



Roj: **SAN 1265/2024 - ECLI:ES:AN:2024:1265**

Id Cendoj: **28079230082024100126**

Órgano: **Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **8**

Fecha: **21/02/2024**

Nº de Recurso: **174/2022**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

## **AUDIENCIA NACIONAL**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

### **SECCIÓN OCTAVA**

**Núm. de Recurso:** 0000174 /2022

**Tipo de Recurso:** APELACION

**Núm. Registro General :** 00563/2022

**Apelante:** D. Juan Francisco

**Procurador D<sup>a</sup>.** PAULA MARGARITA MAZARIEGOS LUELMO

**Apelado:** ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (**ADIF**)

**Abogado Del Estado**

**Ponente Ilmo. Sr.:** D. FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO

### **SENTENCIA EN APELACION**

**Ilmo. Sr. Presidente:**

D. FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO

**Ilmos. Sres. Magistrados:**

D<sup>a</sup>. MERCEDES PEDRAZ CALVO

D<sup>a</sup>. ANA ISABEL GÓMEZ GARCÍA

D. EUGENIO FRIAS MARTINEZ

Madrid, a veintiuno de febrero de dos mil veinticuatro.

Vistos los autos del recurso de **apelación 174/2022** que ante esta Sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional ha promovido la Procuradora de los tribunales **D<sup>a</sup>. Paula Margarita Mazariegos Luelmo**, en nombre y representación de **D. Juan Francisco**, contra sentencia dictada por el Juzgado Central de lo contencioso-administrativo nº 7 en el procedimiento ordinario 14/2022, el día 3 de octubre de 2022.

Ha sido parte recurrida la Entidad Pública Empresarial **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**, representada y defendida por la Abogacía del Estado.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** El Juzgado Central de lo contencioso-administrativo nº 7 ha conocido del recurso interpuesto contra la resolución de 14 de julio de 2021 por la que el Secretario General de **ADIF** desestimó la reclamación



de responsabilidad patrimonial presentada por D. Juan Francisco , por el fallecimiento de su hijo, D. Amador , al ser arrollado, el 1 de enero de 2019, por un tren en la estación de Matapozuelos (Valladolid). El recurrente fundamenta su recurso en la concurrencia de los presupuestos propios de la responsabilidad patrimonial por las deficiencias y ausencia de medidas de protección y seguridad en la Estación de Ferrocarril de Matapozuelos el día de los hechos, reclamando una indemnización de 165.573,85 euros.

En fecha 3 de octubre de 2022, el citado Juzgado dicta sentencia desestimatoria del recurso, con imposición de costas a la parte actora.

**SEGUNDO.-** La parte actora en la instancia, ha interpuesto recurso de apelación contra dicha Sentencia, instando la estimación del mismo y que se estime el recurso contencioso administrativo interpuesto, en los términos solicitados en el escrito de demanda.

La parte demandada en la instancia se ha opuesto al recurso, instando la confirmación de la sentencia dictada.

**TERCERO.-** Recibidas las actuaciones en esta Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, ante la que se han personado las partes, se señaló mediante providencia el día 14 de febrero de 2024 para deliberación, votación y fallo del presente recurso de apelación, lo que tuvo lugar en la fecha indicada, habiéndose observado las prescripciones legales.

Ha sido Magistrado ponente **D. Fernando Luis Ruiz Piñeiro**, quien expresa el parecer de la Sala.

## FUNDAMENTOS JURÍDICOS

**PRIMERO.-** El concepto de responsabilidad patrimonial de la Administración, consagrado en el art. 106.2 de la Constitución Española y desarrollado por los artículos 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, (así como por la ley 39/2015 en cuanto a sus especialidades procedimentales, artículos 65, 67, 81, 91 y 92) en la configuración que de esta figura ha ido construyendo la jurisprudencia desde la anterior Ley 30/1992, viene exigiendo para que resulte viable la reclamación de responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas, que el particular sufra una lesión en sus bienes o derechos que no tenga obligación de soportar y que sea real, concreta y susceptible de evaluación económica; que la lesión sea imputable a la Administración y consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y que, por tanto, exista una relación de causa-efecto entre el funcionamiento del servicio y la lesión, sin que ésta sea producida por fuerza mayor ( STS de 20/06/06).

La naturaleza de responsabilidad objetiva impone que no sólo no es menester demostrar, para exigir aquella responsabilidad, que los titulares o gestores de la actividad administrativa que ha generado un daño han actuado con dolo o culpa, sino que ni siquiera es necesario probar que el servicio público se ha desenvuelto de manera anómala, pues los preceptos constitucionales y legales que componen el régimen jurídico aplicable extienden la obligación de indemnizar a los casos de funcionamiento normal de los servicios públicos.

Debe, pues, concluirse 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 exigibles conforme a la conciencia social. No existirá entonces deber alguno del perjudicado de soportar el menoscabo y, consiguientemente, la obligación de resarcir el daño o perjuicio causado por la actividad administrativa será imputable a la Administración.

Es sabido que la responsabilidad de las Administraciones públicas, en nuestro ordenamiento jurídico, tiene su base no solo en el principio genérico de la tutela efectiva que en el ejercicio de los derechos e intereses legítimos reconoce el art. 24 de la Constitución, sino también, de modo específico, en el art. 106.2 de la propia Constitución al disponer que los particulares, en los términos establecidos por la Ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualesquiera de sus bienes y derechos, salvo los casos de fuerza mayor, siempre que sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos; en el artículo 32, apartados 1 y 2 de la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público, y en los artículos 121 y 122 de la Ley de Expropiación Forzosa, que determinan el derecho de los particulares a ser indemnizados por el Estado de toda lesión que sufran siempre que sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, y el daño sea efectivo, evaluable económicamente e individualizado, habiéndose precisado en reiteradísima jurisprudencia que para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son precisos los siguientes requisitos:

a) La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.



- b) Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal -es indiferente la calificación- de los servicios públicos, en una relación directa e inmediata y exclusiva de causa a efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir, alterando el nexo causal.
- c) Ausencia de fuerza mayor.
- d) Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño causado.

En este sentido, haciéndose eco de una pacífica y consolidada doctrina jurisprudencial, la STS de 24 de marzo de 2021, recurso 1292/20, recuerda:

"La jurisprudencia ha consolidado un cuerpo de doctrina abundante y reiterado, que se puede resumir diciendo que para que exista responsabilidad de la Administración, en primer lugar, es necesario que se produzca una lesión o un daño, y que ese perjuicio sea antijurídico, entendido ese hecho en el sentido de que el perjudicado no tenga el deber jurídico de soportarlo. Además, para que la lesión sea resarcible, no basta con que el daño sea antijurídico, sino que es necesario que sea real y efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas. El daño precisa, también, para ser reparable, que sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en una relación directa, inmediata y exclusiva, y que no obedezca a una causa de fuerza mayor. En cuanto a la reparación del daño, el perjudicado viene obligado a acreditar fehacientemente la existencia de los daños y a demostrar con datos exactos la cuantía en que los cifra".

La sentencia recurrida desestima el recurso, afirmado:

*<< En cuanto a la alegación de la demandada de falta de legitimación activa del recurrente para solicitar indemnización en favor de su esposa y de su hijo, el recurso contencioso- administrativo se interpuso únicamente por parte del Sr. Juan Francisco solicitando una indemnización no solo para sí sino también para su mujer y su otro hijo mayor edad, que no le otorgaron poder de representación ni formularon el recurso contencioso- administrativo origen de la presente, alegando el demandante únicamente que le dieron su consentimiento verbal y aportando el libro de familia.*

*No es suficiente la aportación del libro de familia ni que se personaran en el previo procedimiento penal, sino que la esposa e hijo del recurrente debían haber sido recurrentes en este proceso contencioso-administrativo, por lo que no habiéndolo sido, el actor carece de legitimación activa para solicitar indemnización alguna en su nombre, conforme al artículo 19 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso- administrativa (...).*

*En el presente caso el demandante no ha acreditado que el funcionamiento normal o anormal del servicio público prestado por ADIF haya sido el causante del luctuoso resultado, sino más bien la conducta negligente del finado. El tren no pudo evitar el arrollamiento de D. Amador que se hallaba cruzando las vías a pesar de actuar inmediatamente el maquinista sobre el freno de emergencia y como señalan las Sentencias de la Sala de lo Contencioso- administrativo de la Audiencia Nacional de 15 de noviembre de 2008 y 11 de abril de 2011, citadas por la Abogada del Estado, "el hecho de rebasar las vías una persona adulta y responsable tiene tal eficiencia causal, tal vigor, que anula las otras posibles contracausas del resultado." Por ello la ausencia de personal de vigilancia, o de megafonía que advirtiera del paso del tren o de paso elevado o subterráneo no pueden elevarse a la categoría de causa eficiente del mortal accidente, ya que no hay que olvidar que otros acompañantes del fallecido esperaron sin cruzar las vías por la rápida llegada del tren.*

*En suma, el factor decisivo y determinante del luctuoso suceso fue la conducta de la víctima del arrollamiento que rompe la relación de causalidad que pudiera apreciarse entre las condiciones de prestación del servicio y el trágico resultado producido, por lo que el recurso debe ser desestimado>>.*

**SEGUNDO.-** Según recoge la resolución impugnada:

*<< en el caso que nos ocupa, resulta que un grupo de amigos se disponía a cruzar la vía de tren para pasar al otro lado por donde al parecer llegaría el tren que algunos de ellos debían coger para regresar a Valladolid y lo hacían por el paso habilitado para peatones. Parte del grupo, cruzó, y estando parte de los amigos en la otra vía vieron el tren que se*

*aproximaba. dando aviso una de las amigas a la otra parte del grupo para que no cruzaran, no dando tiempo a cruzar a la persona que lamentablemente resultó fallecida. El Maquinista del tren observó a unos 50 metros como parte de los jóvenes cruzaban la vía, y a otro grupo que no, y cuando observó que dos de ellos cruzaban la vía corriendo accionó el freno de emergencia no pudiendo*



evitar el atropello, resultando que los elementos que alimentaron el riesgo de arrollamiento (cruce precipitado -él refiere que corriendo-, la existencia misma del paso de peatones y su posible o no señalización) entiende esta juzgadora que son ajenos a la conducción del maquinista a quien se le realizó la prueba de alcoholemia dando resultado negativo. Intenta el recurrente imputar la posible imprudencia a **ADIF** va RENFE al entender que no había medidas de seguridad en el paso a nivel de uso exclusivo para peatones, falta de aviso de la entrada del tren. no existiendo paso alternativo. ausencia de barreras en el paso y semáforos. elementos todos ellos que se entiende no influyeron -de existir- en la producción del atropello. pues el peatón (que al parecer había ingerido alcohol como pone de manifiesto el resultado del análisis químico toxicológico/ conocía perfectamente los riesgos (como cualquier persona) de cruzar por un paso a nivel de estas características, y debió cerciorarse de que efectivamente no se acercaba tren alguno (como si se dieron cuenta alguno de sus amigos/. resultando que cuando se percató e intentó correr para que le diera tiempo a cruzar, resultó atropellado. La señalización de este tipo de pasos a nivel está recogida en la Orden de 2 de agosto de 2001, y en lo que se refiere a un paso a nivel como el que nos ocupa en el art. 8 y 19, que refieren qué tipo de señales ha de tener cada tipo de paso de peatones, sin que pueda apreciarse que en este paso concreto la ausencia o no de las mismas haya sido la causa determinante del accidente. Todo lo anterior lleva a concluir que no puede a juicio de esta instructora concluirse ni siquiera indiciariamente un juicio de imputación de una imprudencia grave o menos grave, dado que ni puede apreciarse que la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado que se plasmó en el resultado obedezca a la omisión de las más elementales reglas de la prudencia (en caso de imprudencia grave) ni responde a la infracción severa de las reglas de prudencia exigibles (para la imprudencia menos grave/ a ninguna de las personas o entidades referidas por el recurrente. procediendo a desestimar el recurso manteniendo el auto de sobreseimiento provisional de las Actuaciones (. ..)".

En consecuencia, la causa única, eficiente y decisiva del triste accidente fue el propio comportamiento de la persona fallecida, sin que sea dable advertir responsabilidad por parte de **ADIF**, cuando, ha de insistirse, el factor determinante de los lamentables acontecimientos ha de fijarse en la propia conducta del Sr. Amador , que, libre y voluntariamente, con plena capacidad cognoscitiva y volitiva, aceptó y asumió un riesgo evidente para su integridad física, para su vida, en definitiva, cuando decidió cruzar las vías (adentrarse en el paso) sin esperar el tiempo necesario para hacerlo debidamente. Por lo que procede desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial instada contra **ADIF** & g t;>.

**TERCERO.-** A todo lo anterior, debemos añadir que la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación de **ADIF**, informa, en relación con la estación de Matapozuelos, entre otros extremos:

<<Sistema de Información al Viajero (Teleindicador y Avisador Acústico de circulación de trenes). Para el tren, existen cartelones de silbar de 0,5 x 0,4 metros situados en poste de 1,5 a 2, 5 metros de altura y ubicados a la distancia recogida en la Orden FOM de 2 de agosto de 2001.

El Cuadro de Velocidades Máximas establece una velocidad máxima de 156 Km para el tren 00631 al paso por el PK del accidente. La Megafonía de Matapozuelos se establece por medio del SOPORTE ELCANO El 03-05-2019, a las 11:06, el Jefe de Medios de Información al Viajero solicita a SOPORTE ELCANO si funcionó la megafonía en Matapozuelos el **01 -05-2019**, entre las 06:45 y las 07:10 y qué mensajes se recibieron. *SOPORTE ELCANO* contesta a las 12:12 del mismo día 03-05-2019, informando que Ja estación de *Matapozuelos* estuvo desconectada desde el 11-04-2019 hasta el 01-05-2019, no produciendo emisiones ni recibo de información en los lagos por falta de conectividad, concluyendo que **en el momento del accidente el SIV ELCANO no estaba**



**funcionando porque el PC de la estación estaba desconectado**, con lo que **no se emitían mensajes por la megafonía ni por el tótem** (teleindicador).

El mensaje que debería haber anunciado para el paso del tren 00631 'Atención, tren sin parada, prohibido cruzar las vías, manténganse alejados del borde del andén', repitiéndose en tres ocasiones, separadas 1 minuto, antes del paso del tren. Después del suceso, a las 11:15 horas, del día 01-05-2019, reiniciaron el PC y arrancó el SIV, empezando a funcionar correctamente. La media de viajeros/día durante 2018 en el apeadero de Matapozuelos fue de 26, según información de la Dirección de Estaciones de Viajeros. Está pendiente de verificar la iluminación mínima media del cruce entre andenes. La clase de protección que dispone el apeadero de Matapozuelos es 1-P y, en base a la RT 712018 debería elevarse a la clase 2-A>>.

Lo anterior permite obtener una conclusión que se nos antoja poco discutible: los sistemas de aviso al viajero no funcionaban el día del accidente. También podemos afirmar que **ADIF** constata que el apeadero de Matapozuelos, siendo 1-P, debería pasar a 2-A, con lo que ello implica en medidas de seguridad de cara a los viajeros.

Los datos de que disponemos nos permiten afirmar lo siguiente:

1.- El Sistema de Información al Viajero (SIV) no funcionaba el día del accidente, pues llevaba varios días desactivado. Hecho que no resulta controvertido en las actuaciones. Esto implica que no existió mensaje de megafonía ni visualización del Teleindicador.

2.- El tren tarda muy pocos segundos (depende de la velocidad del tren) en llegar a la estación desde la curva anterior a la misma. El maquinista alude a pocos segundos desde que ve a los jóvenes cruzando hasta que se produce el alcance a uno de ellos, es decir, los lapsos temporales son extremadamente cortos.

3.- El paso, por el que cruzaba el viajero, era el paso habilitado por **ADIF** para cruzar las vías.

4.- La víctima, que no era usuario habitual del Apeadero, pese a visualizar el tren, intentó cruzar corriendo por el paso habilitado al efecto. El suceso de autos se produce a las 6,50 horas aproximadamente, por lo que todavía era de noche.

5.- Existe Recomendación Técnica 7/2018, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre la necesidad, en el Apeadero de Matapozuelos de que exista SIV. También se refleja que *la distancia de visibilidad real entre el cruce de la vía y la posibilidad de divisar la llegada de un convoy es de 250 metros*.

6.- **ADIF** informa que la distancia de visibilidad técnica (613,8 metros) es superior a la distancia real (250 metros), entre la llegada del convoy y el cruce entre andenes. Por ello recomienda que el apeadero sea dotado con categoría 2-A, de mayor protección al usuario.

7.- No consta que el tren accionara señales acústicas a su llegada al apeadero y con antelación suficiente o adecuada a las circunstancias. El freno se acciona a las 06:49::26 circulando a 154 Km/h, colisionando 2 segundos después con el peatón.

Entendemos que una valoración razonable, del material probatorio, permite realizar las anteriores afirmaciones y concluir que existe responsabilidad de la demandada. Para ello, es muy relevante que el sistema SIV no estuviese operativo el 1 de mayo de 2019.

En este caso concreto consideramos, además, que no puede existir reproche a la propia víctima, no pudiendo apreciar siquiera una concausa que limite la responsabilidad de **ADIF**.

Efectivamente, la existencia de una curva con anterioridad al Apeadero y la velocidad permitida del Tren, ponen de relieve que desde que puede visualizarse el convoy, hasta su llegada al Apeadero el lapso temporal es extremadamente corto, siendo muy clara la necesidad de que se active la megafonía de la estación y el Teleindicador, para prevenir a los usuarios sobre la llegada del Tren. Por otra parte, la hora en que se produce el accidente, pone de relieve que la visibilidad no era adecuada para trasladar al usuario la exclusiva responsabilidad de visualizar el Tren, pues se cruza por el lugar habilitado al efecto y no consta que se activará señal acústica por parte del propio Tren y antelación suficiente.

El importe de la indemnización que se reclama es de 72.438,56 euros, conforme a la Resolución de 20 de marzo de 2019, de la Dirección General de Seguros y Fondos Pensiones, por la que se publica las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. En dicha resolución se incorpora la tabla 1.A "perjuicio personal básico" en que se refleja la indicada cantidad por fallecimiento de hijo menor de 30 años, como es el caso (tenía 20 años al momento del suceso). La indicada cantidad devenga los intereses leales desde su reclamación, es decir, desde el 10 de noviembre de 2020.



Procede, en definitiva, estimar el recurso, revocando la sentencia impugnada y, en su lugar, declarar la responsabilidad de **ADIF** condenando a dicha Entidad al abono de la cantidad de 72.438,56 euros, más intereses legales desde la reclamación.

**CUARTO.-** De conformidad con el artículo 139.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa no procede efectuar pronunciamiento en costas.

En atención a lo expuesto la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha decidido:

## FALLAMOS

**PRIMERO.-Estimar** el recurso de apelación interpuesto por la Procuradora de los tribunales D<sup>a</sup>. **Paula Margarita Mazariegos Luelmo**, contra sentencia dictada por el Juzgado Central de lo contencioso-administrativo nº 7 en el procedimiento ordinario 14/2022, el día 3 de octubre de 2022, la cual anulamos.

**SEGUNDO.-** Es timar parcialmente el recurso contencioso administrativo interpuesto, condenando a **ADIF** a abonar al recurrente la cantidad de 72.438,56 euros, más intereses legales desde la reclamación, sin imposición de costas.

**TERCERO.-** No efectuar pronunciamiento en costas de esta apelación.

La presente sentencia es susceptible de recurso de casación que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de 30 días contados desde el siguiente al de su notificación; en el escrito de preparación del recurso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción justificando el interés casacional objetivo que presenta.