00 horas, cuando el vehículo [redacted] (propiedad de [redacted]

[redacted] y conducido por [redacted], al circular por la calle Emile Robín de Avilés, a la altura del número 11, impacto contra un bolardo de control de accesos, al ser los mismos consecuencia una conducta gravemente culposa del conductor del vehículo sin la cual el daño no se podría haber producido.

SEGUNDO.- Informar a los interesados que, de conformidad con lo señalado en el apartado C) del fundamento de derecho tercero, la sociedad [redacted] (...) es la contratista adjudicataria del servicio de mantenimiento de la gestión de accesos a calles peatonales del Ayuntamiento de Avilés".

El [redacted] basaban su pretensión, en un relato del accidente acaecido describiéndolo como "El 18 de septiembre de 2021, sobre las 13:00 horas, el bolardo situado a la altura del nº 11 de la calle Emile Robín impactó contra los bajos del automóvil [redacted] propiedad de mi representada [redacted] y conducido por su esposo también demandante [redacted]. No es, pues, que el automóvil impactara contra el bolardo levantado, sino que el bolardo, que se hallaba retraído, subió cuando el automóvil de mi mandante pasaba sobre él, perforando los bajos del automóvil y destruyendo su motor". Rechazaban que hubiese sido su vehículo el que impactara con el bolardo, sino al contrario, y aludían que dicho bolardo habría ocasionado hasta treinta accidentes como el suyo, según noticia de la prensa.

Tanto el actor, como el vehículo de la actora, resultaron con diversos daños, el [redacted] en su brazo izquierdo y siendo el vehículo siniestro total, por los que reclamaban la suma de en 4.824,00€, para la [redacted] titular del coche, y de 935,28€ para el [redacted]

Sostenían la existencia de tal relación de causalidad entre dichos daños y responsabilidad patrimonial de la [redacted]





administración demandada como titular de la vía y obligada a su conservación y mantenimiento, señalando que el punto e inflexión no sería el dato no negado de que el que conducía el vehículo no se percatase de la fase roja del semáforo ni de la señal de prohibido circular, sino que la cuestión sería "(...)si la administración está legitimada para destruir los vehículos y causar lesiones físicas a los conductores que hayan incumplido alguna norma de circulación, por el mero hecho de ese incumplimiento".

Sostenían la responsabilidad patrimonial de la administración, bien por cuanto, si el sistema de bolardos retractiles, no garantizaba que su funcionamiento no causase daños a derecho con rango constitucional, art. 15 y art.33.3 CE, sería un sistema de control de accesos inadecuado, y con ello habría responsabilidad patrimonial por el hecho de haber optado la administración por el uso e instalación de tal sistema.

Y, en el caso de que dicho sistema de bolardos retractiles sí podían, en general, garantizar la indemnidad física y material de los usuarios, entonces la responsabilidad de la administración demandada, o bien de la adjudicataria, o bien de ambas, surgiría, por cuanto en el caso de los actores, no habría funcionado correctamente.

Manifestaban que el ayuntamiento debió haber ordenado a la adjudicataria la adopción de las medidas necesarias para poner fin a estos episodios. Sostenían que el bolardo litigioso, le dotaba de una potencialidad dañina, ya fuera por su diseño, ya por su funcionamiento, y, por tanto, esa era la causa eficiente del daño, entendida como el hecho más adecuado de todos los que han podido concurrir para producir el resultado lesivo. Se habría vulnerado el principio de proporcionalidad del art. 4.1 de la ley 40/2015.

Por su parte, la adjudicataria,

del contrato de servicio para el mantenimiento de la red Semafórica del Sistema de gestión de tráfico en zonas peatonales y del sistema de gestión del tráfico por medio de circuito cerrado de TV y control del tráfico en el municipio de Avilés, firmado el 15 de febrero de 2019, sostenía como motivos de oposición, la conformidad a derecho de la resolución impugnada ante la inexistencia de tal responsabilidad patrimonial, así como tampoco responsabilidad de la concesionaria, habida cuenta de que se habría cumplido con los estándares razonables de seguridad atribuibles a la administración, por un lado, y a la instalación y funcionamiento de los bolardos, siendo que el bolardo existente en la citada calle Emile Robín, funcionaria correctamente, y el accidente se debería exclusivamente a la culpa del conductor demandante, tal y como claramente



PRINCIPADO DE
ASTURIAS



constataba los documentos cuatro y cinco del expediente y el informe de la policía local de 8 de octubre de 2021 así como el video de grabación del siniestro que no deja lugar a dudas sobre el funcionamiento correcto del sistema, y la culpa exclusiva del conductor. Así señalaba que la calle donde se ubicaba el bolardo era de acceso restringido, contando con una puerta de entrada, y espiras de seguridad, tal y como se explicaba en el informe de televent incorporado al informe de la policía local, y en el aportado al procedimiento, rechazando el alegato de los actores respecto a que no contraria con ellas, quedando también perfectamente reflejado en el pliego de condiciones técnicas del contrato que explicaba el funcionamiento de las espiras de seguridad.

Continuaba la adjudicataria explicando el funcionamiento del bolardo y de sus distintos elementos, siendo que el bolardo siempre se detenía fuera el vehículo que fuera y matrícula autorizada o no, por las espiras de seguridad.

Indicaba que los demandantes, habrían accedido a esa calle emile Robín, sin estar autorizados, infringiendo una señal de tráfico de prohibido girar a la derecha, y que el acceso a través del sistema de bolardos estaba perfectamente señalizada y regulada por un semáforo. También quedaba probado que, en el momento en que el vehículo trataba de acceder por la zona donde se ubicaba el bolardo, el semáforo se encontraba en rojo, esto es, no permitía el paso y el bolardo estaba subiendo. Que aun así, el actor pasaría con su vehículo a toda velocidad, siendo éste el que impactó con el bolardo que estaba subiendo. Reiteraba que las fotografías y la grabación no dejan lugar a dudas sobre ello, corroborado por la ubicación e los daños en el vehículo en su pletina delantera de la defensa y bajos del motor y en el bolardo en su zona central, media. Todo ello confirmaba que la colisión seria de frente cuando el bolardo estaba subiendo y el coche paso a toda velocidad por encima sin dar tiempo a su detección. Que la grabación probaba el correcto funcionamiento, estando el semáforo en fase roja y subiendo el bolardo segundos antes de que el coche pasase a toda velocidad por encima, rechazando con ello la postura del actor que pretendida hacer creer que el bolardo habría subido encima del coche.

La concesionaria reiteraba que eran muchas las infracciones cometidas por el actor, comenzando por la de no respetar la





señal de prohibición de tráfico, ni las señales que le avisaban de acceso a zona con acceso restringido ni la prohibición de circular a más de 20 km/h.

Respecto a la resolución del ayuntamiento de Avilés estaba motivada y fundamentada, siendo el siniestro culpa exclusiva del conductor por una conducción culposa e incluso gravosa, excluyendo la responsabilidad de la concesionaria no acreditándose ningún mal funcionamiento, ni avería, de la instalación. Rechazaba Asimismo la sentencia aludida por los actores, no siendo las situaciones comparables.

Respecto a la responsabilidad patrimonial de la administración que el actor basaba en dos argumentos, tampoco podía sostenerse, ya que el primero era un discurso doctrinal de los actores, y debiendo rechazarse ambos por ser diabólico el imputar responsabilidad a la administración por daños que serían causados exclusivamente por la conducta gravemente culposa del demandante conductor.

En cuanto a la indemnización no alegaba nada respecto a daños del vehículo al haber sido indemnizados, y tampoco por daños por lesión, rechazando expresamente la reclamación del premio de afección del 25% que los actores basaban en la aplicación de la ley de expropiación forzosa, por daño moral, no trasladable a la concesionaria ni mucho menos en tal excesivo porcentaje.

SEGUNDO.- La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del Régimen Local regula en su art. 54 el régimen aplicable a la responsabilidad patrimonial de las entidades locales, conforme al cual las Entidades Locales responderán directamente por los daños y perjuicios causados a los particulares en sus bienes y derechos como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos, remitiéndose seguidamente a lo dispuesto en la legislación general sobre responsabilidad administrativa, el art. 32 y ss de la Ley 40/2015, antiguo art. 139 y siguientes de la Ley 30/1992, y art. 67 Ley 39/2015, los cuales configuran la responsabilidad patrimonial de la Administración, de acuerdo con el art. 106.2 de la Constitución, como directa y objetiva, lo cual obliga a aquélla a indemnizar toda lesión que sufran los particulares en cualquiera de sus bienes o derechos, siempre que sea





consecuencia del funcionamiento normal o anormal de un servicio público, entendido en el amplio sentido con que lo afirma la jurisprudencia, comprensivo de toda actividad de la Administración sometida al Derecho administrativo o, en otras palabras, como sinónimo de actividad, giro o tráfico, gestión, actividad o quehacer administrativo.

En consecuencia para que surja tal responsabilidad, la lesión indemnizable debe poder ser imputada a la Administración Pública, lo que exige la prueba del vínculo o conexión causal entre el funcionamiento normal o anormal del servicio y el daño antijurídico. Conforme a las reglas generales que informan el proceso (art. 217 LEC), es a la parte demandante a quien corresponde, en principio, la carga de la prueba sobre las cuestiones de hecho determinantes de la existencia, de la antijuridicidad, del alcance y de la valoración económica de la lesión, así como del sustrato fáctico de la relación de causalidad que permita la imputación de la responsabilidad a la Administración. Por el contrario, corresponde a la Administración titular del servicio la prueba, como circunstancia de exención de su responsabilidad, de la fuerza mayor, según reiterada jurisprudencia, y también le correspondería la prueba sobre la incidencia, como causa eficiente, de la acción de terceros, salvo que se trate de hechos notorios, y la acreditación de las circunstancias de hecho que definan el estándar de rendimiento ofrecido por el servicio público para evitar las situaciones de riesgo de lesión patrimonial a los usuarios del servicio.

Respecto a tal elemento de fuerza mayor, como causa extraña a la organización y distinta del caso fortuito, supuesto éste último que no enerva la responsabilidad de la Administración y sí impone la obligación de indemnizar. La fuerza mayor entroncaría con la idea de lo extraordinario, catastrófico o desacostumbrado, mientras que el caso fortuito se refiere a aquellos sucesos internos, intrínsecos al funcionamiento de los servicios públicos, producidos por la misma naturaleza, por la misma consistencia de sus elementos, por su mismo desgaste con causa desconocida., Además, corresponde en todo caso a la Administración, como reiteradamente señala el Tribunal Supremo (entre otras, Sentencia de 6 de febrero de 1996), probar la concurrencia de fuerza mayor, en la medida





en que de esa prueba depende el que quede exonerada del deber de responder.

TERCERO.- Tal responsabilidad objetiva de la administración pública debe moderarse conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo (SSTS de 5 de junio de 1998 y de 13 de septiembre de 2002) y del TSJ de Castilla y León -Valladolid- (STSJ de 25 de marzo de 2000), conforme a la cual no es acorde con el principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, aun de forma mediata, indirecta o concurrente, de manera que, para que exista aquélla, es imprescindible la existencia de nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso producido, y que la socialización de riesgos que justifica la responsabilidad objetiva de la Administración cuando actúa al servicio de los intereses generales no permite extender dicha responsabilidad hasta cubrir cualquier evento, lo que, en otras palabras, significa -aplicado al concreto supuesto que enjuiciamos- que la competencia municipal sobre mantenimiento y conservación de las, vías, calles y aceras públicas como no equivale a que todo evento dañoso que ocurra en las mismas haya de ser resarcido o indemnizado por el Ayuntamiento, puesto que la prestación de un determinado servicio público y la titularidad de la infraestructura material para su prestación no implica convertir el sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas en un seguro universal sobre todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo. La responsabilidad municipal por caídas en calles e instalaciones públicas, así como de elementos del mobiliario urbano, señalización de tráfico, y arbolado, es materia eminentemente casuística, en la que la decisión del proceso pasa por determinar si el riesgo inherente al servicio público ha rebasado o no los límites impuestos por los denominados "estándares" de funcionamiento, de tal suerte que para que el daño concreto producido por el funcionamiento del servicio a uno o varios particulares sea antijurídico, basta con que el riesgo inherente a su utilización haya rebasado los límites impuestos por los





estándares de seguridad y de lo que a tenor de los mismos puede resultar racionalmente exigible a la Administración.

Trasladados los anteriores principios de la responsabilidad administrativa al frecuente supuesto de la reclamación a los titulares de las vías públicas, normalmente las corporaciones locales, la relación de causalidad entre la actuación administrativa y el daño causado por el accidente pasa por contrastar si los hechos fueron consecuencia de la inobservancia por la administración del estándar de eficacia que es exigible a los servicios municipales de conservación, en este caso el titular de la vía, la Administración demandada, o, por el contrario, de la falta de diligencia y de atención que es exigible a los peatones, conductores o usuarios de las mismas, o del grado de cumplimiento del deber del ciudadano de extremar el cuidado en la deambulación, o uso de las carreteras, cuando el mal estado de los mismos fuera visible. Esto mismo es trasladable al uso por los ciudadanos de los edificios e instalaciones públicos, señalizaciones, y el resto de mobiliario e instrumental urbano.

No puede exigirse a la administración un control absoluto que eluda cualquier deber de cuidado o diligencia de todos los peatones, viandantes, conductores o usuarios de las vías, siendo factible atendiendo a cada caso concreto y circunstancias concurrentes, exigir una adaptación de éstos a tales circunstancias, ya que de otro modo se constituye a la administración en asegurador universal de los propios pasos y actuaciones de los vecinos, lo que no resulta admisible por no ser el esquema constitucional fijado para las administraciones públicas.

Así, admitida la competencia de los municipios en materia de mantenimiento de las vías, edificios, instalaciones públicas, así como los elementos y mobiliario público, en condiciones objetivas de seguridad para el tránsito de vehículos y personas, la exigencia de cumplimiento debe ajustarse a criterios razonables y no exorbitantes, con un nivel de mínimos y no de medios, habida cuenta que, de un lado, las Administraciones Públicas, aun calificándose de objetiva la responsabilidad patrimonial que les incumbe, no se configuran como aseguradoras universales que deban asumir todo siniestro





que tenga lugar en vías de su titularidad, sino tan solo cuando ha mediado una inobservancia de las obligaciones que les incumben. Y, además y complementariamente a lo expuesto, es reiterada la jurisprudencia (sentencia del Tribunal Supremo de 17/06/2014; RC 4856/2011), que en los supuestos de responsabilidad derivados de una inactividad, lo que se exige es la prueba de una razonable utilización de los medios disponibles en orden a evitar hechos lesivos como el analizado, lo que en términos de prevención se traduce en una prestación adecuada a las circunstancias de tiempo, lugar, desarrollo de la actividad, estado de la técnica, capacidad de acceso, distribución de recursos, en definitiva, lo que se viene considerando un funcionamiento estándar del servicio.

CUARTO.- En el presente caso también procede atender al art. 196 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, que entró en vigor el 9 de marzo de 2018. Dicho precepto viene a sustituir el art. 214 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, (anterior art. 198 de la Ley 30/2007 y art. 97 del TRLCAP), que establece:

"1. Será obligación del contratista indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato.

2. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes. También será la Administración responsable de los daños que se causen a terceros como consecuencia de los vicios del proyecto en el contrato de obras, sin perjuicio de la posibilidad de repetir contra el redactor del proyecto de acuerdo con lo establecido en el artículo 315, o en el contrato de suministro de fabricación.

3. Los terceros podrán requerir previamente, dentro del año siguiente a la producción del hecho, al órgano de contratación para que este, oído el contratista, informe sobre a cuál de





las partes contratantes corresponde la responsabilidad de los daños. El ejercicio de esta facultad interrumpe el plazo de prescripción de la acción.

*4. La reclamación de aquellos se formulará, en todo caso, **conforme al procedimiento establecido en la legislación aplicable a cada supuesto**".*

Respecto a la posible responsabilidad dirigida frente a la concesionaria del contrato de mantenimiento de la gestión de accesos a calles peatonales del ayuntamiento de Avilés, se trataría de una responsabilidad culpabilística, extracontractual o aquiliana del art.1902 del CC, (Sentencia del TS de 21 de noviembre de 2007 entre otras, respecto a la posibilidad de resolver en vía contencioso administrativa sobre tal responsabilidad de un sujeto privado) y desde tal naturaleza debe examinarse la prueba practicada. Tal art. 1902 CC establece que "el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado".

La jurisprudencia del Tribunal Supremo requiere para que surja esta responsabilidad extracontractual: 1) acción u omisión culposa o negligente, 2) un daño real y probado, determinado cuantitativa y cualitativamente y 3) un nexo causal o relación de causalidad eficiente entre el comportamiento negligente y el daño o perjuicio producido. La sanción que viene a imponer -reparación del daño causado- se encuentra condicionada a la existencia de un "reproche culpabilístico" respecto a la persona física o jurídica a la que se imputa el resultado dañoso. Este reproche desaparece si se prueba la culpa exclusiva de la perjudicada por el daño, manteniendo que esta figura jurídica se configura como una responsabilidad cuasi objetiva, en cuya virtud la carga de la prueba de la excepción de culpa exclusiva de la víctima, recae precisamente sobre quien pretende acogerse a ella, de modo que se ha de probar el actuar culposo o negligente del perjudicado, que resulte relevante casualmente para el daño producido. Y a mayor abundamiento de este punto, tiene declarado el TS que «corresponde la carga de la prueba de la base fáctica (nexo causal), y por ende las consecuencias desfavorables de su falta, al demandante» y «en todo caso es preciso que se pruebe





la existencia de nexo causal, correspondiendo la carga de la prueba al perjudicado que ejercita la acción», «siempre será requisito ineludible la exigencia de una relación de causalidad entre la conducta activa o pasiva del demandado y el resultado dañoso producido, de tal modo que la responsabilidad se desvanece si el expresado nexo causal no ha podido concretarse». (SS TS 6 de marzo de 1998, 2 marzo y 6 noviembre de 2001, 23 y 27 de diciembre de 2002, 16 de julio de 2003, entre otras).

En los supuestos en que **existe un contratista o un concesionario, el administrado perjudicado puede optar por tres vías de actuación excluyentes entre sí:**

a) Requerir a la administración, atendiendo al antiguo art. 97 TRLCAP, sustituido por el art. 214.3 TRLCSP, y actual art. 196 ley 9/2017, para que conforme al procedimiento previsto en dicho texto normativo se pronuncie sobre la responsabilidad del contratista o concesionario. Con la nueva legislación, el requerimiento previo al que se refería el artículo 97.3 del TRLCAP (ahora su equivalente en la Ley de Contratos del Sector Público) es potestativo y no preceptivo para el perjudicado de manera que el órgano de contratación, cuando se pronuncie sobre el requerimiento formulado, solamente puede hacerlo respecto a cuál de las partes contratantes puede ser responsable sin determinar, al contrario de lo que ocurría con la legislación anterior, la procedencia de la indemnización reclamada ni tampoco su cuantía.

b) Demandar directamente al contratista o concesionario ante la jurisdicción civil y conforme a los preceptos relativos a la responsabilidad extracontractual art. 1902 y ss CC.

c) Interponer recurso contencioso administrativo, previa la reclamación ante la administración, dirigido bien exclusivamente frente a la administración **por responsabilidad patrimonial** bien formular su demanda tanto frente a la administración como a su concesionaria teniendo en cuenta que no cabe una responsabilidad solidaria y que **las** responsabilidades de una y otra son distintas, una **patrimonial y otra extracontractual**.





La posibilidad de que en la jurisdicción contencioso administrativa sea posible dictar una sentencia condenatoria exclusivamente de un contratista o concesionario y a pesar de haber excluido la responsabilidad patrimonial de la administración, viene avalada por la tesis de evitar el "peregrinaje jurisdiccional" a los administrados según STS de 21 de noviembre de 2007; rec. 9881/2003.

En el supuesto de que el tercero perjudicado, conforme se ha indicado, se dirigiese directamente frente a la administración, **conviene tener claro que** la misma puede optar **entre** dos alternativas, **según indica la sentencia 152/16 de 10 de octubre de 2016 del TSJ de CyL, Secc.2, Burgos, bien "considerar que concurren los requisitos para declarar la existencia de responsabilidad o estimar que están ausentes y que, por lo tanto, no procede esa declaración; en la primera hipótesis pueden ofrecerse, a su vez, dos salidas posibles; a saber: entender que la responsabilidad corresponde al contratista o que, por darse los supuestos que contempla el apartado 2 del repetido artículo 98, sea ella misma quien tiene que hacer frente a la reparación. En este último caso así lo acordará y en el otro deberá reconducir a los interesados hacia el cauce adecuado, abriéndoles el camino para que hagan efectivo su derecho ante el adjudicatario responsable".**

La posibilidad de que en la jurisdicción contencioso administrativa sea posible dictar una sentencia condenatoria exclusivamente de un contratista o concesionario y a pesar de haber excluido la responsabilidad patrimonial de la administración, viene avalada por la tesis de evitar el "peregrinaje jurisdiccional" a los administrados según STS de 21 de noviembre de 2007; rec. 9881/2003.

De igual modo, tienen acogida en la aplicación del art. 2 e) de la LJCA, en relación con el art. 32 de la ley 40/2015, y, el ya reiterado, art. 196 de la ley 9/2017.

En este caso, los demandantes procedían en vía administrativa a formular reclamación frente al Ayuntamiento de Avilés, la cual dictaba resolución expresa en la que desestimaba la reclamación por no existir responsabilidad patrimonial de





dicha administración, e informaba a los demandantes de la existencia de la concesionaria, la mercantil Kapsch Trafficcom Transportation SA.

Ya en sede judicial, los demandantes, han optado por dirigir su reclamación tanto contra la administración, como contra la concesionaria, sujeta a la normativa y criterios jurisprudenciales expuestos.

QUINTO.- Del resultado de la actividad probatoria se concluye con la no concurrencia de responsabilidad patrimonial de la administración demandada, ni la responsabilidad de su concesionaria, en el siniestro acaecido el 18 de septiembre de 2021 en la Calle Emile Robín N° 11 de Avilés.

Los demandantes, en su reclamación administrativa, y que trasladaban a su recurso contencioso, daban un relato de lo sucedido, manifestando que *"El 18 de septiembre de 2021, sobre las 13:00 horas, el bolardo existente a la altura del nº 11 de la calle Emile Robín (Avilés), impactó contra los bajos del automóvil propiedad de la compareciente y conducido por el también compareciente No es, pues, que el automóvil impactara contra un bolardo levantado, sino que un bolardo que se hallaba retraído probablemente por haberlo accionado el conductor de un vehículo anterior, subió cuando el pasaba sobre su ubicación, perforando los bajos del automóvil y destruyendo su motor"*.

No es un hecho controvertido la existencia misma del siniestro, dada la prueba documental aportada al proceso, la grabación del siniestro, y el contenido del expediente. Cuestión distinta es la determinación de la mecánica de causación del mismo.

De igual modo, tampoco es un hecho controvertido la existencia del contrato de servicio para el mantenimiento de la red Semafórica del Sistema de gestión de tráfico en zonas peatonales y del sistema de gestión del tráfico por medio de circuito cerrado de TV y control del tráfico en el municipio de Avilés, firmado el 15 de febrero de 2019, entre el Ayuntamiento de Avilés y





Expte. 368/2018. No son objeto de este proceso, una impugnación de tal contrato ni de sus cláusulas técnicas y administrativas particulares, finando la cláusula 39 la responsabilidad del contratista por daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato, regulándose en términos análogos al art. 196 ley 9/2017.

Consta incorporado al expediente el Informe de la Policía local de Avilés Núm. 21/3829, de 18 de septiembre de 2021, instruido a causa del siniestro, en el que se informaba *"Según manifiesta el conductor del que siguiendo indicaciones del navegador del vehículo, se introduce en la zona peatonal sin darse cuenta de ello. Que al llegar a la zona del bolardo y semáforo, tampoco se percata de su presencia al estar en posición abierta el bolardo, al haber pasado otro vehículo que le precedía, colisiona contra el bolardo, cuando este inicia maniobra de cierre. Existen imágenes del accidente, donde se observa la fase roja del semáforo cuando el vehículo impacta contra el bolardo. Se procede a confeccionar a correspondiente denuncia por no respetar la fase roja del semáforo. Por la pérdida de aceite de motor y los posibles daños en el bolardo, se hizo necesaria la presencia de los servicios de limpieza y del mantenimiento del bolardo". Como posibles causas y/o factores influyentes en el accidente se reflejaba "despiste del conductor".*

El informe iba acompañado del croquis del siniestro y fotografías del estado del vehículo y del bolardo, tras pasar aquél por encima de éste.

De igual modo, se incorpora al expediente, el Informe del inspector de la policía local de Avilés, de 8 de octubre de 2021, en el que se deja constancia *"1º.- Que el vehículo causante de los daños, accedió a una zona peatonal sin que tuviese autorización para circular por la misma no obedeciendo la señal de reglamentación existente al comienzo de la calle y haciendo caso omiso tanto de esa señalización como de los dos paneles existentes en la calle tal y como se pueden observar en el reportaje fotográfico adjunto.*

2º.- Que antes de llegar el vehículo al bolardo, el semáforo se encontraba en fase roja como puede apreciarse en la





grabación de la cámara de acceso a la calle por lo que el conductor del vehículo, no obedeció la orden que impone un semáforo en fase roja.

3º.- Se adjunta a la presente reportaje fotográfico de la señalización existente y el funcionamiento de dichos sistemas de acceso a las zonas peatonales de Avilés así como certificación de funcionamiento de la empresa instaladora de los mismos.

4º.- Que la grabación de dichas imágenes queda a disposición de la Autoridad Judicial para cuando sea reclamada por ella y al solicitante o su representante legal, si lo solicitan, se les permitirá ver las mismas en dependencias policiales pero sin dar copia de la misma hasta que lo ordene la Autoridad Judicial”.

Se complementa lo anterior con el Informe, de 8 de octubre de 2021, ilustrado con reportaje fotográfico, sobre la señalización vertical existente, en el acceso a la calle Emile Robín desde la Avenida Los Telares, en la que se puede observar perfectamente que es el único acceso a la señalada calle peatonal Emile Robín, y en la que perfectamente consta dicha señal de prohibido girar a la derecha, esto es, para acceder a tal calle, con el panel indicativo de, excepto vehículos autorizados. Asimismo, se acompañaba de informe de la antigua sobre el funcionamiento de bolardos de salida, que es análogo al de entrada objeto de ese litigio, y certificado de 22 de febrero de 2010 relativo al equipo Gatso GRC-D nº 47, características de las cámaras e tráfico y la guarda encriptada de las imágenes captadas.

No es un hecho controvertido, que el vehículo de la conducido por el no contaba con autorización para circular por dicha calle peatonal, pese a lo cual, la primera infracción que comete el demandante y conductor, es la de incumplir la clara señal de prohibición de giro a la derecha, y acceso a tal calle peatonal, esto es infracción del art. 53 en relación con el art. 74 y art. 76, todos ellos del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TRLTSV), dicho ello a los meros efectos de examinar y





resolver sobre el presente recurso, sin que sea objeto del mismo, tal conducta del conductor el día del siniestro respecto a la señalización de tráfico.

No exonera al conductor de cumplir con dicha señal de tráfico, el alegato del mismo respecto a que estaría siendo guiado por un dispositivo móvil, dejando a un lado, otra posible infracción, si, además, estaba conduciendo y haciendo uso indebido de un navegador, o dispositivo móvil.

Pues bien, accediendo a dicha calle peatonal Emile Robín, se observa la existencia de dos paneles indicativos de tráfico de uno y otro lado de la calle, de unas dimensiones de 90 x 60 cm, perfectamente visibles para cualquier conductor con un mínimo de diligencia y atención a la conducción, que advierten de que se está entrando, circulando, por una zona peatonal, con señales de tráfico de prohibición de entrada, de "circulación prohibida", y de prohibición de estacionamiento, y de velocidad máxima 20 km/h.

A escasos metros del panel, se encuentra la puerta de acceso, instalada por la empresa concesionaria antigua

y cuya denominación actual es

para regular el acceso por dicha zona peatonal a los vehículos autorizados. De nuevo, es perfectamente visible para cualquier usuario de dicha Calle Emile Robín, tanto peatón como conductor, dicho sistema instalado, siendo perfectamente apreciables, la terminal de control o consola, el semáforo con fase roja y ámbar, y el pilón retráctil o bolardo. Además de tales elementos perceptibles a simple vista, el sistema o "puerta de acceso" o de entrada, contaría con una espira de detección de presencia y dos espiras de seguridad. Su instalación se llevaría a cabo el 9 de marzo de 2021.

El resultado de la actividad probatoria acredita que el indicado sistema de control de acceso de vehículos instalado en la calle Emile Robín, funcionaba correctamente el día del siniestro, 18 de septiembre de 2021, así se observa, de forma clara y contundente, del video de grabación aportado al procedimiento.





El funcionamiento del sistema de control de acceso, era descrito en el informe de la policía local de 8 de octubre de 2021, y, vuelve a ser reiterado, de forma detallada, en el informe emitido por el inspector de la UAES de la policía local de Avilés, de 17 de mayo de 2023, unido al procedimiento, efectuando remisión expresa al mismo, evitando transcripciones innecesarias, sobre el funcionamiento de dicho sistema. Baste reflejar la "maniobra de tránsito" del sistema, consistiendo en las siguientes fases. "En estado de reposo el semáforo esté en rojo y el bolardo subido. Cuando se acerca un vehículo a la zona: si la solicitud es detectada y correcta: se autoriza el acceso. Si el conductor no es autorizado, es informado de ello. Si se autoriza el paso del vehículo, el semáforo pasa a ámbar intermitente y baja el bolardo. Una vez efectuado el tránsito o transcurrido un minuto, el bolardo vuelve a su posición inicial y el semáforo a rojo. El equipo informa al centro de control del momento y resultado de la finalización del tránsito.

Tratándose de una "puerta de acceso" o de entrada, como es la ubicada en dicha Calle Emile Robín el funcionamiento, consiste en *"Si el estado del acceso es restringido, en reposo el bolardo permanece subido, impidiendo el paso de vehículos. El semáforo está con la salida rojo actividad. el display y los indicadores luminosos asociados al lector de tarjeta están apagados. (...) En funcionamiento normal (sin selección manual) los movimientos del bolardo dependen en que situación se encuentre el bolardo. Los cuatro posibles son: bolardo arriba, bajando, abajo, subiendo. En el estado de reposo, el bolardo permanece arriba. Una vez el detector de entrada indica presencia de vehículo, se activa la retroiluminación del display, y aparece un mensaje para la presentación de tarjeta de proximidad (TSC) (...). Si se presenta tarjeta, y ésta es validada por el centro de control se ilumina el indicador luminoso de tarjeta aceptada, se emite un sonido en señal de conformidad, activando a su vez la maniobra de bajada de bolardo con el oportuno mensaje en el display (estado de bolardo bajando). El semáforo no pasa a ámbar hasta que el bolardo no está completamente bajado (estado de bolardo bajado), y no se ha informado al usuario mediante el display de que la vía está abierta al paso. Una vez el vehículo ha*





pasado completamente, es decir, se ha desactivado el detector de seguridad, se realiza un temporizado de seguridad, ya con el semáforo de salida de rojo activada, el indicar de tarjeta (...). Una vez transcurrido este tiempo sin ninguna anomalía, se inicia la maniobra de subida del bolardo (estado de bolardo subiendo) con el fin de evitar acceso fraudulentos. Si durante esta maniobra se activa el detector de seguridad, se detiene dicha maniobra, bajando de nuevo el bolardo. Cuando se vuelva a desactivar el detector de seguridad, se reinicia de nuevo la maniobra de subida del bolardo. Una vez el bolardo está arriba (estado de bolardo arriba) si hay detección en la espira de seguridad el bolardo se mantiene arriba”.

En igual sentido, se recogía en el Pliego de condiciones técnicas, en su punto quinto “5. El funcionamiento y características de las características técnicas de los materiales a emplear”, conformados, entre otros, por los 5.1. Reguladores, 5.2 semáforos, 5.4 báculos y columnas, 5.5 detectores de vehículos, y 5.8 puertas de control de acceso, y en el pliego de cláusulas particulares, en su anexo, punto 8. Los detectores.

SEXTO.- Se cuenta asimismo con las testificales de los policías locales con Tips 139 PG, y 264 IL, intervinientes en el Atestado nº 21/3839 del siniestro de 18 de septiembre de 2021 a las 13:00h, siendo el atestado de la misma fecha, afirmándose y ratificándose en el mismo.

Así el policía local con Tip 139 PG tras afirmarse y ratificarse en dicho atestado, explicó que las afirmaciones que se reflejaban en el mismo era del propio conductor, lo que éste les había contado sobre como tendría lugar el accidente, indicando que ellos, esto es los policías locales, no vieron el accidente sino que fueron llamados para acudir al lugar tras producirse el mismo.

El policía local, manifestó que el conductor les dijo que venía circulando y que entró por la calle Emile Robín detrás de otro vehículo y que no vio el bolardo, y que reconocería que iba por una calle por la que no podía ir.

El policía manifestó que sí que había una señal de tráfico de prohibido girar a la derecha, y de prohibición de circulación



PRINCIPADO DE
ASTURIAS



por esa zona peatonal, salvo autorizados, y que por todas esas infracciones se habría denunciado al conductor.

En cuanto a la grabación del siniestro, el testigo manifestó que no la recordaba, pasando a exhibir la misma en el acto de la vista. Manifestaba que sí había espiras de seguridad que detectaba al vehículo pero que si el vehículo estaba en marcha no había tiempo físico para que actuase, porque la distancia de la espira al bolardo, y la velocidad de los vehículos, hacía que aquella no evitase la elevación. El testigo manifestaba que era su opinión que la espira de seguridad estaba pensada para coches parados, pero que no si los coches se aproximaban en marcha, sin parar. Respecto a la velocidad que llevaría el vehículo de la demandante, el testigo manifestó que no se atrevía a calcularla, que esa zona estaba fijada a treinta creía, rectificando luego su respuesta a 20 km/h que es la correcta.

Respecto a la forma de golpear el coche contra el bolardo, y los daños que se veían en las fotografías sacadas por los agentes, el testigo manifestó que los daños del vehículo se veían en el frontal, le cogía a la altura del faldón, y creía que en la parte más baja, no recordando si los bajos estaban dañados, que creía que si porque había manchas de aceite, y siendo exhibidas las fotos(documento seis, y ss del expediente), manifestaba que hasta podía haberla hecho él, y viéndose que el motor había roto. En cuanto al bolardo presentaba daños en su parte media, siendo difícil que un bolardo se doblase. Manifestaba que en su opinión el impacto va de "alante a atrás", y no de abajo a arriba.

Preguntado por su opinión sobre los siniestros acaecidos en esa calle por el bolardo, el testigo manifestó que suponía que se debía al volumen de tráfico de la misma, siendo la vía principal hacia el centro estando la gente acostumbrada a entrar por ella, siendo de las últimas en colocarse el bolardo, con mayor el número de siniestros que en otros bolardos, y manifestando respecto a los conductores, que entraban a piñón por ella. También declararía que no tenía constancia de que ese bolardo funcionase mal, sin tener por qué tenerla.





En términos análogos, declararía su compañero, el Policía Local con TIP 264 IL, el cual también se afirmó y ratificó en el atestado del accidente ya examinado, explicando que el conductor entro a la calle Emile Robín sin respetar la señal de prohibido girar a la derecha, que también había otras dos señales previas al cajetín, y semáforo del bolardo, que tampoco respetó, y que de igual modo tampoco respetó el semáforo en rojo del bolardo. Que en el video de grabación del siniestro se veía que estaba subiendo el bolardo cuando el coche conducido por el actor pasaba sin detenerse, negando que el bolardo estuviese ya subido al paso del vehículo, que se veía en las fotos el impacto. Que ese día tras el impacto el sistema de acceso y bolardo quedo inhabilitado, y que ese día, antes de eso no funcionaba mal. Que el día anterior también habría habido otro accidente, pero que nadie le dijo que fuese por mal funcionamiento del sistema.

Respecto al funcionamiento de las espira de seguridad, el testigo manifestó que supuestamente funcionaban así pero que no sabía si sería suficiente porque influía la distancia y la velocidad que llevase el vehículo, sin poder decir a que velocidad iba el vehículo de los actores.

En cuanto a los daños que presentaba el vehículo y según las fotografías, eran en la defensa delantera, parte baja, con pérdida del líquido del motor, y saltando también los airbags. De nuevo, en cuanto a su opinión sobre el número de accidentes en esa calle y bolardo, el testigo manifestaba que suponía que sería porque la gente estaba acostumbrada a entrar por esa calle.

Las manifestaciones de los policías locales sobre los daños que representaría el vehículo y el bolardo, son examinados como tal testifical sin que constituyan una pericial sobre daños. Tales manifestaciones, unidas a la observación de fotografías de estado del vehículo y daños de éste y del bolardo, no acreditan el relato del siniestro sostenido por los actores, en cuanto a que sería el bolardo el que impactaría con el coche, y no, éste con aquel al estar subiendo.

El testigo perito _____ empelado de
la concesionaria, técnico encargado de la revisión y





reparación de los semáforos y bolardos objeto del contrato, jefe del equipo de funcionamiento y que intervendría en los partes de reparación y mantenimiento diarios aportados por la explicó el funcionamiento de los detectores de seguridad confirmando que la puerta de acceso en cuestión, contaba con ellos y que funcionaban perfectamente, pasando a explicar su funcionamiento, señalando que el bolardo no subía si el vehículo estaba marcando la espira de seguridad, que había una espira de presencia al lado del armario que abría por cámara. Que identificado el vehículo autorizado, bajaba el bolardo, permaneciendo el semáforo en rojo, y llegado abajo, el semáforo pasaba a ámbar. Que la espira de seguridad funcionaba a cincuenta centímetros del bolardo, contando con una espira tanto delante del bolardo, como otro una vez superado el mismo a esa distancia. Que también había dos cámaras delante y detrás de la puerta.

El testigo-perito atendiendo a la grabación del siniestro, que el conductor llegó a una velocidad y que se lo comió, en referencia al bolardo, sosteniendo que el conductor no hizo los pasos que tenía que haber seguido ante la presencia del sistema de bolardo. Que se tenía que haber parado en el armario y bien aspar tarjeta, o matrícula autorizada, o bien, de no contar con autorización, utilizar el timbre para llamar a la policía local, pero que el conductor no hizo nada de eso.

El señaló que el sistema instalado, y su semáforo, en esa calle se veía perfectamente, ya que se trataba de una zona recta.

El testigo perito confirmó que el bolardo funcionaba perfectamente. Que se hacían partes diarios de mantenimiento, y, partes de averías los cuales tenían que sellar la policial local. Que los partes de los días 16 y 17 de septiembre de 2021 no reflejan incidencias de mantenimiento, y el día 18 reflejaba en golpe del demandante, el día 20 se repara, y no constando ninguna incidencia. Que el coche tenía el frontal roto, y que el bolardo estaba subiendo unos veinte centímetros al paso del coche.

En cuanto a la razón de los accidentes en esa calle, el testigo perito declaró que suponía que era debido a que se trataba de la entrada principal a Avilés y la gente seguía entrando como antes de colocar el acceso restringido, y que el





mismo había visto a vehículos entrar por esa calle a más de veinte km por hora.

El testigo-perito reiteró que ese acceso no tenía ningún defecto de seguridad ya que contaba con las espiras de seguridad, correctas, volviendo a explicar que mientras estén marcando un vehículo, el bolardo no subiría, y que estaban situadas antes y después del mismo a cincuenta centímetros, haciendo que no suba el bolardo si para un coche encima de la espira o en tránsito, manifestando que desconocía por qué no se colocaban tales espiras a mayor distancia del bolardo, argumentando que entonces el sistema de acceso restringido y bolardo carecería de sentido porque no evitaría el acceso de todo vehículo, y, reiteraba que el coche de los actores tenía que haber parado en el armario y haber picado para solicitar ayuda.

Corroborando el buen funcionamiento de dicha puerta de acceso, también se unen tales partes de mantenimiento y averías de la concesionaria que no sólo se refieren a la puerta de acceso en cuestión, no siendo de las más conflictivas, en esos días, reflejándose el mantenimiento diario de la indicada puerta de acceso sita en la Calle Emile Robín, aportando los días previos, 16 y 17 de septiembre de 2021, el del día del siniestro, 18 septiembre, y los posteriores 19, 20, 22 de septiembre.

En ellos, se observa en el día 18 de septiembre de 2021 la referencia a tal siniestro "Bolardo golpeado por un coche, anillo de teflón muy deteriorado, roza con pistón, pérdida de presión de válvulas. Se deja bloqueado abajo". El día 20, se reflejan las revisiones, y las reparaciones que se llevarían a cabo sobre dicha puerta de acceso, y el día 22 se volvía a revisar todo él.

Respecto al argumento de los demandantes referente a la alta siniestralidad referida a dicha puerta de acceso de la calle Emile Robín, aludiendo a sendas noticias publicadas en la Nueva España, procede ser desestimado, no sólo por el hecho de que las noticias simplemente reflejan la opinión vertida por los accidentados, sino por el hecho de que según el informe del Inspector de la UASE de 17 de mayo de 2023, desde la puesta en funcionamiento del sistema ese 9 de marzo de 2021





hasta el 15 de noviembre de 2021 sólo once vehículos habrían colisionado, sin que, de ello se deduzca que fuera por un mal funcionamiento del sistema de puerta de acceso, y sin que tampoco quepa atribuir tal conclusión por el hecho de siendo veintiocho los bolardos existentes en la ciudad, sea el lugar que registra mayor incidencia, ante los tres del resto de bolardos. Tampoco conduce a sostener un mal funcionamiento del sistema en las simples opiniones de los gentes locales sobre la colocación de las espiras de seguridad.

SÉPTIMO.- Sumando tal actividad probatoria que acreditaría el buen funcionamiento de la puerta de acceso sita en la calle Emile Robín el día del siniestro, se encuentra la grabación del propio siniestro, que no deja lugar a dudas de lo sucedido.

En dicha grabación de la cámara situada en el acceso a la puerta, se comprueba el paso de hasta tres vehículos sin problema alguno antes del vehículo de la actora conducido por el actor. Se efectúa remisión expresa a dicho visionado, destacando los puntos relevantes, respecto al paso a las 12.59 de una furgoneta blanca, funcionando perfectamente todos los elementos integrantes de dicha puerta de acceso, tanto la espira de presencia, la consola, la espira de seguridad anterior al bolardo hidráulico, el semáforo, el propio bolardo hidráulico, y la espira de seguridad posterior a éste.

Lo mismo sucede, con el vehículo blanco, que se detiene a 13:00 31, y pasa a continuación a las 13:00:34, y otro tanto con el vehículo azul que para a las 13:00:39, y pasa correctamente a las 13:00:42. Tras ello el semáforo pasaba a rojo a las 13.00:45, captándose como cruza el paso un joven transeúnte en ese instante, y comenzando a subir el bolardo a 00:49. Justo en ese momento, se capta, perfectamente, por la cámara de grabación, como pasa el vehículo propiedad de la a las 13:00:49 sin detenerse ni disminuir su velocidad, estando el semáforo en rojo y el bolardo subiendo, impactando con dicho bolardo que estaba subiendo a las 13:00:50.

Sobre el correcto funcionamiento de la cámara digital de tráfico gatso, y si bien no es cuestionado por ninguna de las partes, se constata tanto los partes de mantenimiento, como en el certificado de de 22 d febrero de 2010.





Por tanto, el resultado de la actividad probatorio concluye con la ausencia de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento de Avilés, y ello por el hecho de que consta una concesionaria, que conforme al contrato de adjudicación asume la responsabilidad de daños ocasionados por tal sistema de acceso restringido, en los términos establecidos en el ya señalado art. 196 de la ley 9/2017, y las cláusulas tanto técnicas, apartado tercero, como administrativas particulares, cláusula treinta y nueve.

Asimismo el ayuntamiento de Avilés procedería a notificar la apertura del expediente por la reclamación de responsabilidad patrimonial, a dicha concesionaria

conforme al art. 32.9 de la ley 40/2015, con audiencia a la misma conforme al art. 82.5 de la ley 39/2015, y dictando el decreto de 31 de enero de 2023 en la que desestimaba la existencia de responsabilidad patrimonial, e informaba a los demandantes a los efectos del fundamento de derecho tercero c) de tal resolución de la existencia de la sociedad

cuál era la contratista adjudicataria del servicio de mantenimiento de la gestión de accesos a calles peatonales del Ayuntamiento de Avilés, frente a la que "(...)habría de dirigirse, por los cauces adecuados y fijados en la legislación civil".

De igual modo no cabe responsabilidad patrimonial de la administración por cuanto, no se ha efectuado prueba alguna que acredite que los "(...) daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes. También será la Administración responsable de los daños que se causen a terceros como consecuencia de los vicios del proyecto en el contrato de obras, (...)", del citado art. 196 de la ley 9/2017, sin que quepa sustentar una responsabilidad patrimonial bajo el ya descartado por la actividad probatoria que las espiras de seguridad se deberían situar a una mayor distancia del bolardo.

De igual modo no cabe sustentar la responsabilidad patrimonial de la administración en el siniestro objeto de este recurso, en la disertación de los demandantes respecto a la bondad o demonización de los sistemas de acceso restringido con empleo de bolardos hidráulicos, como elementos causantes de daños a





los ciudadanos. Ninguna prueba se ha practicado que concluyese que el sistema de gestión de tráfico en zonas peatonales y del sistema de gestión del tráfico por medio de circuito cerrado de TV y control del tráfico en el municipio de Avilés, objeto del contrato firmado entre la administración y la concesionaria, infringiese la normativa aplicable a tales dispositivos, sin alegación ni fundamentación concreta desplegada sobre este extremo.

Con ello, la responsabilidad en el siniestro reclamado, se desplazaría a la concesionaria siendo respecto de ella que procedería probar que el siniestro fuera atribuible a la misma.

OCTAVO.- En el presente caso, tampoco existe tal responsabilidad de la concesionaria, es más, aun de no existir, ninguna responsabilidad patrimonial sería imputable a la administración demandada, habida cuenta de que el resultado de la totalidad de prueba examinada concluye a atribuir la responsabilidad en el siniestro examinado única y exclusivamente en el demandante y conductor del vehículo, ese 18 de septiembre de 2021.

Al respecto, el resultado de la actividad probatoria revela, de forma clara y sencilla, que el accidente se produjo por fallo humano y no por fallo del sistema de puerta de acceso instalado. De hecho queda probado, sin lugar a dudas, que fueron varias las infracciones, errores, fallos concatenados, que cometió el demandante, conductor del vehículo, y que llevaron a la causación del siniestro. Éste se debe de forma única y exclusiva a tal conducta negligente del conductor del vehículo, sin que conste acreditado si la demandante, acompañante, ese día en el vehículo, tuviese conocimiento o no de las señales de tráfico infringidas y de la constatación del sistema de puerta de acceso restringido.

Baste volver a incidir en todas las infracciones, negligencias, o errores que cometió el y que terminaron con su vehículo impactando contra el bolardo que estaba subiendo, y con el semáforo en rojo. Así volvamos a contar las mismas: Una.- el conductor infringe una señal de tráfico, de prohibición, "Giro a la derecha prohibido", que





claramente le prohibía entrar a dicha Calle Emile Robín, sino era un vehículo autorizado. Dos.- El conductor vuelve a desatender, otros dos paneles de tráfico, a sendos lados de esa calle, con Señal de prohibición de entrada "circulación prohibida". Tres.- en tal calle amplia con perfecta visibilidad a plena luz de ese día, el conductor, bien de forma voluntaria o bien por despiste y negligencia en su conducción, hizo caso omiso a la existencia de la terminal de control, armario, que formaría parte de tal puerta de acceso, no deteniendo su marcha. Cuatro.- Asimismo, tampoco atendido al semáforo en rojo que obligaba a detenerse. Por tanto, fueron todos esos actos imputables exclusivamente a la conducta y voluntad del conductor el los que derivados en el siniestro causado por el mismo, y no a ningún defecto, mal funcionamiento o decisión de la administración de infringir el mayor daño posible a los administrados.

En conclusión de todo lo expuesto, procede la desestimación del recurso contencioso-administrativo interpuesto por

presentaron contra el Ayuntamiento de Avilés, y su concesionaria impugnando el decreto 720/2023, de la concejala responsable del área de hacienda y administración general del ayuntamiento de Avilés, de 31 de enero de 2023, que desestimaba su reclamación en materia de responsabilidad patrimonial formulada el 15 de julio de 2022, respecto de daños personales y materiales ocasionados en su persona y vehículo, el 18 de septiembre de 2021, siendo el mismo conforme a derecho, y desestimando asimismo el recurso interpuesto contra la concesionaria por dicho siniestro.

NUEVE.- Con expresa imposición de las costas procesales a

conforme al artículo 139.1 de la LJCA, si bien en aplicación del principio de moderación reflejado en sentencias del TS, entre otras 19 y 25 de febrero de 2010, en atención a la dificultad del asunto y la labor efectiva desarrollada se fija como suma máxima de costas 400€, IVA incluido, y a favor, en su totalidad, de la habida cuenta de la





no personación ni intervención en la vista de la administración demandada.

DIEZ.- Atendiendo a la cuantía de la indemnización objeto de este recurso, frente a esta sentencia no cabe recurso de apelación, conforme al art. 81 de la LJCA.

Vistos los preceptos citados y demás de general y pertinente aplicación, en nombre de S.M. el Rey y en virtud de la potestad jurisdiccional conferida en la Constitución por el Pueblo Español soberano:

FALLO

Debo **DESESTIMAR Y DESESTIMO** el recurso contencioso administrativo interpuesto por _____ presentaron contra el ayuntamiento de Avilés, y su concesionaria _____ impugnando el decreto 720/2023, de la concejala responsable del área de hacienda y administración general del ayuntamiento de Avilés, de 31 de enero de 2023, que desestimaba su reclamación en materia de responsabilidad patrimonial formulada el 15 de julio de 2022, respecto de daños personales y materiales ocasionados en su persona y vehículo, el 18 de septiembre de 2021, siendo el mismo conforme a derecho, y desestimando asimismo el recurso interpuesto contra la concesionaria _____ por dicho siniestro.

Con expresa imposición de costas a _____ limitadas en 400€, IVA incluido, a favor de la concesionaria _____

Cumplase lo dispuesto en el artículo 248.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, notificando la presente sentencia a las partes haciéndoles saber que contra la misma **NO** se puede interponer **RECURSO DE APELACIÓN**.





Así por esta sentencia, de la que se llevará testimonio literal a los autos de que dimana, con inclusión del original en el Libro de Sentencias, lo pronuncio, mando y firmo.

