



Sr. Amilivia González, Presidente

Sr. Estella Hoyos, Consejero

Sr. Fernández Costales, Consejero

Sr. Pérez Solano, Consejero y

Ponente

Sr. Madrid López, Consejero

Sr. Nalda García, Consejero

Sr. Sobrini Lacruz, Secretario

La Sección Primera del Consejo Consultivo de Castilla y León, reunida en Zamora el día 11 de diciembre de 2008, ha examinado el *expediente de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada por D. xxxxx*, y a la vista del mismo y tal como corresponde a sus competencias, emite, por unanimidad, el siguiente

DICTAMEN

I

ANTECEDENTES DE HECHO

El día 12 de noviembre de 2008, tuvo entrada en este Consejo Consultivo la solicitud de dictamen preceptivo sobre el *expediente de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada por D. xxxxx, debido a los daños sufridos en un accidente por el mal estado de la calzada*.

Examinada la solicitud y admitida a trámite con fecha 13 de noviembre de 2008, se procedió a darle entrada en el registro específico de expedientes del Consejo con el número de referencia 998/2008, iniciándose el cómputo del plazo para la emisión del dictamen, tal como dispone el artículo 53 del Reglamento Orgánico del Consejo Consultivo, aprobado por el Decreto 102/2003, de 11 de septiembre. Turnado por el Sr. Presidente del Consejo, correspondió su ponencia al Consejero Sr. Pérez Solano.

Primero.- Con fecha 28 de diciembre de 2007 tienen entrada en el registro del Ayuntamiento de xxxxx, un escrito de D. xxxxx, por el que reclama una indemnización a consecuencia de los daños sufridos en un accidente por el mal estado de la calzada, en el que expone "Que el día 18 de diciembre de 2007, a las 7.30 horas aproximadamente circulaba con mi vehículo marca SEAT



modelo Ibiza, matrícula xxxx por la avenida de las xxxx1 de la urbanización xxxx2, cuando por sorpresa y sin previa señalización me he encontrado con dicha calle cortada por tres vallas sin ningún tipo de señalización luminosa; ante esta circunstancia no he podido evitar la colisión con dichas vallas las cuales han provocado múltiples daños en mi vehículo.

»Que momentos después, tras mi llamada se han personado una pareja de la Guardia Civil constando (sic) los hechos denunciados y comprobando los daños de mi vehículo.

»Solicita que se hagan cargo de los daños de mi vehículo”.

Acompaña a su reclamación:

1.- Copia del presupuesto de la reparación de ttttt S.L., de fecha 21 de diciembre de 2007, por importe de 1.669,95 euros.

2.- Copia de la denuncia efectuada el día del siniestro ante la Comandancia de xxxx3, Puesto de xxxx4.

Segundo.- Con fecha 2 de enero de 2008, se acuerda admitir a trámite la reclamación presentada y la suspensión de todas actuaciones a la espera de la resolución del Juzgado de Instrucción n^o 1, donde se ha abierto un proceso penal por los mismos hechos, notificándose al interesado con fecha 9 de enero.

El 28 de diciembre de 2007 el Juzgado de Instrucción n^o 1 de xxxx3 dicta Auto decretando el sobreseimiento libre y el archivo de las actuaciones.

Tercero.- El 10 de enero de 2008 tiene entrada en el registro del Ayuntamiento de xxxxx, escrito de D. vvvvv, administrador de fincas y secretario-administrador de la entidad urbanística encargada de la Urbanización xxxx2, en el que expone “Que en la entrada de la urbanización desde la carretera nacional xxxx está colocada una señal de circulación que indica ‘velocidad máxima 30 Km./h. en toda la urbanización’ y que dicha señal está colocada desde que existe la propia urbanización.



»Que el día 18 de diciembre no se registró ningún incidente en la red de alumbrado de la urbanización, estando el alumbrado público en dicha fecha en pleno funcionamiento según lo previsto en el Proyecto de Urbanización”.

Cuarto.- Mediante escrito de fecha 29 de julio de 2008 se acuerda la apertura del período probatorio. El interesado presenta como pruebas:

1.- El atestado de la Comandancia de la Guardia Civil de xxxx3, Puesto de xxxx5, de fecha 18 de diciembre de 2007.

2.- Denuncia efectuada el día del siniestro ante la Comandancia de xxxx3, Puesto de xxxx4.

3.- Copia del presupuesto de la reparación de ttttt S.L., de fecha 21 de diciembre de 2007, por importe de 1.669,95 euros.

4.- Copia de la factura de la luna que cubrió el seguro del coche por importe de 69,22 euros.

5.- Notificaciones del Juzgado de Instrucción nº 1 de xxxx3.

Quinto.- Con fecha 6 de agosto de 2008 se requiere a la Guardia Civil para que emita informe sobre la iluminación del lugar del accidente (si funcionaba el alumbrado público de la avenida de las xxxx1), límite de velocidad en la urbanización, visibilidad en el área y momento del accidente en relación a los obstáculos con los que chocó el coche, así como causas posibles de aquel.

El 1 de octubre de 2008 se emite informe en los siguientes términos:

“1º.- La iluminación del lugar era mala, ya que todavía era de noche, no sabiendo precisar si el alumbrado público funcionaba.

»Puestos en contacto con la empresa que lleva la administración de la urbanización (...), nos comunica que ya emitió un informe al Ayuntamiento comunicando que no hubo ningún problema con el alumbrado en ese lugar y fechas del incidente.



»2º. – El límite de velocidad en toda la urbanización es de 30 Km/h., una señal a la entrada de la urbanización en la rotonda así lo indica, además hay señales limitando la velocidad a 30 km./k. e incluso a 20 Km./h en la Avenida xxxx6, Avenida las xxxx1, C/ xxxx7, en general las señalizaciones de tráfico en toda la urbanización es la correcta y está en buen estado.

»3º.- La visibilidad en el área era escasa, ya que aparte de ser de noche había una intensa niebla. Las vallas que cortaban el tráfico estaban con un luminoso naranja cada una, pero no funcionaban debido posiblemente al agotamiento de la energía durante la noche.

»4º.- Las causas posibles del accidente pudieron ser la mala visibilidad de la zona, debido a que era de noche y con niebla intensa o la excesiva velocidad del vehículo para las malas condiciones que había en ese momento.

»La zona estaba bien cortada debido a que había una lengua de hielo bastante grande en la calzada con todas las zonas de peligro señalizadas correctamente, a excepción de los luminosos de la valla que no lucían porque tenían la batería agotada”.

Sexto.- Con fecha 11 de agosto de 2008 se solicita informe a los servicios técnicos municipales sobre el accidente que ha dado lugar a la reclamación de responsabilidad patrimonial.

Dicho informe se emite con fecha 19 de agosto de 2008, indicando que: “(...) la iluminación de la calle es bastante y suficiente (cumple normativas de visibilidad en vías públicas, para que durante las horas vespertinas se pueda ver un obstáculo a 200 m., o se pueda leer una placa de matrícula a 50 m).

»Se encuentran señales-marcas de frenada, en el pavimento de 4,00 m. de longitud antes de las vallas y de 800 m. de longitud posteriores al punto de colisión, indicando que el vehículo derrapa de lado, no de frente.

»Concluye en su informe que no se aclara por qué carril circulaba el vehículo, que la iluminación vial es suficiente funcionando ese día a pleno rendimiento; que hay una señal de limitación de velocidad en toda la



urbanización de 30 Km./h.; que no hay una señalización oficial para cortes de calle; que la señalización dispuesta puede tacharse de corta o mínima, pero si no media una conducción despistada o negligente acompañadas de una velocidad excesiva, debe percibirse perfectamente el obstáculo para poder dominar el vehículo antes de colisionar con el mismo”.

Séptimo.- Mediante escrito de 29 de agosto de 2008, notificado el 2 de septiembre, se concede al interesado trámite de audiencia, sin que conste que, durante el plazo concedido al efecto, se hayan presentado alegaciones.

Octavo.- El 22 de septiembre de 2008, el instructor formula la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación formulada.

En tal estado de tramitación, se dispuso la remisión del expediente al Consejo Consultivo de Castilla y León para que emitiera dictamen.

II CONSIDERACIONES JURÍDICAS

1ª.- El Consejo Consultivo de Castilla y León dictamina en el presente expediente, con carácter preceptivo, de conformidad con lo previsto en el artículo 4.1.h), 1º de la Ley 1/2002, de 9 de abril, reguladora del Consejo Consultivo de Castilla y León, correspondiendo a la Sección Primera emitir el dictamen según lo establecido en el punto 4º, regla A), apartado g), del Acuerdo de 30 de octubre de 2003, del Pleno del Consejo, por el que se determina el número, orden, composición y competencias de las Secciones.

2ª.- El procedimiento se ha instruido con arreglo a lo previsto en los artículos 139 a 144 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, desarrollados por el Reglamento de los procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad patrimonial, aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo.

3ª.- Concurren en el interesado los requisitos de capacidad y legitimación exigidos por la referida Ley 30/1992, de 26 de noviembre. La competencia para resolver la presente reclamación corresponde al Alcalde de la



Corporación local, o a la Junta de Gobierno Local en el caso de la existencia de la delegación de competencias efectuada por el Alcalde del Ayuntamiento a favor de aquélla, de acuerdo con lo establecido en los artículos 21.1.s) y 23.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, en relación con el artículo 142.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

El interesado ha ejercitado su derecho en tiempo hábil, de acuerdo con lo establecido en el artículo 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, esto es, dentro del plazo de un año desde la producción del hecho lesivo. En efecto, el accidente tiene lugar el día 18 de diciembre de 2007 y la reclamación se presenta el 28 de diciembre, por lo tanto dentro del plazo de un año legalmente establecido.

4ª.- El artículo 106.2 de la Constitución establece 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”.

La referencia constitucional a la ley debe entenderse efectuada a los artículos 139 y siguientes de la citada Ley 30/1992, de 26 de noviembre, a la que además se remite, de forma genérica, el artículo 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo, la reiterada doctrina del Consejo de Estado, así como la de este Consejo Consultivo, la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública exige la concurrencia de los siguientes requisitos:

a) La existencia de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas.

b) El carácter antijurídico del daño, en el sentido de que la persona que lo sufre no tenga el deber jurídico de soportarlo, de acuerdo con la ley.

c) La imputabilidad a la Administración de la actividad dañosa, es decir, la integración del agente en el marco de la organización administrativa a



la que pertenece o la titularidad pública del servicio o actividad en cuyo ámbito se produce el daño.

d) La relación de causa a efecto entre la actividad administrativa y el resultado dañoso, nexos causales que implican la necesidad de que el daño sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de un servicio público o actividad administrativa en relación directa e inmediata.

e) Ausencia de fuerza mayor.

f) Que no haya transcurrido un año desde el momento en que se produjo el hecho causante.

5ª.- En cuanto al fondo del asunto, el artículo 3.1 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, establece que "Son bienes de uso público local los caminos, plazas, calles, paseos, parques, aguas de fuentes y estanques, puentes y demás obras públicas de aprovechamiento o utilización generales cuya conservación y policía sean de la competencia de la Entidad local".

Resulta igualmente indiscutible la competencia de los municipios para la pavimentación de vías públicas urbanas y conservación de caminos y vías rurales, lo que necesariamente incluye su mantenimiento, según lo dispuesto en el artículo 25.2.d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

Comprobadas la realidad y certeza de las lesiones sufridas por el reclamante y la regularidad formal de su petición, la primera cuestión planteada consiste en determinar si el expresado daño ha sido o no consecuencia del funcionamiento normal o anormal del servicio público, requisito indispensable para el nacimiento de la responsabilidad patrimonial de la Administración, conforme al artículo 139 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, ya citada.

Según el artículo 57 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto articulado aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, "Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella



de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los Agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa”.

El apartado de ese mismo artículo dispone que: “La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de esta Ley corresponderá a los Organismos que las realicen o las Empresas adjudicatarias de las mismas, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del tráfico en dichas obras”.

El artículo 140 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1.428/2003 de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, establece que: “Las obras que dificulten de cualquier modo la circulación vial deberán hallarse señalizadas, tanto de día como de noche, y balizadas luminosamente durante las horas nocturnas, o cuando las condiciones meteorológicas o ambientales lo exijan, a cargo del realizador de la obra, según la regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Fomento.

»Cuando se señalicen tramos de obras, las marcas viales serán de color amarillo. Asimismo tendrán el fondo amarillo las señales verticales siguientes:

»a) Las señales de advertencia de peligro P-1, P-2, P-3, P-4, P-13, P-14, P-15, P-17, P-18, P-19, P-25, P-26, P-28, P-30 y P-50.

»b) Las señales de reglamentación R-5, R-102, R-103, R-104, R-105, R-106, R-107, R-200, R-201, R-202, R-203, R-204, R-205, R-300, R-301, R-302, R-303, R-304, R-305, R-306, R-500, R-501, R-502 y R-503.

»c) Las señales de indicación: todas las señales de carriles y de orientación.

»Su significado será el mismo que el de las equivalentes que se utilizan cuando no hay obras.



»La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de obra son las que figuran en el Catálogo oficial de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran también en el anexo I de este reglamento”.

En el caso examinado, el daño se ha producido como consecuencia de la utilización por el reclamante de un servicio público, en concreto cuando circulaba por la avenida de las xxxx1 de la urbanización xxxx2 en la localidad de xxxxx. En la fecha del accidente, ese lugar se encontraba cortado al tráfico mediante unas vallas colocadas a causa de una lengua de hielo existente en la calzada, contra las que colisionó el interesado.

De los documentos obrantes en el expediente, en concreto de los informes de la Guardia Civil de 1 de octubre de 2008 y del informe de los servicios técnicos municipales de 19 de agosto de 2008, se deduce claramente que las zonas de peligro estaban señalizadas correctamente, a excepción de los luminosos de las vallas, que no lucían porque tenían la batería agotada. Por otra parte, en el atestado de la Comandancia de la Guardia Civil de fecha 18 de diciembre de 2007, consta diligencia de inspección ocular que indica que: “La avenida de las xxxx1 se encontraba cerrada entre las calles xxxx8 y xxxx9 mediante cuatro vallas metálicas con cuatro luces de señalización naranjas apagada, de las cuales una estaba rota, sin ver restos de cristales naranjas en el suelo, y una barrera de plástico de las que se utilizan para cerrar carreteras”.

Como ha señalado reiteradamente el Consejo de Estado en casos similares (Dictamen 3.225/2002, entre otros), “la Administración tiene el deber de mantener las carreteras abiertas a la circulación pública en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilicen quede normalmente garantizada. Este deber de la Administración establece el nexo causal entre la actuación u omisión administrativa y las consecuencias dañosas de los eventos puramente fortuitos que signifique quiebra de tales condiciones mínimas de seguridad que aquélla está obligada a garantizar”. En semejantes términos se ha pronunciado este Consejo Consultivo en numerosos Dictámenes, entre otros, 163/2004, de 15 de abril; 195/2005, de 31 de marzo; 654/2006; 627/2006; 702/2006; 744/2006 y 813/2006, de 31 de agosto.

Respecto de la obligación del conductor de circular a la velocidad adecuada según las circunstancias de la vía, el artículo 9 del texto articulado de



la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, dispone: "1.- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes.

»2.-En particular se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario".

Del mismo modo se pronuncia el artículo 3.1 del citado del Reglamento General de Circulación.

Por consiguiente, la acción de conducir exige por parte del conductor una mínima diligencia y atención. Éste debe adecuar su conducción a las circunstancias de la vía, controlando en todo momento su vehículo y respetar las señales y distancias, siempre, y sobre todo, cuando se puedan ver afectadas terceras personas.

Así, en el artículo 19.1 de la mencionada la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el artículo 17.1 del Reglamento General de Circulación, se establecen como obligaciones del conductor respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, 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, de manera que los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos.

Tal y como consta en el expediente, existían en la zona señales de limitación de velocidad de 30 Km/h y 20 Km/h. Por las huellas de frenado el conductor pudo rebasar esos límites, como refleja el informe de los servicios



técnicos municipales, por lo que se está ante una concurrencia de culpas, al quedar rota la relación causal por la intervención de la propia víctima.

Para la apreciación de la responsabilidad de la Administración cuando concurre la actividad de tercero y la inactividad de la Administración, debe tenerse en cuenta el criterio jurisprudencial señalado por la Sala Tercera del Tribunal Supremo en Sentencia de 17 de marzo de 1993 -en el mismo sentido, Sentencias de 27 de noviembre de 1993 y de 31 de enero de 1996-, a cuyo tenor:

“(...) ni el puro deber abstracto de cumplir ciertos fines es suficiente para generar su responsabilidad (por mera inactividad de la Administración) cuando el proceso causal de los daños haya sido originado por un tercero, ni siempre la concurrencia de la actuación de éste exime de responsabilidad a la Administración cuando el deber abstracto de actuación se ha concretado e individualizado en un caso determinado (...)”.

La cuestión controvertida radica, por tanto, según la anterior doctrina, en determinar si se estima o no adecuado, en el caso concreto, el estándar exigible para un buen funcionamiento del servicio.

En el presente caso se pone de manifiesto tanto la negligencia del conductor -al no respetar los límites de velocidad de dicha zona- como la de la propia Administración, al no haber señalado la zona correctamente teniendo en cuenta que la visibilidad era nula, por lo que tenía que haber vigilado que funcionasen correctamente los luminosos de las señales.

En este sentido, según la Sentencia de la Audiencia Nacional de 18 de diciembre de 2007: “Tercero.- La jurisprudencia 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 el deber jurídico 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 exista una relación de causa a efecto entre el funcionamiento del servicio y la lesión, sin que ésta sea producida por fuerza mayor (STS de 20 de junio de 2006).



»En este caso la parte recurrente imputa a la Administración la insuficiente señalización de la vía y el deficiente funcionamiento de las señales existentes, incumplándose así la normativa sobre señalización de carreteras en obras, en particular las especificaciones contenidas en el proyecto de señalización de desvío de las obras de la Variante Sur de Reus.

»El examen de las actuaciones y pruebas practicadas, en particular los informes técnicos, y entre ellos el emitido por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Subsector de Tarragona, valoradas conforme a las reglas de la sana crítica, evidencia, a juicio de la Sala, que la vía donde se produjo el accidente se encontraba deficientemente señalizada o cuando menos las señales existentes no se correspondían con las prescritas en el Modificado nB: 1. En efecto, según consta en las actuaciones, el proyecto de Modificado nB: 1, tramo Variante Sur de Reus, pk. 868 al 879.8, se especifica que "se balizarán los bordes de la calzada del desvío provisional y la línea de separación de sentidos con conos reflectantes y/u ojos de gato", haciéndose mención también a "cascada luminosa y barrera rígida tipo New Jersey de segundo uso". No era esta, sin embargo, la señalización existente en el lugar, pues el atestado de la Guardia Civil deja bien claro que, en lo que a señalización luminica se refiere, lo que se había colocado era una señalización luminosa "pam-lux", que es cosa distinta de los conos reflectantes, los ojos de gato y la cascada luminosa.

»Cuarto.- Ahora bien, para poner a cargo de la Administración la responsabilidad, es preciso que exista un nexo causal entre la actuación de ésta y el resultado lesivo, reduciéndose este orden causal a fijar qué hecho o condición puede ser considerado como relevante en sí mismo para producir el resultado final, si bien hay que advertir que en la actualidad se admite pacíficamente la concurrencia de causas de modo que, como ya señaló tiempo atrás la sentencia de nuestro Alto tribunal de 25 de enero de 1997, 'la imprescindible relación de causalidad entre la actuación de la Administración y el resultado dañoso producido puede aparecer bajo formas mediatas, indirectas y concurrentes siempre que pueda colegirse tal nexo de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y el daño o perjuicio, aunque, cuando se den todas las indicadas notas, la reparación a cargo de la Administración será íntegra, absoluta y total, pero, si existen otras concausas, se moderará proporcionalmente aquélla'.



»En este segundo aspecto del problema, la Sala considera que aunque es cierto que la vía en obras se encontraba defectuosamente señalizada en lo que al aspecto lumínico se refiere, no fue esta la única ni principal causa determinante de la producción del resultado, pues a éste coadyuvó determinadamente la conducta del conductor de la motocicleta, el hoy recurrente.

»Ya hemos expuesto que la valoración de las actuaciones se hace en su conjunto y conforme a las reglas de la sana crítica, y de este conjunto se extrae que el perjudicado circulaba a una velocidad que no era adecuada a las circunstancias del caso, como lo evidencia el que la motocicleta se deslizara a lo largo de unos 40 metros desde el lugar del impacto hasta donde finalmente quedó parada, evidencia que resulta de los arañazos y señales que el vehículo dejó a lo largo de la bionda, tal y como acredita el atestado de la Guardia Civil. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la velocidad estaba limitada en el lugar a 60 km/h, que el estado de conservación del piso era bueno y, *a sensu contrario* de lo que la demanda se dice, se encontraba seco y limpio de sustancias deslizantes. Además, la visibilidad con luz de cruce era buena y la noche despejada, existiendo una señalización vertical y horizontal correcta. Y también existía una señalización luminosa, aunque como ya hemos dicho no de las características que requería la vía en obras.

»Quinto.- La valoración de las circunstancias reseñadas, llevan a la Sala a concluir que el resultado lesivo se produjo por el concurso de un conjunto de concausas, todas ellas relevantes pero no de la misma intensidad, que permiten poner de manifiesto las consideraciones siguientes:

»a) El conductor de la motocicleta, pese a las señales de prohibición, advertencia y precaución existentes en la calzada en obras, circulaba a velocidad inadecuada.

»b) El tramo en obras estaba señalizado correctamente en cuanto a señalización horizontal y vertical se refiere. Además, el conductor del vehículo se encontraba, en el momento del siniestro, justo al final del tramo en obras, cuando ya comenzaba la incorporación a la calzada normal de doble ancho, de modo que no puede considerarse que pudiera verse sorprendido por una situación de difícil comprensión. Antes al contrario, venía circulando por zona de obras desde el pk. 868.5, esto es, más de diez kilómetros, de modo



que debió extremar las precauciones ante la evidencia de un transfer que necesariamente había de encontrar al final del tramo en obras.

»c) La señalización luminosa existente en el lugar no era la prescrita en el Modificado del proyecto, circunstancia que sin duda coadyuvó al resultado final. Debió haberse colocado, en lugar de la señalización luminosa "pam-lux", una cascada luminosa, conos reflectantes y/u ojos de gato".

Por lo tanto, de todo lo expuesto se desprende la existencia de una concurrencia de culpas, puesto que por la intervención de la propia víctima se rompe la relación directa y exclusiva de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y el daño sufrido.

7ª.- En cuanto a la valoración de los daños, el importe indemnizatorio solicitado debe ser modulado o compensado teniendo en cuenta el grado de intervención de cada una de las partes en la producción del efecto lesivo, correspondiendo a la parte reclamante el 50% de la cantidad indemnizatoria, que deberá ser determinada en expediente contradictorio.

Todo ello sin perjuicio de que el importe de la indemnización deba actualizarse a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad, de acuerdo con lo previsto en el artículo 141.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

III CONCLUSIONES

En mérito a lo expuesto, el Consejo Consultivo de Castilla y León informa:

Procede dictar resolución estimatoria parcial, en los términos del cuerpo de este dictamen, en el expediente de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada a instancia de D. xxxxx, debido a los daños sufridos en un accidente por el mal estado de la calzada.

No obstante, V.E. resolverá lo que estime más acertado.