

Dictamen Núm. 14/2025

**V O C A L E S :**

*Sesma Sánchez, Begoña,*  
Presidenta  
*González Cachero, María Isabel*  
*Iglesias Fernández, Jesús Enrique*  
*García García, Dorinda*  
*Baquero Sánchez, Pablo*

Secretario General:  
*Iriondo Colubi, Agustín*

El Pleno del Consejo Consultivo del Principado de Asturias, en sesión celebrada el día 30 de enero de 2025, con asistencia de las señoras y los señores que al margen se expresan, emitió por unanimidad el siguiente dictamen:

“El Consejo Consultivo del Principado de Asturias, a solicitud de esa Alcaldía de 26 de noviembre de 2024 -registrada de entrada el día 5 del mes siguiente-, examina el expediente relativo a la reclamación de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento de Avilés formulada por ....., por daños y perjuicios sufridos como consecuencia del impacto de su vehículo contra un bolardo móvil.

De los antecedentes que obran en el expediente resulta:

**1.** Con fecha 13 de octubre de 2023, una procuradora, actuando en representación del interesado, presenta una reclamación de responsabilidad patrimonial en el registro del Ayuntamiento de Avilés, por los daños y perjuicios derivados del impacto de su vehículo contra un bolardo móvil.

Expone que “sobre las 21:00 horas del 15 de mayo de 2023, cuando (el reclamante) conducía el vehículo de su propiedad (...) por la calle ..... (...) a la

altura del n.º 11, se vio sorprendido por la inesperada subida de un bolardo existente en la zona de paso, que previamente estaba bajado” para “permitir el paso de un vehículo que precedía al (suyo)./ Como consecuencia del defectuoso funcionamiento y la indebida elevación del bolardo, éste vino a impactar con la parte inferior del vehículo causándole graves daños./ Intervino la Policía Local (...), que levantó (...) atestado”.

Indica que “por el referido accidente se causaron unos daños materiales en el vehículo” que ascendieron a un total de 7.868,21 euros. Añade que “el vehículo era propiedad (del interesado) y carecía de seguro a todo riesgo, por lo que (aquel) hubo de abonar la reparación”.

Recuerda en su escrito que “son más de cincuenta los casos en los que ha habido accidentes con bolardos en las calles de Avilés, lo que evidencia que algo se está haciendo mal por parte del Ayuntamiento o por la empresa concesionaria” y que “son innumerables las noticias en prensa que se han hecho eco de la gran cantidad de accidentes con bolardos (en 2022 en la calle ..... con el bolardo a que se refiere esta reclamación, están contabilizados trece en la memoria publicada por la Policía Local)”.

Sostiene que “la velocidad de elevación el bolardo era excesiva, de manera que su elevación súbita (...) y muy rápida no cumple con el estándar de seguridad exigible, como lo demuestra la multitud de accidentes” causados por su funcionamiento. Comenta que “existen soluciones técnicas (...), tales como calibrar adecuadamente el retraso en izarse con el fin de no generar daños, o la instalación de una célula fotoeléctrica que permita bajar (lo) de inmediato (...) a fin de evitar (...) daños”.

Cuantifica la indemnización solicitada en siete mil ochocientos sesenta y ocho euros con veintiún céntimos (7.868,21 €), “más intereses legales”.

**2.** Mediante oficio notificado al interesado el 11 de diciembre de 2023, el Concejal Delegado de Servicios Urbanos, Movilidad, Medio Ambiente y Participación le requiere para que acredite la representación en el

procedimiento, y para que presente los documentos que dice adjuntar con la reclamación sin haberlo hecho.

El día 15 del mismo mes el interesado presenta la documentación requerida.

**3.** Mediante escrito de 23 de enero de 2024, la Directora de los Servicios Jurídicos del Ayuntamiento de Avilés comunica al interesado la fecha de recepción de su reclamación, la designación de instructora, las normas con arreglo a las cuales se tramitará el procedimiento y los plazos y efectos de la falta de resolución expresa.

**4.** Con fecha 23 de enero de 2024, obra incorporado al expediente un informe de un Inspector de la Policía Local.

En el mismo, "a la vista del informe de accidente y conforme a lo observado en la grabación del siniestro (...) se desprenden los siguientes extremos:/ 1º- Que el vehículo (...) impactó con el bolardo cuando el semáforo que regula el acceso a esa calle peatonal llevaba en fase roja 5 segundos./ 2º- Que la distancia entre el punto donde el vehículo es captado por la cámara de control de acceso a esa calle y la situación del bolardo es de 6 metros por lo que dicho vehículo, si fuese a la velocidad máxima permitida para dicha vía (20 km/h), tenía espacio suficiente para detener el vehículo (...) ante el semáforo en fase roja, sin embargo el conductor no empleó en momento alguno los frenos (...) tal y como puede apreciarse en la grabación de la secuencia del impacto (...). 3º- Que en el acceso a dicha calle tal y como se refleja en el croquis del siniestro hay la siguiente señalización: (...). Señal R-302 (prohibido girar a la derecha) con cartel que indica (...) 'excepto vehículos autorizados'. Dicha señal (...) es de dimensiones de autopista (90 cm de diámetro) muy superior por tanto a la propia de vía urbana, que es de un diámetro de 60 cm (...). Dos paneles, uno a cada lado de la calle de (...) 90 cm de alto por 60 cm de ancho, de fondo amarillo y nivel de retrorreflectancia nivel 2 que indican el

acceso prohibido excepto autorizados al ser una calle peatonal, pilonas elevables así como límite de velocidad (20 km/h) (...). Un panel (...) de las mismas dimensiones que los dos anteriores, mismo fondo amarillo y mismo nivel de retrorreflectancia que indica peligro por bolardo elevable (...). Un semáforo a la altura de la piona con fases (...) ámbar y rojo. La fase ámbar se activa solamente cuando (...) se encuentra (...) abajo y bloqueado y, la fase roja se mantiene activa cuando (...) se encuentra arriba y bloqueado o cuando se encuentra en movimiento". Añade que "sí se han producido más siniestros en dicho bolardo, pero todos han sido hasta la fecha por no haber respetado la señalización vertical y la fase roja del semáforo por parte de los conductores sin haberse detectado ningún siniestro por fallo del sistema de control de acceso a dicha calle".

**5.** El día 7 de febrero de 2024, la empresa contratista del Servicio de Gestión de Tráfico en zonas peatonales presenta un escrito de alegaciones en el que se indica que "no tiene constancia de que en el día (...) del suceso existiera anomalía en el correcto funcionamiento de equipo de control (...) de dicha ubicación. (...) según se desprende del informe emitido por (...) la Policía Local de Avilés, parece más bien que el siniestro se produjo por el uso inadecuado del conductor y no por un fallo del sistema" y subraya que "la existencia del bolardo de regulación de acceso está debidamente señalizada tanto con señalización vertical como con un semáforo a la altura de la piona con fases solamente ámbar y roja (...), que en lo referido a la realización de inspecciones periódicas, esta mercantil ha cumplido en todo momento la realización de labores de conservación (...), no habiéndose detectado (...) anomalía alguna (...), en prueba de lo cual adjuntamos (los) partes de trabajo de mantenimiento (...) correspondientes a las fechas próximas (al) accidente./ En cuanto al funcionamiento del bolardo de la Calle ..... lo que (esta) empresa concesionaria, puede confirmar es que este sistema se acciona con la presencia del vehículo", que "inicia la bajada" del mismo, "encontrándose el semáforo en

fase roja y no permitiendo el paso del vehículo hasta que se encuentre totalmente bajado. Una vez que el (dispositivo) se encuentra totalmente bajado el semáforo cambia a su fase ámbar, y antes de que (...) se encuentre levantado o a punto de levantarse el semáforo pasa a fase roja". Concluye señalando que "la versión de los hechos (...) en la reclamación no está acreditada, ni es verosímil ni acorde con el funcionamiento de la instalación".

**6.** Mediante escrito notificado el 16 de abril de 2024, la Instructora del procedimiento comunica al interesado la apertura del trámite de audiencia por un plazo de diez días, poniéndole de manifiesto el expediente para que proceda a su examen y advirtiéndole de que en dicho plazo podrá formular las alegaciones y presentar los documentos y justificaciones que estime pertinentes.

**7.** El día 2 de mayo de 2024, el interesado presenta un escrito de alegaciones en el que expone que "el informe de la Policía Local establece sin acreditación alguna que el semáforo se encontraba en fase roja cinco segundos, lo que en absoluto está probado, interesando desde ahora se integre al expediente la grabación con la medición del tiempo a que se refiere el informe (...). Una cosa es que la cámara capte al vehículo seis metros antes y otra bien diferente es el tiempo que tarde en llegar al bolardo, pues es evidente que en este caso el vehículo (...) iba justo detrás de otro que pasó, por estar autorizado, ya que si no" el dispositivo "estaría elevado. Estas situaciones en las que un vehículo va detrás de otro autorizado, son las que no se abordan adecuadamente (...) por el sistema. Nótese que el semáforo se encuentra a la altura de 'la piona' es decir, encima del problema, por lo que no da tiempo a que el conductor reaccione. Si estuviera unos metros antes, advertiría mejor del peligro y evitaría los daños./ Ciertamente es que existe la señalización vertical que se indica en el informe, pero también lo es que la cámara capta al vehículo seis metros antes del bolardo. Nada se dice del tiempo que tarda" el mecanismo "en subir desde

su posición a nivel de calle desde que termina de pasar el vehículo precedente y el semáforo se pone rojo, pues es posible que aun estando el semáforo (en rojo" aquel "no haya subido, llevando a confusión o confianza del conductor de que ello no ocurrirá. Tampoco existe señal acústica que advierta del peligro (...). En definitiva, entendemos que es posible la realización de mejoras tecnológicas que impidan situaciones que se han venido observando (...) en evitación de (...) daños, que en este (...) caso son en la parte inferior del vehículo (no en la frontal), lo que indica que la causa del daño fue la subida" del mismo, "es decir cuando ocurre el accidente el paso estaba aparentemente libre, es el bolardo quien impacta con el vehículo y no al revés".

**8.** Mediante escrito notificado el 25 de julio de 2024, la Instructora del procedimiento comunica al interesado la apertura de un nuevo trámite de audiencia por un plazo de diez días.

**9.** El día 1 de agosto de 2024, el interesado presenta un nuevo escrito de alegaciones en el que afirma que "de las pruebas practicadas (...) y, especialmente en la grabación del accidente se desprende:/ 1.- Que el vehículo (...) accede al lugar del accidente siguiendo las indicaciones del navegador en busca de un aparcamiento público, no se percata de la existencia de una señal de prohibido el paso, dado que circula detrás de un vehículo que, al parecer si tenía permiso para el acceso./ 2.- Que (...) por no ser conocedor de las circunstancias de la zona, circula confiado dado que no existe ninguna advertencia de peligro, de la existencia de un bolardo y (de) que (...) es móvil./ 3.- Desde la perspectiva del conductor (...) no se aprecia la existencia de un bolardo, dado que el vehículo que le precede le impide la visión y, una vez pasado el mismo por el citado vehículo", el dispositivo "inicia la fase de ascenso sin que se pueda apreciar desde la posición del conductor, siendo su elevación totalmente sorprendente y peligrosa./ 4.- En la grabación se observa como el vehículo (...) impacta con el bolardo, sin duda por no ser visible./ 5.- No se

observa en el vídeo que haya una señal de peligro por elevación del bolardo. El atestado parece referirla, pero no se aprecia y, de ser cierto lo que indica el atestado, estaría en las inmediaciones del mismo y en la mano derecha, difícilmente perceptible por el conductor que va situado a la izquierda. Debería advertir con una señal de mayor superficie, con anterioridad suficiente al lugar (...), para evitar accidentes. Algo está mal cuando ocurren tantos (...). 6.- Nótese que el vehículo que precede al (del interesado), no se detiene al ser leída la matrícula por la cámara. De haberse detenido y necesitar pasa la tarjeta para que" el mecanismo "bajase, sin duda (el interesado) se habría detenido (...), pero como eso no ocurrió, como parecía que el paso estaba franco y sin obstáculos indujo a error al conductor, generando el accidente".

Más adelante, afirma que el "sistema automático que permite la elevación" del dispositivo es "manifiestamente mejorable de cara a (...) la seguridad de los ciudadanos, (lo que) es perfectamente constatable" por "la gran cantidad de accidentes del mismo tipo que se han venido produciendo en Avilés. La empresa contratista (...) tiene a su disposición distintos tipos de elementos electrónicos que pueden impedir situaciones como las que nos ocupan (...). Si la cámara reconoce la existencia de un vehículo, debería de abortar el izado del bolardo ante la presencia de otro vehículo, autorizado o no, (...). Lo que no es permisible es castigar al conductor dañando gravemente el vehículo. Ha de configurarse el mecanismo de manera que se impida causar daños (...) por muy torpes que sean los conductores".

**10.** El día 11 de noviembre de 2024, la Instructora del procedimiento elabora propuesta de resolución en sentido desestimatorio. Razona que "el reclamante accede con su vehículo a una calle, cuyo acceso está restringido y además controlado por el sistema de acceso mediante pilotes o 'bolardos', (...) señalizadas de forma sobradamente perceptible (señales verticales y luminosas) (...), lo que implica que, prestando la atención mínima que es exigible a cualquier conductor o usuario de la vía, son apreciables (...). Pero es más, y en

lo que a la dinámica del accidente se refiere concretamente, tanto la Policía en su informe como las imágenes grabadas (...), muestran sin género de dudas cómo, una vez el vehículo que precede al del reclamante traspasa el bolardo, el semáforo pasa de fase ámbar a roja y es entonces, cuando” el dispositivo, “que se encontraba totalmente bajado, comienza el trabajo de ascenso. En ese momento, encontrándose en pleno movimiento ascendente el mecanismo y el semáforo en fase roja indicando la prohibición de paso, el vehículo del reclamante aparece en escena y avanza hacia el bolardo produciéndose el impacto./ En tal sentido, hemos de concluir que el funcionamiento” del mismo “no es ‘defectuoso’ ni mucho menos ‘indebido’, como alega el reclamante (...), y por tanto no sería ésta la causa del accidente, pues es el conductor el que impacta contra este elemento y no al contrario, en lo que pudiera atribuirse a un despiste o deficiente atención a la conducción (...), porque se aprecia perfectamente en las imágenes (...) que el vehículo avanza sin detenerse estando el semáforo en rojo y el bolardo en fase ascendente, incumpliendo con ello la prohibición de acceso”.

**11.** En este estado de tramitación, mediante escrito de 26 de noviembre de 2024, esa Alcaldía solicita al Consejo Consultivo del Principado de Asturias que emita dictamen sobre consulta preceptiva relativa al procedimiento de reclamación de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento de Avilés objeto del expediente núm. ...., adjuntando a tal fin copia autenticada del mismo en soporte digital.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes consideraciones fundadas en derecho:

**PRIMERA.-** El Consejo Consultivo emite su dictamen preceptivo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.1, letra k), de la Ley del

Principado de Asturias 1/2004, de 21 de octubre, en relación con el artículo 18.1, letra k), del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo, aprobado por Decreto 75/2005, de 14 de julio, y a solicitud de la Alcaldía del Ayuntamiento de Avilés, en los términos de lo establecido en los artículos 17, apartado b), y 40.1, letra b), de la Ley y del Reglamento citados, respectivamente.

**SEGUNDA.-** Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante LRJSP), está el interesado activamente legitimado para formular reclamación de responsabilidad patrimonial, por cuanto su esfera jurídica se ha visto directamente afectada por los hechos que la motivaron, pudiendo actuar a través de representante debidamente acreditado al efecto, a tenor de lo establecido en el artículo 5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC).

El Ayuntamiento de Avilés está pasivamente legitimado en cuanto titular de los servicios frente a los que se formula reclamación, sin perjuicio de la posibilidad de declarar y repetir la responsabilidad que proceda, en su caso, frente a la contratista que presta el servicio.

**TERCERA.-** En cuanto al plazo de prescripción, el artículo 67.1 de la LPAC dispone que “El derecho a reclamar prescribirá al año de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o se manifieste su efecto lesivo. En caso de daños de carácter físico o psíquico a las personas, el plazo empezará a computarse desde la curación o la determinación del alcance de las secuelas”.

En el caso ahora examinado, la reclamación se presenta con fecha 13 de octubre de 2023 y, habiendo acaecido el accidente del que trae origen el día 15 de mayo de 2023, es claro que ha sido formulada dentro del plazo de un año legalmente determinado.

**CUARTA.-** El procedimiento administrativo aplicable en la tramitación de la reclamación se rige por las disposiciones sobre el procedimiento administrativo común recogidas en el título IV de la LPAC, teniendo en cuenta las especificidades previstas en materia de responsabilidad patrimonial en los artículos 65, 67, 81, 91 y 92 de dicha Ley.

En aplicación de la normativa citada, se han cumplido los trámites fundamentales de incorporación de informe del servicio afectado, audiencia con vista del expediente y propuesta de resolución; asimismo, se ha conferido audiencia contratista del servicio de gestión de tráfico en zonas peatonales al que se imputa el accidente sufrido por el perjudicado, en observancia de lo prevenido por el artículo 196.3 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.

Finalmente, se aprecia que a la fecha de entrada de la solicitud de dictamen en este Consejo Consultivo se había rebasado ya el plazo de seis meses para adoptar y notificar la resolución expresa, establecido en el artículo 91.3 de la LPAC. No obstante, ello no impide que esta se adopte, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 21.1 y 24.3, letra b), de la referida Ley.

**QUINTA.-** El artículo 106.2 de la Constitución dispone que “Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”.

A su vez, el artículo 32 de la LRJSP establece en su apartado 1 que “Los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento

normal o anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor o de daños que el particular tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la ley". Y en su apartado 2 que, "En todo caso, el daño alegado habrá de ser efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas".

Por otra parte, el artículo 34 de la ley citada dispone en su apartado 1 que "Sólo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que éste no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. No serán indemnizables los daños que se deriven de hechos o circunstancias que no se hubiesen podido prever o evitar según el estado de los conocimientos de la ciencia o de la técnica existentes en el momento de producción de aquéllos, todo ello sin perjuicio de las prestaciones asistenciales o económicas que las leyes puedan establecer para estos casos".

En el ámbito de la Administración local, el artículo 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LRBRL), dispone que "Las Entidades locales responderán directamente de los daños y perjuicios causados a los particulares en sus bienes y derechos como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos o de la actuación de sus autoridades, funcionarios o agentes, en los términos establecidos en la legislación general sobre responsabilidad administrativa".

Este derecho no implica, sin embargo, que la Administración tenga el deber de responder, sin más, por todo daño que puedan sufrir los particulares, sino que, para que proceda la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, deberán darse los requisitos que legalmente la caracterizan, analizando las circunstancias concurrentes en cada caso.

En efecto, en aplicación de la citada normativa legal y atendida la jurisprudencia del Tribunal Supremo, para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública será necesario que, no habiendo transcurrido el plazo de prescripción, concurren, al menos, los siguientes requisitos: a) la efectiva realización de una lesión o daño antijurídico, evaluable

económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas; b) que la lesión patrimonial sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos; y c) que no sea producto de fuerza mayor.

**SEXTA.-** Se somete a nuestra consideración un procedimiento de responsabilidad patrimonial por los daños y perjuicios derivados como consecuencia del impacto de su vehículo contra un bolardo móvil.

La realidad del accidente resulta constatada por los elementos probatorios incorporados al expediente, resultando especialmente revelador al respecto la grabación del incidente; por otra parte, la documentación obrante -particularmente el peritaje aportado- acredita la efectividad de los perjuicios sufridos.

Ahora bien, la existencia de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado no conlleva automáticamente la declaración de responsabilidad patrimonial de la Administración, toda vez que es preciso examinar si en el referido accidente se dan las circunstancias que permitan reconocer al reclamante el derecho a ser indemnizado por concurrir los demás requisitos legalmente exigidos. En particular, hemos de analizar si el daño ha sido o no consecuencia del funcionamiento de un servicio público.

A la vista de lo dispuesto en el artículo 25.2 de la LRBRL, corresponde a la Administración municipal prestar el servicio público de pavimentación y conservación de las vías públicas urbanas en condiciones tales que garanticen la seguridad de quienes las usan y frecuentan. Por tanto, la Administración municipal está obligada a mantener las mismas en un estado adecuado para garantizar la seguridad de quienes circulan por ellas, lo cual requiere del Ayuntamiento una diligencia suficiente que evite a los usuarios riesgos innecesarios, no atribuibles al devenir normal de la vida en sociedad, siendo responsable, en principio, de las consecuencias dañosas derivadas del funcionamiento de ese servicio, del ejercicio u omisión de tal actividad.

En el supuesto examinado, las consecuencias del accidente sufrido por el reclamante no se derivan del estado de conservación del pavimento, sino de la preservación de la vía pública en condiciones que garanticen la seguridad de los conductores, puesto que la cuestión se centra en el funcionamiento de un dispositivo instalado por el Ayuntamiento -un bolardo que sube y baja- para regular el acceso de vehículos autorizados a una zona peatonal.

Por otra parte, dado que la instalación, vigilancia y mantenimiento de esos mecanismos incumbe a una empresa contratista, procede recordar que este Consejo viene señalando (entre otros, Dictámenes Núm. 210/2016, 208/2019, 263/2019 y 300/2019) que el principio de responsabilidad objetiva de la Administración, consagrado en el artículo 106.2 de la Constitución, permanece inalterable con independencia de si el servicio público es gestionado o prestado por la Administración de forma directa o indirecta, por lo que, si se acreditan el nexo causal entre el daño producido y el funcionamiento del servicio público y los demás requisitos legalmente exigidos, previa audiencia del contratista, deberá ser la Administración titular del servicio quien indemnice, sin perjuicio del posterior ejercicio de la acción de regreso frente al contratista implicado en la causación del daño por el que se reclama. En efecto, con relación a esta acción de repetición, el artículo 196 de la LCSP -tal como se recogía ya en la normativa anterior- establece que la responsabilidad por los daños ocasionados en ejecución del contrato atañe, por regla general, al contratista, quien ha de afrontarla en definitiva de no mediar título de imputación al servicio público. La nueva previsión contenida en el artículo 190 de la LCSP apunta en esta dirección cuando, entre las prerrogativas de la Administración pública, menciona expresamente la de "declarar la responsabilidad imputable al contratista a raíz de la ejecución del contrato". Por ello, instada la vía de la responsabilidad patrimonial frente a la Administración, como sucede en este caso, esta debe no solo dar audiencia al contratista, sino ejercitar la subsiguiente acción de regreso o repetición frente al mismo cuando se aprecie su responsabilidad, pues de lo contrario se cargaría sobre el todo

social un montante indemnizatorio que atañe al haber de la empresa e implica la concreción de un riesgo que la ley residencia, con carácter general, en el contratista, no en la Administración contratante. Además, el Tribunal Supremo ha señalado respecto a la resolución que ponga fin al procedimiento de responsabilidad imputando la misma a una empresa contratista que “esa misma resolución, una vez adquiere firmeza, es título suficiente para reclamar la Administración las cantidades abonadas a la entidad concertada, sin necesidad de iniciar un nuevo procedimiento a esos concretos fines” (Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de noviembre de 2018 -ECLI:ES:TS:2018:4019-, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5.ª).

El reclamante indica, en su escrito inicial, que “se vio sorprendido por la inesperada subida de un bolardo existente en la zona de paso que, previamente estaba bajado” para “permitir el paso de un vehículo que (le) precedía” y que “como consecuencia del defectuoso funcionamiento y la indebida elevación” del mismo, “éste vino a impactar con la parte inferior del vehículo”. Refiere también que “son más de cincuenta los casos en los que ha habido accidentes con bolardos en las calles de Avilés, lo que evidencia que algo se está haciendo mal por parte del Ayuntamiento o por la empresa concesionaria”, que “la velocidad de elevación el bolardo era excesiva, de manera que su elevación súbita (...) y muy rápida no cumple con el estándar de seguridad exigible, como lo demuestra la multitud de accidentes causados por el funcionamiento del bolardo” y que “existen soluciones técnicas para evitar daños a los vehículos, tales como calibrar adecuadamente el retraso en izarse con el fin de no generar daños, o la instalación de una célula fotoeléctrica que permita bajar de inmediato el bolardo a fin de evitar la generación de daños”. Asimismo, ya en trámite de audiencia, sostiene que “el semáforo se encuentra a la altura de ‘la pizona’ es decir, encima del problema, por lo que no da tiempo a que el conductor reaccione”, que “nada se dice del tiempo que tarda el bolardo en subir desde su posición a nivel de calle desde que termina de pasar el vehículo precedente y el semáforo se pone rojo, pues es posible que aun estando el

semáforo (en) rojo el bolardo no haya subido llevando a confusión o confianza del conductor de que ello no ocurrirá. Tampoco existe señal acústica que advierta del peligro que la situación supone”, que “el vehículo (...) accede al lugar del accidente (...) en busca de un aparcamiento público, no se percata de la existencia de una señal de prohibido el paso, dado que circula detrás de un vehículo que, al parecer si tenía permiso para el acceso”, que “por no ser conocedor de las circunstancias de la zona, circula confiado dado que no existe ninguna advertencia de peligro, de la existencia de un bolardo (...) móvil”, que “desde la perspectiva del conductor del vehículo”, no se aprecia la existencia del dispositivo, “dado que el vehículo que le precede le impide la visión y, una vez pasado el mismo por el citado vehículo”, el mecanismo “inicia la fase de ascenso sin que se pueda apreciar desde la posición del conductor, siendo su elevación totalmente sorprendente y peligrosa”, que “el vehículo que precede al (del interesado), no se detiene al ser leída la matrícula por la cámara. De haberse detenido y necesitar pasa la tarjeta para que el bolardo bajase, sin duda (el interesado) se habría detenido y abortado el paso, pero como eso no ocurrió, como parecía que el paso estaba franco y sin obstáculos, indujo a error al conductor, generando el accidente”.

Por su parte, el Inspector de la Policía Local señala, en su informe, que “el vehículo siniestrado impactó con el bolardo cuando el semáforo que regula el acceso a esa calle peatonal llevaba en fase roja 5 segundos” y que “la distancia entre el punto donde el vehículo es captado por la cámara de control de acceso a esa calle y la situación del bolardo es de 6 metros por lo que dicho vehículo, si fuese a la velocidad máxima permitida para dicha vía (20 km/h), tenía espacio suficiente para detener el vehículo totalmente sin peligro ante el semáforo en fase roja sin embargo, el conductor no empleó en momento alguno los frenos del vehículo tal y como puede apreciarse en la grabación de la secuencia del impacto”. Tras referir la señalización existente en el lugar del incidente (señal de prohibido girar a la derecha -dotada de dimensiones propias de una autopista y muy superior a la propia de vía urbana- con un cartel que

indica "excepto vehículos autorizados"; dos paneles, uno a cada lado de la calle, que indican el acceso prohibido excepto autorizados; panel que advierte de peligro por bolardo elevable y un semáforo a la altura de la pizona con fases ámbar -que se activa cuando el dispositivo se encuentra abajo y bloqueado- y roja -que se activa cuando se halla arriba y bloqueado, o en movimiento-, finaliza el informe advirtiendo que "sí se han producido más siniestros en dicho bolardo, pero todos han sido hasta la fecha, por no haber respetado la señalización vertical y la fase roja del semáforo por parte de los conductores, sin haberse detectado ningún siniestro por fallo del sistema de control de acceso a dicha calle".

Por último, la propuesta de resolución mantiene que "una vez el vehículo que precede al del reclamante traspasa el bolardo, el semáforo pasa de fase ámbar a roja y es entonces", cuando aquel, "que se encontraba totalmente bajado, comienza el trabajo de ascenso. En ese momento, (...) en pleno movimiento ascendente (...) y el semáforo en fase roja indicando la prohibición de paso, el vehículo del reclamante aparece en escena y avanza hacia el bolardo produciéndose el impacto", y que "se aprecia perfectamente en las imágenes, que el vehículo avanza sin detenerse estando el semáforo en rojo y el bolardo en fase ascendente, incumpliendo con ello, la prohibición de acceso".

Sentado lo anterior, cabe entrar en el fondo del asunto.

Con carácter previo a cualquier otra consideración, debemos recordar que el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, establece entre sus normas generales la de "utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno" (artículo 10) e impone a los usuarios de la vía la obligación de respetar "las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los

límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse” (artículo 21).

Dicho esto, y a la vista del reportaje gráfico incorporado al expediente (singularmente, la ya mencionada grabación), este Consejo no puede sino compartir el sentido desestimatorio de la propuesta de resolución formulado por la Instructora del procedimiento.

Expone el interesado que el vehículo que precedía al suyo “no se detiene al ser leída la matrícula por la cámara” y que éste “le impide la visión”. Pues bien, respecto a la primera afirmación, si bien efectivamente el coche que le antecedió no llega a quedar totalmente parado, es innegable que reduce su velocidad ante la presencia del bolardo hasta prácticamente detenerse, situación en la que permanece por un periodo de tiempo en torno a los cuatro segundos; por otro lado, en la grabación se constata que cuando el primer vehículo supera el bolardo (ya descendido) la vía queda expedita (sin que, por tanto, se pierda visibilidad alguna) y el semáforo pasa a su fase roja aproximadamente durante 5 segundos (como así indica el informe de la Policía Local), advirtiéndose de forma clara y claramente perceptible la prohibición de acceso.

Manifiesta también el reclamante que circulaba “confiado, dado que no existe ninguna advertencia de peligro”, aseveración que se cae por su propio peso a la vista no sólo del detallado inventario de la señalización contenido en el informe de la Policía Local, sino de lo que puede contemplarse en la grabación. Y ello dado que, amén del indefectiblemente visible semáforo (ubicado a la misma altura viaria que el dispositivo) y la existencia de señalización previa, resulta evidente que el vehículo que le antecedió, tal y como se ha indicado, redujo su marcha hasta casi detenerla, lo que únicamente puede operar como una llamada de atención a quienes le siguen para centrarse en las circunstancias del entorno. Resulta notorio que un conductor no puede circular confiando en la inexistencia de señales de peligro (sea como fuere el entorno por el que transite), sino atento a las que eventualmente se presenten.

En otro orden de cosas, el material probatorio incorporado al expediente permite corroborar lo afirmado por el informe de la Policía Local, en el sentido que “el vehículo siniestrado impactó con el bolardo cuando el semáforo que regula el acceso a esa calle peatonal llevaba en fase roja 5 segundos”, que si el vehículo conducido por el aquí reclamante “fuese a la velocidad máxima permitida para dicha vía (20 km/h), tenía espacio suficiente para detener el vehículo totalmente sin peligro ante el semáforo en fase roja” y que aquél “no empleó en momento alguno los frenos del vehículo”; en este sentido, la celeridad con la que conducía el ahora reclamante y el hecho de que no frenase en ningún momento únicamente se pueden explicar partiendo de su intención de aprovechar la oportunidad brindada por el paso del vehículo anterior para hacer lo propio con el suyo.

Por último, cabe añadir que no se aprecia en ningún momento “el defectuoso funcionamiento y la indebida elevación del bolardo” que reseña el reclamante y que, a tenor del informe de la Policía Local, los siniestros acaecidos en ese mismo punto también habrían sido consecuencia de la falta de respeto, por parte de los conductores perjudicados, a la señalización vertical y a la fase roja semafórica, sin que en ninguno los casos se constataste fallo del sistema de control de acceso.

En suma, y recapitulando sobre lo hasta aquí expuesto, cabe señalar que el bolardo móvil se establece como una forma de control de acceso a una calle peatonal, restringiendo el acceso a los automóviles; que la señalización advirtiendo de la existencia del dispositivo -como elemento destinado al control de acceso del tráfico rodado a la zona peatonal- se muestra más que suficiente como para advertir del eventual peligro a cualquier conductor mínimamente diligente, por lo que la presencia de aquél era previsible; que ni el vehículo que le precedía ni el momento en que se produjo el accidente (a plena luz del día) menoscabaron la correcta visibilidad del mismo; que el único factor que impidió evitar el bolardo fue la velocidad a la que conducía el interesado (superior a la permitida en dicha vía, según refiere el informe de la Policía Local); que el

estado de funcionamiento del bolardo era correcto y, finalmente, que las consideraciones efectuadas por el interesado acerca de lo expeditivo -por cuanto a las eventuales consecuencias para los vehículos cuyos conductores no respeten la señalización- del sistema de control de acceso implantado por el Ayuntamiento, ponderándose con el bien jurídico que se trata de proteger, es cuestión que queda a extramuros de la atribución de responsabilidades derivadas del suceso.

En mérito a lo expuesto, el Consejo Consultivo del Principado de Asturias dictamina que no procede declarar la responsabilidad patrimonial solicitada, y, en consecuencia, debe desestimarse la reclamación presentada por .....

V. I., no obstante, resolverá lo que estime más acertado.

Gijón, a .....

EL SECRETARIO GENERAL,

V.º B.º

LA PRESIDENTA,

ILMA. SRA. ALCALDESA DEL AYUNTAMIENTO DE AVILÉS.