



Consejo Jurídico  
de la Región de Murcia

Dictamen nº 202/2022

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 8 de septiembre de 2022, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por la Ilma. Sra. Secretaria General de la Consejería de Empresa, Empleo, Universidades y Portavocía (por delegación de la Excm. Sra. Consejera), mediante oficio registrado el día 16 de marzo de 2022 (COMINTER 78341 2022 03-16-02-13), sobre responsabilidad patrimonial instada por D. X, en representación de D. Y, por daños sufridos debidos a accidente en centro universitario (exp. 2022\_088), aprobando el siguiente Dictamen.

## **ANTECEDENTES**

**PRIMERO.** - Con fecha 7 de julio de 2021, un abogado, en nombre y representación de Y, presentó solicitud de responsabilidad patrimonial frente a la Universidad de Murcia (UMU), por los daños sufridos, el día 6 de noviembre de 2019, por anormal funcionamiento de la misma, al haber sufrido daños mientras circulaba en bicicleta por el Campus y chocar con la barrera de control de accesos que se encontraba bajada.

Alega, en síntesis, que el día 6 de noviembre de 2019, sobre las 11:15 horas de la mañana, estaba circulando en bicicleta por el recinto del Campus de la UMU, como habitualmente realiza. En su itinerario, concretamente cuando terminaba de efectuar a velocidad adecuada una curva hacia su derecha para dirigirse hacia la salida próxima a la Urbanización de Agridulce, se encontró de forma sorpresiva con la barrera de control de acceso, la cual, ante su presencia, no se alzó como era lo previsible o esperado.

Consecuencia de dicha situación, no le dio tiempo a frenar ni a realizar ningún tipo de maniobra para esquivar el obstáculo a fin de evitar colisionar contra el mismo. Tras el impacto, cayó sobre la calzada resultando gravemente herido.

Las barreras ubicadas en los accesos al Campus de Espinardo son de apertura automática, activándose

únicamente en horario nocturno, ya que, entre las 00:00 am y las 06:00 am aproximadamente, las mismas se encuentran bajadas. Por este motivo, existe una leyenda previa a la barrera de acceso indicando que «las barreras se abren al acercarse». De esta forma, el resto del día permanecen levantadas, esto es, no menos de dieciocho o veinte horas diarias todos los días de la semana a fin de no entorpecer la fluidez del tráfico.

Al tomar la curva hacia su derecha para dirigirse hacia la salida próxima a la Urbanización de Agridulce, se encontró o topó con una barrera en posición fija descendida 45º con respecto a su posición normal -abierta- en ese horario, que no se activó ante su presencia.

Indica el reclamante que acompaña, junto con su reclamación, además de diversos informes médicos sobre su tratamiento tras el accidente, los atestados de la Policía Local, informe médico pericial del Dr. D. Z, e informe pericial de reconstrucción del accidente de D. P; sin embargo, la citada documentación no ha sido remitida a este Consejo Jurídico para su comprobación.

En cuanto a la valoración económica del daño, solicita una indemnización de 30.647,64 euros.

**SEGUNDO.** - Con fecha 14 de julio de 2021, el Rector de la UMU admite a trámite la reclamación patrimonial formulada y nombra instructor del procedimiento.

**TERCERO.** - Con fecha 15 de julio de 2021, este Instructor solicita informe a la Unidad Técnica de esta Universidad y al Jefe de Control de Accesos del Campus de Espinardo, acerca de lo manifestado por el reclamante.

**CUARTO.** – El instructor del procedimiento solicita informe del Jefe de Área de la Unidad Técnica y del Jefe de Equipo del Servicio de Control de Accesos del Campus de Espinardo.

**QUINTO.** - Se da traslado del expediente a la compañía aseguradora de la UMU, la cual remite escrito, de fecha 23 de julio de 2021, en el que manifiesta:

“(…)

*no existe ningún tipo de responsabilidad de la administración en tanto las consecuencias reclamadas derivan de la propia actuación del perjudicado.*

*Impone el 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, a los conductores de vehículos (usuarios del servicio público) unos deberes de diligencia tales como el de conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio y ajeno, el de estar en todo momento en condiciones de controlar los vehículos, respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además las características y el estado de la vía, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y en, general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas.*

Y en el presente supuesto, aun admitiendo momentáneamente el estado de la barrera, estado que indica el informe pericial del propio recurrente... y que en cualquier caso sometida a contradicción, la barrera, y citamos textualmente “ya permanecía inmóvil” y mayor abundamiento, si observamos las fotografías acompañadas dicha barrera se encuentra debidamente señalizada, con un paso peatonal sobre-elevado inmediatamente anterior a la barrera, advertida con una señal de peligro y con un cartel que indica que se abrirá al acercarse el vehículo.

Dicho esto entiéndase por esta parte que cada usuario que acceda o salga de las instalaciones, y más aún si cabe, el reclamante que según sus propias alegaciones conoce perfectamente el lugar y señalización del mismo, debe prestar la diligencia y precaución necesaria, podemos concluir que el siniestro acontece por la falta de atención del perjudicado que le impidió percatarse de la existencia de la misma, ya que esta sería perfectamente sorteable (de hecho el reclamante indica que varios usuarios la sortearon), sin que exista problemas de visibilidad o iluminación al acontecer el hecho que según indica el recurrente acontece a las 11:00 horas de la mañana...

SEGUNDA. - Respecto a la indemnización de perjuicios que se reclaman, no existe la relación de causalidad necesaria y exigible para que prospere tal reclamación. No consta prueba alguna que justifique que los daños reclamados sean como consecuencia de los supuestos hechos expuestos”.

**SEXTO.** – Con fecha 28 de julio de 2021, D. Q, Jefe de Servicio de Infraestructuras y Desarrollos de la UMU, emite informe con las siguientes conclusiones:

“1º Las barreras son limitaciones discrecionales y autorizadas para la circulación de vehículos hacia el interior y/o exterior de una propiedad, ya sea pública o privada, por razones de seguridad. El modo de funcionamiento de aquellas es una decisión discrecional de la propiedad en función de su necesidad, no existe un modo de funcionamiento o un horario predeterminado exigibles.

2º En el Campus, todas las barreras están señalizadas previamente con una señal P-50 (Otros peligros). Además, se ha querido ampliar la información de dicha señal con un cajetín de fondo verde intenso con la siguiente literatura aclaratoria del peligro: “Barreras. Se abren al acercarse”. Se avisa de la instalación de barreras y se advierte de la posibilidad de que se encuentren cerradas, pues si no pudieran estar de este modo no tendría sentido dicha advertencia.

3º Previamente a la salida Sur del Campus, lugar del accidente, hay además un semáforo con luz intermitente que avisa de peligro. El art.146, d, del Reglamento General de Circulación, establece que “Una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes obligan a los conductores a extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso. Además, no eximen del cumplimiento de otras señales que obvian a detenerse.”

4º La Universidad de Murcia cumple con los requisitos legales en materia de tráfico y seguridad vial y, por motivos de seguridad ha debido colocar barreras de control en los accesos al Campus que, habitualmente, se encuentran abiertas desde las 7:00 a las 23:00 h y permanecen cerradas el resto del tiempo. No obstante, su estado es facultativo del Servicio de Control de Accesos e Información o de órganos de dirección competentes.

5º La configuración del sistema es la misma que en el resto de barreras, teniendo en cuenta que se trata de un medio físico de limitación al paso de vehículos, de carácter discrecional (dependiendo de la necesidad del titular del recinto que protege) y que el paso por las mismas debe hacerse a baja velocidad y con atención por si estuviesen cerradas (todo ello recordado con diversas advertencias, como puede verse en el Anexo fotográfico).

6º El mantenimiento y conservación de este equipamiento, tanto material como software, corresponde a la Universidad de Murcia, no estando contratado con ninguna empresa. En la fecha indicada, tanto la barrera como el programa de control se encontraban en buen estado (pues no consta ningún aviso de avería).

7º La proposición de que el siniestro es consecuencia del mal funcionamiento de la barrera es errónea por definición. Se hace, pues, una interpretación equivocada y subjetiva del hecho, haciendo causales dos circunstancias que nada tienen que ver, el estado de la barrera y la colisión del ciclista. Así pues, con la exposición

que hemos ido haciendo del modo de funcionamiento del sistema de barreras y con la extraordinaria señalización existente, sólo el factor humano puede dar respuesta a la causa del accidente.

8º Puede comprobarse in situ y por las fotografías anexadas que la visibilidad de la barrera en cuestión es extraordinaria desde lejos.

9º El paso por los accesos al Campus debe hacerse con atención y a baja velocidad, tanto a la entrada como a la salida, como se deduce de la señalización viaria previa: prohibición de velocidad por encima de 20 km/h, resaltos, peligro indeterminado, cajetín informativo reflectante y semáforo intermitente (ver Anexo fotográfico).

10º De la descripción del reclamante se infiere que no se respetaron las normas de tráfico existentes, pudiendo ser la causa más probable del accidente un defecto de atención, un exceso de confianza o ambos a la vez”.

**SÉPTIMO.** – Con fecha 26 de julio de 2021, se emite informe por D. R, Jefe de Equipo de Seguridad y Control de Accesos Campus de Espinardo, en el que indica:

*“El día 6 de noviembre de 2019 sobre las 11:15 horas aproximadamente nos avisan a través del interfono que hay en la barrera de salida del Campus de Espinardo dirección Guadalupe de que ha ocurrido un accidente. Se avisa a la unidad móvil formada por D. S y D. T, la cual comprueba que se trata de un ciclista que se encuentra herido en el suelo de dicha salida. Rápidamente se interviene atendiendo al herido y se llama al 112 para asegurarnos de que están avisados y al mismo tiempo recabar la información necesaria para poder acompañar a la ambulancia de una forma rápida hasta el accidente.*

*Se observa que el ciclista se ha caído de la bicicleta al chocar contra la barrera que queda doblada por el impacto. Respecto a esto último decir que el Campus de Espinardo tiene 6 accesos de entrada y salida, de los que 4 tienen el mismo sistema de barreras que el del lugar del accidente. Todos los accesos se abrieron a las 6:00 horas ese día, y los que tienen barrera se revisaron como se hace diariamente, asegurándose de que quedan perfectamente abiertos y anclados en su posición de 90º. Cosa que el día del accidente ocurrió sin observar nada anómalo, tal y como queda reflejado en el parte de trabajo realizado por la empresa de vigilancia encargada de dichas tareas.*

*Además, durante el día en las diferentes rondas que realiza el vehículo de vigilancia se comprueba que las barreras y demás elementos que se encuentran en el vial (señales, semáforos etc.) están en perfecto estado de funcionamiento. Indudablemente cuando se produce cualquier circunstancia extraordinaria desde que ocurre hasta que tenemos constancia, de forma presencial o por las cámaras, y se subsana pasan unos minutos, cosa lógica por la extensión del Campus Universitario. Es decir que el día 6 de noviembre de 2019 hasta que se produjo el accidente, la barrera funcionó con normalidad hasta minutos antes del mismo, si no hubiera sido así, en las diferentes rondas o en la revisión que se hace al abrir por la mañana se hubiera detectado la anomalía.*

*Puede afirmarse que, el Campus Universitario es zona de tránsito de muchos ciclistas que pasan por la salida objeto de este informe, y como en este caso, si el ciclista accidentado hubiese circulado respetando la velocidad máxima permitida en este tramo de la vía, inferior a 20 km/h, es improbable que hubiera impactado con la barrera en caso de que, por cualquier circunstancia, ésta hubiese estado bajada.*

*Finalmente decir que el día del accidente debido a que el herido tuvo que ser trasladado al Hospital, el Servicio de Control de Accesos se hizo cargo de la custodia de su bicicleta hasta que algún familiar pudiera hacerse cargo de la misma. Circunstancia que ocurrió al día siguiente. No me consta que nos negáramos a colaborar o dar información a los familiares, así como a identificarnos. Todo ello es improbable ya que como funcionarios públicos estamos obligados a identificarnos y en todo momento nuestra actitud tanto el día del accidente como después fue de total colaboración”.*

**OCTAVO.** – Admitida la prueba testifical propuesta, se cita a los testigos para el día 8 de octubre de 2021, con el resultado que obra en el procedimiento.

**NOVENO.** – Con fecha 27 de octubre de 2021, se concede trámite de audiencia al interesado, que con fecha 9 de noviembre de 2021 presenta escrito de alegaciones en el que manifiesta, en síntesis:

1. Que las pruebas practicadas no descartan la posibilidad de que el accidente haya ocurrido como se ha descrito. Ahora bien, asumen, como mucho, una concurrencia de culpas.
2. Que es necesario que Murtrafic aporte toda la información y documentación que tenga sobre este asunto.
3. Que la Policía Local, tras el visionado de la grabación llegaron a la conclusión de que la barrera no funcionaba de manera regular.

**DÉCIMO.** – El instructor del procedimiento solicita la información a Murtrafic pedida por el reclamante, contestando aquella, con fecha 26 de noviembre de 2021, que:

*“Partiendo de la base de que la función contractualmente asignada a MURTRAFIC consistía en la reparación, a demanda de su titular, de las instalaciones en las que se desarrolla el siniestro, y, a la vista de su escrito solicitando información sobre el expediente referenciado, pasamos a dar respuesta a las preguntas que se nos trasladan, a saber:*

*A.- Si tiene conocimiento de los hechos manifestados por el reclamante.*

*El día 6 de noviembre de 2019 a las 11:30h, se nos requirió por parte de la Universidad de Murcia para que revisáramos el funcionamiento de la barrera, comprobando que el asta de la barrera presentaba daños, posiblemente producidos por una colisión, se reparó provisionalmente hasta su reparación definitiva el 12 de noviembre de 2019*

*B.- Si don V se personó como afirma el reclamante en el cuartel de la policía local, y tuvo acceso al visionado de las grabaciones, en caso de que así fuese, ¿por qué solicitó el visionado de la grabación o quien le requirió para que se personase al visionado?*

*Para dar respuesta a esta pregunta se hace necesario manifestar que, en fecha 9 de septiembre de 2020 recibimos burofax del letrado D. X, como representante de D. Y, con el fin de alcanzar un acuerdo amistoso tras el alta de su cliente, que satisfaga a ambas partes y se evite un posible procedimiento judicial, y requiriéndonos el nombre de nuestra compañía aseguradora y número de póliza con el fin de dirigirse a ella directamente, apoyando su pretensión en el atestado de Policía Local nº 2019S004656.*

*A este burofax se le contestó el 14 de octubre de 2020, mediante correo electrónico, informando que Murtrafic no es la propietaria del sistema de control de accesos al Campus Universitario, y que debía dirigirse a la Universidad de Murcia, a lo que el letrado contestó el 15 de octubre de 2021: “Su respuesta contradice el atestado de la policía local”.*

*A los pocos días de recibir el burofax, un representante de Murtrafic acudió al cuartel de la Policía Local de Murcia en La Alberca, para consultar el atestado, en el que se describía la ocurrencia del incidente en base a las grabaciones aportadas por la Universidad de Murcia y las manifestaciones del ciclista lesionado, y comprobando que se afirmaba que la empresa de mantenimiento era Murtrafic.*

*Al mostrar nuestra discrepancia con el relato del funcionamiento del sistema de control de accesos, se nos mostró la grabación que dio lugar a sus conclusiones, y se nos pidió que aportáramos un escrito en el que se explicara el funcionamiento de la barrera.*

*En fecha 29 de septiembre de 2020, D. V en representación de Murtrafic, compareció electrónicamente ante el Ayuntamiento de Murcia para aportar una breve explicación del funcionamiento del sistema de control de accesos, conocimiento que se tiene por haber sido en su momento la empresa que lo instaló. Se acompaña copia de la comparecencia (hemos observado que se utilizó un modelo erróneo para comparecer, en el que se pone de manifiesto que: "Murciana de Tráfico, SA, como empresa adjudicataria del SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE INSTALACIONES SEMAFÓRICAS DEL MUNICIPIO DE MURCIA, y encargada de las reparaciones en instalaciones semafórica producidas por siniestros, colisiones, etc.". No hay que olvidar que la propietaria del sistema de control de accesos es la Universidad de Murcia, no el Ayuntamiento de Murcia.)*

*En ningún momento se ha personado nuestro Director D. V en las dependencias de la Policía Local de Murcia, como se afirma de contrario, por lo que no puede haber efectuado manifestación de ningún tipo.*

*C.- Informe de si hubo aviso de avería en ese día o bien en los días anteriores o posteriores al día del siniestro.*

*Nos remitimos a la respuesta a la primera pregunta. El día 6 de noviembre de 2019 a las 11:30h, se nos requirió por parte de la Universidad de Murcia para que revisáramos el funcionamiento de la barrera, se reparó provisionalmente hasta su reparación definitiva el 12 de noviembre de 2019.*

*D.- Documentación de las revisiones de las barreras de control de accesos y salida de vehículos del Campus de Espinardo durante el año 2019.*

*Se aportan los partes de trabajo de ambas reparaciones, así como copia de las revisiones realizadas en la barrera durante el año 2019.*

*E.- Así como cualquier otra circunstancia aclaratoria para la correcta resolución del siniestro. Limitándose la responsabilidad de MURTRAFIC a la reparación de la barrera dañada por el Sr. Y, (es decir ex post) lo que se llevó a cabo, a demanda de su titular (La Universidad de Murcia) y en debidos tiempo y forma, nada tenemos que alegar ni de nada se nos puede responsabilizar".*

**DECIMOPRIMERO.** – Concedido nuevo trámite de audiencia al reclamante, no consta que haya formulado alegaciones.

**DECIMOSEGUNDO.** - Con fecha 13 de diciembre de 2021, comparecen en las dependencias de la Policía Local de Murcia (Grupo de Atestados), D. W, Instructor del procedimiento de responsabilidad patrimonial, D.<sup>a</sup> B, Secretaria del procedimiento y D Q técnico del servicio cuyo funcionamiento ha producido la presunta lesión, con objeto de proceder a la visualización de las grabaciones de las cámaras de seguridad, con el fin de aclarar las circunstancias del accidente producido.

*Según se indica por el instructor del expediente, "en el visionado de las citadas grabaciones se observa que la barrera se encuentra bajada y parcialmente doblada, pero que funciona correctamente pues en la grabación se comprueba que varios vehículos circulan por la citada vía y a su paso la barrera se eleva. En el caso del ciclista accidentado puede observarse en la grabación que este no espera a que se eleve la barrera, sino que, por exceso de velocidad o falta de la atención debida a la señalización existente, impacta sobre ella sin esperar a que la misma se levante a su paso o, en caso de no elevarse, pasar desmontado".*

**DECIMOTERCERO.** – Con fecha 28 de febrero de 2022, se emite informe jurídico de la Asesoría Jurídica de la UMU, en el que se concluye que "no cabe apreciar que exista el nexo de causalidad necesario para poder declarar la responsabilidad patrimonial de la Universidad de Murcia. De manera contraria, ha de entenderse que la caída se produjo por una actuación incorrecta del propio reclamante, que circularía en aquel momento sin observar la diligencia necesaria, de modo que debe soportar las consecuencias negativas que de ello se desprenden".

**DECIMOCUARTO.** – La propuesta de resolución, de 8 de marzo de 2022, desestima la reclamación formulada al no apreciar la concurrencia de los requisitos determinantes de la responsabilidad patrimonial, concretamente, la existencia de una relación de causalidad adecuada entre el funcionamiento del servicio viario y el daño por el que se reclama.

Una vez incorporados el preceptivo índice de documentos y el extracto de secretaría, se remite el expediente en solicitud de Dictamen, mediante escrito recibido en este Consejo Jurídico el 16 de marzo de 2022.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

## **CONSIDERACIONES**

### **PRIMERA.** - Carácter del Dictamen.

El presente Dictamen se emite con carácter preceptivo, ya que versa sobre una reclamación que en concepto de responsabilidad patrimonial se ha formulado ante la Administración regional, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en relación con el 81.2 de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP).

### **SEGUNDA.** - Legitimación, plazo de ejercicio de la acción de resarcimiento y procedimiento seguido.

I. La reclamación se ha presentado por una persona legitimada para ello, de conformidad con lo previsto en el artículo 32.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), por los daños físicos sufridos tras la caída.

La legitimación pasiva de la Universidad de Murcia deriva de su condición de titular del servicio público de educación superior a cuyo funcionamiento se imputa el daño.

II. La acción de reclamación se ha ejercitado dentro del plazo anual previsto en el artículo 67.1 LPAC, dado que el accidente se produce el día 6 de noviembre de 2019, y, según afirma el propio reclamante, el alta con secuelas se produce el día 16 de julio de 2020 (circunstancia que debería comprobarse por el instructor del procedimiento), mientras que la reclamación se formula el día 7 de julio de 2021

III. El examen conjunto de la documentación remitida permite afirmar que, en lo esencial, se han cumplido los trámites legales y reglamentarios que integran esta clase de procedimientos, salvo el plazo para resolver, que

excede ampliamente del previsto en el artículo 91 LPACAP.

Por otra parte, de la lectura del expediente (alegaciones efectuadas) se deduce que la Universidad tiene concertado un contrato de seguro para cubrir este tipo de contingencias, si bien no se ha traído al procedimiento la copia de la póliza del contrato de seguro que pueda estar en vigor. Por lo tanto, en el supuesto de que así fuese efectivamente y de que el procedimiento se resolviese en el sentido de estimar la reclamación formulada, antes de proceder al pago de la indemnización se deberá comprobar si el interesado ha percibido algún resarcimiento, por dicho concepto, de esa empresa aseguradora.

Por último, se reitera que no se ha remitido, junto con el escrito de reclamación, toda la documentación que el reclamante dice aportar.

### **TERCERA. - Sobre el fondo del asunto.**

I. De acuerdo con lo previsto en el artículo 32 LRJSP, para que se reconozca la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública deben concurrir los siguientes requisitos:

- Que exista un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.
- Que exista una relación causal jurídicamente adecuada entre el funcionamiento de los servicios públicos y los daños producidos.
- Que el perjudicado no tenga el deber jurídico de soportar el daño.
- Que no concorra fuerza mayor en la producción del daño.

En el presente supuesto se imputa el daño a las instalaciones de la Universidad en donde se presta el servicio de educación superior, por lo que conviene recordar que cuando el elemento real presuntamente causante del daño está dedicado o afecto a un servicio público, no cabe considerar dicho elemento ajeno al servicio. Pues como recuerda la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de abril de 1998, entre otras muchas, “... *lo que distingue la actividad administrativa en el sentido de los servicios públicos a los que se refiere la ley cuando disciplina la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, no es que sus elementos instrumentales sean diferentes o estén modificados en función de una actividad prestacional o de otra índole de la Administración, sino el fin a que en su conjunto la actividad administrativa se dirige (satisfacción de los intereses generales), el carácter con que lo hace (de modo continuo o regular), los límites a que está sujeta (los fijados por la atribución de potestades por el ordenamiento jurídico) y las prerrogativas inherentes a la específica regulación del ejercicio de las potestades en el marco del derecho público. Los elementos personales o reales que se integran en la actividad administrativa no deben ser diferentes de los necesarios para el desarrollo de cualquier actividad humana útil o productiva, pues su característica radica en la afección teleológica o instrumental al servicio...*”.

Desde este punto de vista no ofrece duda que la barrera de acceso al campus de Espinardo es de titularidad de esa institución académica y que se integra instrumentalmente en el servicio público correspondiente. En ese sentido, se debe destacar que el Jefe de Servicio de Infraestructuras y Desarrollos de la Universidad manifestó en su informe (Antecedente séptimo) que el mantenimiento y conservación de este equipamiento, tanto material como software, corresponde a la Universidad de Murcia.

Por otra parte, el Tribunal Supremo viene declarando de forma constante (por todas, en su Sentencia de 5 de junio de 1998) que no es acorde con el principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad adecuada, de manera que para que exista tal responsabilidad es imprescindible la existencia de nexo causal adecuado entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso sufrido, sin que la marcada objetivación del instituto de la responsabilidad patrimonial de la Administración pueda extenderse a cubrir cualquier evento que acaezca con ocasión de la prestación de los servicios públicos o la utilización de infraestructuras públicas. Ello, en definitiva, supone que la prestación por la Administración de un determinado servicio público, o la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material para su prestación, no implica que dicha Administración se convierta en una aseguradora universal de todos los riesgos, con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, ya que de lo contrario el actual sistema de responsabilidad objetiva se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

II. Corresponde ahora analizar la posible concurrencia de los elementos determinantes de la responsabilidad extracontractual de la Administración universitaria, pudiendo afirmar, en primer lugar, que ha quedado acreditada la realidad del accidente y el modo en el que se produjo (no olvidemos que está grabado el mismo), por lo que tendremos que analizar, a continuación, la concurrencia del resto de los elementos determinantes de la responsabilidad patrimonial.

Y así, si bien hemos afirmado que existe un daño, consideramos que le falta a éste el requisito necesario para que pueda surgir la responsabilidad patrimonial: que sea antijurídico.

En efecto, a la vista de la documentación obrante en el expediente administrativo, y haciendo especial mención, por su exhaustividad y concreción, al informe del Jefe del Servicio de Infraestructuras y Desarrollos de la UMU, podemos afirmar, en primer lugar, que no existió anormalidad en el funcionamiento de la barrera, puesto que en el visionado de la grabación no se observan problemas para el paso de turismos, camiones, motocicletas e incluso una de las bicicletas, por lo que la barrera funcionó perfectamente y las falsas “anormalidades” descritas ocurren cuando se ha acercado una bicicleta.

El funcionamiento de la barrera es el siguiente: la detección del vehículo la efectúa una espira magnética ubicada en la calzada unos dos metros antes de la barrera y cuya efectividad depende de la intensidad del campo electromagnético que crea el objeto que se sitúa sobre ella; por tanto, la reacción o pasividad de la barrera se hará en función de las características de dicho objeto (tipo de metal, densidad, peso y volumen del mismo, incluida la impedancia del cuerpo del ciclista, distinta para cada ser humano y de gran importancia para la conductividad o resistencia en el paso de corriente eléctrica por el cuerpo). Esta es la razón de que la barrera reaccione de distinto modo según el tipo de bicicleta y de las características físicas de su conductor.

Por ello se puede afirmar que las barreras funcionaban con normalidad; así lo dice la Policía Local, lo manifiesta el

propio Servicio de Control de Accesos, lo demuestra el propio reclamante en su análisis de tiempos y se corrobora desde el Servicio de Infraestructuras y Desarrollos como responsables de los sistemas de barreras. Dicho de otra manera, afirmamos que el funcionamiento no era deficiente ni aleatorio, sino el lógico de un equipamiento electromecánico de las características expuestas.

Es cierto que el funcionamiento por defecto de la barrera es “abierta” durante el día y “cerrada” durante la noche, con horarios que dependen de las circunstancias (horario del Tranvía de Murcia, oposiciones, actos públicos...), estando generalmente abierta de 7:00 a 23:00 h. No cabe considerar que las barreras deben estar sometidas a un horario fijo o determinado; al contrario, su cualidad debe ser la versatilidad, adecuando su modo de actuar a la discrecionalidad que la seguridad, el servicio público u otras circunstancias le exijan desde los servicios universitarios competentes. El hecho de que la barrera esté abierta durante la mayor parte del día puede ser el modo habitual, pero tan correcta es la posición abierta como la cerrada; así debe ser en un mecanismo de control de accesos de carácter privado y discrecional. Y precisamente por ello se encuentran sobradamente señalizadas.

Así, esta es la obligación de la UMU, la de señalar su existencia y peligro de acuerdo con el Código de la Circulación. En este sentido, la Universidad dispone de señales de limitación de velocidad (20 km/h), semáforo en ámbar intermitente que exige precaución, señal triangular de peligro indefinido con cajetín informativo fosforescente con la siguiente literatura aclaratoria del peligro: “Barreras. Se abren al acercarse” y, en la propia barrera, mástil coloreado con bandas rojas y blancas y luces LED intermitentes a lo largo del mismo.

Una vez comprobado que la barrera funcionaba correctamente y que contaba con la señalización exigible, tendremos que comprobar si el comportamiento del reclamante tuvo incidencia en la producción del accidente.

El 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, impone a los conductores de vehículos (usuarios del servicio público) unos deberes de diligencia tales como el de conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio y ajeno, el de estar en todo momento en condiciones de controlar los vehículos, respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además las características y el estado de la vía las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y en, general cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas.

El paso por los accesos al Campus debe hacerse con atención y a baja velocidad, tanto a la entrada como a la salida, como se deduce de la señalización viaria previa: prohibición de velocidad por encima de 20 km/h, resaltos, peligro indeterminado, cajetín informativo reflectante y semáforo intermitente.

Tal y como afirma el instructor del procedimiento, que visionó personalmente la grabación del momento del accidente, la barrera se encuentra bajada y parcialmente doblada, pero funciona correctamente pues en la grabación se comprueba que varios vehículos circulan por la citada vía y a su paso la barrera se eleva. En el caso del ciclista accidentado puede observarse en la grabación que éste no espera a que se eleve la barrera, sino que, por exceso de velocidad o falta de la atención debida a la señalización existente, impacta sobre ella sin esperar a que la misma se levante a su paso o, en caso de no elevarse, pasar desmontado.

Por tanto, solo podemos concluir que el único elemento determinante del lamentable accidente ocurrido se debe al propio comportamiento del accidentado, debido al exceso de velocidad o a la falta de atención suficiente, por lo que no podemos hablar de daño antijurídico y, en consecuencia, no se puede afirmar la existencia de relación de causalidad entre el daño producido y el funcionamiento del servicio público universitario.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula la siguiente

## **CONCLUSIÓN**

**ÚNICA.** - Se dictamina favorablemente la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación, por entender que ha no resultado debidamente acreditada la concurrencia de los requisitos determinantes la responsabilidad patrimonial de la Universidad de Murcia y, de modo particular, la existencia de daño antijurídico y la relación de causalidad que debe existir entre el daño alegado y el funcionamiento del servicio público de educación superior.

No obstante, V.E. resolverá.

