



ASUNTO: TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL
Señalización vertical en camino de acceso de Paso a Nivel.

254/10

FD

INFORME

I. ANTECEDENTES.

Según los datos aportados por el Ayuntamiento referenciado, los antecedentes del asunto objeto del presente informe, de manera resumida, son los siguientes:

- Con fecha 7 de septiembre de 2010, tiene entrada en este Servicio, escrito del Ayuntamiento de _____, en relación con escritos presentados por ADIF, por el que informan de la falta de señalizaciones en varios caminos que son atravesados por líneas férreas y se solicita informe sobre "*... a quién le corresponde señalar lo referido en los escritos presentados.*"
- Acompaña a la solicitud, fotocopia de los seis escritos presentados por ADIF y del anexo descriptivo de la señalización, referidos a los siguientes Paso a Nivel:
 - PK 33/300, camino de Burguillos del Cerro a Valle de Santa Ana.
 - PK 35/453, camino de Heredades.
 - PK 36/677, camino de Valle de Santa Ana.
 - PK 42/885, camino de Heredades.
 - PK 43/640, camino de Heredades.
 - PK 45/417, camino de Labor.



II. LEGISLACIÓN APLICABLE.

- Constitución Española de 1978 (CE).
- Código Civil (CC).
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL).
- Texto Refundido de Disposiciones Legales Vigentes en Materia de Régimen Local, aprobado por el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril (TRDLRL).
- Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio (RBEL).
- Ley 12/2001, de 15 de diciembre, de Caminos Públicos de Extremadura (LCPEX).
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).
- Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT).
- Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (TALT).
- Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (RGC).

III. FONDO DEL ASUNTO.

1º. El artículo 3.1 del RBEL dispone que *"Son bienes de uso público local los caminos, ... y demás obras públicas de aprovechamiento o utilización generales cuya conservación y policía sean de la competencia de la entidad local."* Así mismo, el artículo 4 de la LCPEX, atribuye la titularidad de la red secundaria de caminos rurales a los Ayuntamientos por cuyo término municipal discorra.

En otro orden, el artículo 25.1 de la LBRL establece que *"El Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal."*, para en el apartado 2 del mismo precepto señalar que *"El Municipio ejercerá, en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: ... d) ..."*



conservación de caminos y vías rurales.”, competencia que se reitera en el artículo 5 de la LCPEX en los siguientes términos: “Las normas de general aplicación, planificación, construcción, modificación, conservación, explotación y defensa corresponderán a las administraciones públicas titulares de los mismos.”

De los preceptos citados podemos concluir que siendo el Municipio el titular de los caminos públicos es a éste a quien corresponde su mantenimiento, mejora, conservación y policía. En tal sentido, como muy bien se ocupa en señalar ADIF en los escritos dirigidos al Ayuntamiento el TALC en sus artículos 40.4, 57.1 y 58.1, atribuyen al titular de la vía tanto la señalización de los pasos a nivel y puentes levadizos como el mantenimiento y la retirada, sustitución y alteración de dicha señalización.

Por todo ello, en principio, si efectivamente el Ayuntamiento es el titular de los caminos y los pasos se encuentran en su término municipal, todo parece indicar que deberá hacerse cargo de de la señalización de los pasos a nivel de de su mantenimiento.

2º. No obstante, resulta claro que se produce una confluencia de competencias entre el titular del camino y de la infraestructura ferroviaria. Por ello, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 9.1 de la Constitución Española *“Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico.”*, y sin dejar de lado el Texto Articulado de la Ley de Circulación, parece que la normativa aplicable sea la relativa a la regulación de ordenación de los transportes terrestres, en concreto el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, norma que en los apartados 3, 4 y 5 del artículo 235 (con la redacción introducida por el Real Decreto 780/2001, de 6 de julio) regula con precisión y claridad el supuesto de hecho objeto del presente informe, estableciendo al efecto las reglas según las cuales será el organismo o entidad titular del camino o de la infraestructura ferroviaria el responsable de la señalización, en los términos que se reproducen a continuación:

“3. El Ministerio de Fomento, directamente o a través de las entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria, con el objeto de preservar y mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, podrán realizar la reordenación de pasos a nivel, así como la de sus accesos, ...

4. Los pasos a nivel que resulten subsistentes conforme a la aplicación de lo preceptuado en los párrafos anteriores, deberán contar con los sistemas de seguridad y señalización adecuados para garantizar su seguridad, ...

5. La supresión de pasos a nivel, su reordenación o, en su caso, la instalación de los sistemas de protección de pasos a nivel, a que se refieren los apartados 2, 3 y 4 de este artículo, respectivamente, será por cuenta de los organismos o entidades que tengan a su cargo las carreteras si el factor A de



su momento de circulación, definido en el apartado 2, tiene un valor igual o superior a 250, y por cuenta de los organismos o entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria si el factor T de su momento de circulación, igualmente definido en el apartado 2, es igual o superior a 6. En caso de darse simultáneamente ambos supuestos anteriores, el coste de la obra se repartirá por mitades entre los referidos organismos o entidades interesadas.

Independientemente de cuál sea su momento de circulación, cuando sobre el paso a nivel se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 kilómetros/hora, el coste de las referidas obras será por cuenta de los organismos o entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria.

Cuando la supresión de pasos a nivel o la adopción de las medidas que, en su caso, resulten necesarias, se deban a modificaciones o mejoras en la carretera o en la vía férrea, el coste de las obras a realizar será por cuenta exclusiva del organismo o entidad que tenga a su cargo la infraestructura cuya modificación provoque la correspondiente actuación sobre el paso a nivel.

Por cuanto se refiere al coste ocasionado por las obras de supresión o protección de los pasos a nivel, así como las de reordenación de sus accesos, las de establecimiento de nuevos cruces a distinto nivel o las de instalaciones y mejoras de sus necesarias protecciones, en las que no concurra ninguna de las circunstancias anteriormente mencionadas, correrá a cargo del organismo o entidad que las promueva."

Interesan especialmente las reglas contenidas en el apartado 5, para cuya aplicación debe tenerse en cuenta que el factor A es "la intensidad media diaria de circulación de vehículos por el tramo de carretera afectado por el paso" en tanto que el factor T es "el número de circulaciones diarias de trenes por el tramo de vía igualmente afectado. Pudiendo darse por tanto, los siguientes supuestos:

1º. Que sobre el paso a nivel se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 kilómetros/hora en tal caso el coste tendrá que asumirlo el titular de la infraestructura ferroviaria.

2º. Que el factor A sea igual o superior a 250 y el factor T sea inferior a 6, en tal caso el coste tendrá que asumirlo el titular del camino.

3º. Que el factor A sea inferior a 250 y el factor T sea igual o superior a 6, en tal caso el coste tendrá que asumirlo el titular de la infraestructura ferroviaria.

4º. Que el factor A sea igual o superior a 250 y el factor T sea igual o superior a 6, el coste se repartirá por mitades entre los referidos organismos o entidades interesadas.

5º. Que el factor A sea inferior a 250 y el factor T sea inferior a 6, el coste correrá a cargo del organismo o entidad que las promueva, según prevé el último párrafo del apartado 5.

No hay dudas sobre la aplicabilidad de esta norma por las razones anteriormente expuestas y así lo ha entendido el Tribunal Supremo en su



Sentencia nº 374, de 19 de mayo de 2005, en cuyo fundamento de derecho segundo se pone de manifiesto:

"SEGUNDO.- En el motivo primero se acusa infracción del art. 1.902 del Código Civil en relación con lo establecido en la Ley 16/1.987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, el art. 235 de su Reglamento aprobado por Real Decreto 1.211/90, de 28 de septiembre (BOE nº 24 de 8 de octubre de 1.990) y la Orden de 8 de mayo de 1.982 sobre señalización de pasos a nivel (BOE de 12 de mayo de 1.982).

El motivo parte de la base de que la apreciación de responsabilidad se vincula a la existencia o no de señalización adecuada y visible en el paso a nivel en que se produjo el accidente y, más concretamente, a la cuestión de la competencia para la instalación y conservación de tales señalizaciones. Argumenta que con arreglo a los preceptos expresados en el enunciado, la señalización y su mantenimiento correspondía al Ayuntamiento de Vallada, y concluye que "si el accidente se produce por deficiencias en dicha señalización, como afirma la sentencia recurrida en su elemento declarativo fáctico, es patente la responsabilidad atribuible a dicho Ayuntamiento y el "error iuris" cometido por la sentencia recurrida al imputar tal responsabilidad a un sujeto distinto del obligado a la conservación y mantenimiento de la señalización".

El motivo se desestima por dos razonamientos que indistintamente le excluyen. El primero -expuesto con amplitud y precisión en el escrito de impugnación formulado por el Ayuntamiento de Vallada- se resume en que la competencia respecto de la señalización del paso a nivel del camino rural de Clementa del Ayuntamiento de Vallada no corresponde a éste sino a RENFE. Y ello es así por aplicación del art. 235 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por RD 1.211/90, de 28 de septiembre, que es la norma aplicable habida cuenta la fecha del accidente ocurrido el 12 de agosto de 1.994, pues se establece en el mismo que la instalación de los sistemas de protección serán por cuenta de los Organismo o Entidades que tengan a cargo las carreteras si el factor A de su momento de circulación, definido en el punto 3, tiene un valor igual o superior a 1.000, y por cuenta de los Organismos o Entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria si el factor T de su momento de circulación, igualmente definido en el punto 3, es igual o superior a 24, a cuyos efectos se denomina momento de circulación (AT) de un paso a nivel al indicador estadístico determinado por el producto de la intensidad media diaria de circulación de vehículos por el tramo de carretera afectado por el paso (A) y del número de circulaciones diarias de trenes por el tramo de vía igualmente afectado (T), y como el número de vehículos que circulan diariamente por la carretera no llega ni de lejos a mil (solamente cinco) y el de trenes es muy superior a veinticuatro, tanto por el primer factor (A) como por el segundo (T) la señalización del paso a nivel y su conservación era incumbencia de RENFE.

El segundo razonamiento -expuesto en el escrito de impugnación de los actores- consiste en que la condena de RENFE no se basa únicamente en la inexistencia o mala conservación de las señales de tráfico existentes en el camino rural de Clementa; se basa igualmente en el mantenimiento o no



supresión de un paso a nivel que resulta de máxima peligrosidad, invocando [la resolución recurrida], además de la mala señalización, los gravísimos riesgos allí existentes "ante la configuración misma de una rampa pronunciada de acceso, con la situación de la vía en tramo curvo (con el peralte orientado a la otra parte) y con pendiente hacia Valencia, en la dirección que llevaba aquel, explanación del camino de Clementa, inmediatamente anterior". A lo que debe añadirse que otro paso a nivel (sin mayores peligros), próximo al anterior, habitualmente utilizado por la víctima, se hallaba cortado el día del accidente por las obras en la variante, lo que exigía extremar las medidas de seguridad del cruce en que se produjo el accidente, especialmente teniendo en cuenta su peligrosidad.

Por lo expuesto se desestima también el motivo segundo en el que se vuelve a hacer hincapié en el tema relativo a la defectuosa señalización de la vía no férrea -de acceso al paso a nivel-, sin que sean aplicables las Sentencias que cita de esta Sala: de 6 de noviembre de 1.980, la cual se refiere a un caso de daños causados por filtraciones de aguas en un edificio colindante como consecuencia de no haberse adoptado las medidas oportunas con ocasión de la construcción de un aparcamiento, y 14 de septiembre de 1.998, que se refiere a un supuesto en el que por las diversas razones que expresa -instalación y cofinanciación de la pasarela en que se produjo el accidente y sustitución de la de madera por otra metálica- era evidente la responsabilidad del Ayuntamiento, y sin que interese la tercera sentencia mencionada porque en la materia que se examina sólo tienen relevancia las de este orden jurisdiccional civil."

3º. Por cuanto se ha expuesto, el Ayuntamiento debe realizar las comprobaciones pertinentes tendentes a determinar en primer término si cada uno de los paso a nivel cuya señalización exige ADIF se encuentra en su término municipal; a continuación debe precisarse si la titularidad del camino afectado por cada uno de los paso a nivel es municipal; y por último hay que analizar el tránsito de vehículos y trenes en cada paso a nivel para asignar el correspondiente valor a los factores A y T. Realizado esto, se podrá discernir, aplicando las reglas consignadas anteriormente, a quién corresponde asumir el coste de la señalización de cada uno de los paso a nivel. Si corresponde al Ayuntamiento debe proceder a su ejecución "... con el objeto de preservar y mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, ..." Si por el contrario, corresponde a ADIF debe ponerlo en su conocimiento al objeto de sean acometidas por dicha Entidad e impedir la eventual apertura de acta de infracción.

Finalmente, se recomienda al Ayuntamiento de _____ la acreditación fehaciente de todas las actuaciones llevadas a cabo y de su resultado, a través de los correspondientes medios de prueba, con el fin de poder aportarlos caso de ser necesario.

En Badajoz, septiembre de 2010.