



Sr. S. de Vega, Presidente y
ponente

Sra. Ares González, Consejera
Sr. Herrera Campo, Consejero

Sr. Píriz Urueña, Secretario

La Sección Segunda del Consejo Consultivo de Castilla y León, reunida en Zamora el día 13 de abril de 2023, ha examinado el *expediente de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada a instancia de D. yyy1*, y a la vista del mismo y tal como corresponde a sus competencias, emite, por unanimidad, el siguiente

DICTAMEN 679/2022

I

ANTECEDENTES DE HECHO

El día 21 de diciembre de 2022 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 Dña. yyy2, en nombre y representación de D. yyy1, debido a los daños sufridos en un accidente por el mal estado de la calzada.

Examinada la solicitud y admitida a trámite el 22 de diciembre de 2022, se procedió a darle entrada en el registro específico de expedientes del Consejo con el número de referencia 679/2022, iniciándose el cómputo del plazo para la emisión del dictamen, tal como dispone el artículo 52 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo de Castilla y León, aprobado por Resolución de 5 de febrero de 2014 de la Mesa de las Cortes de Castilla y León. Turnado por el Sr. Presidente del Consejo, correspondió su ponencia al Consejero Sr. S. de Vega.

Primero.- El 19 de abril de 2021 Dña. yyy2, en nombre y representación de D. yyy1, presenta una reclamación de responsabilidad patrimonial frente a la Diputación Provincial de xxx1, en la que reclama una indemnización cifrada en 3.366,45 euros, sin incluir los daños personales. Posteriormente y tras sucesivas subsanaciones en las que aporta documentación, eleva la cifra solicitada que cuantifica en 37.426,10 euros más intereses correspondientes, por los daños personales y materiales



sufridos en siniestro acaecido el 2 de febrero de 2020 al circular en la motocicleta BMW modelo R 1200 RT, matrícula vvvv, por la carretera provincial cc-3007, de xxx2 a xxx3, en el punto kilométrico 5,414, al verse sorprendido por la existencia de abundante gravilla y no poder hacer nada por evitar la caída.

Reclama 34.675,21 euros por los daños personales derivados de lesiones temporales y secuelas; 857,55 euros por los daños materiales en motocicleta, casco, móvil y reloj de pulsera que llevaba el interesado ese día (si bien, no incorpora el importe de los daños de la motocicleta sí incluidos en la primera reclamación presentada, que ascienden a 1.958,68 euros); 820,44 euros por osteopatía y rehabilitación piscina; 246,90 euros por lucro cesante, diferencia entre el salario bruto que percibe normalmente como funcionario y el que cobró el mes de febrero de 2020 (mes del accidente), para lo cual aporta nóminas de febrero y abril de 2020; y 826,00 euros por la elaboración del informe pericial médico de los daños corporales.

Aporta junto a su reclamación y en trámites sucesivos de subsanación: atestado completo de la Guardia Civil; parte médico de baja de IT de 3 de febrero de 2020; diversos partes médicos de confirmación de baja de IT del periodo de baja comprendido entre el 10 de febrero de 2020 y el 11 de mayo de 2021; informe del INSS de 28 de julio de 2021, de reconocimiento de prórroga de la duración máxima de 365 días de la IT previamente reconocida y agotada el 6 de febrero de 2021 hasta un máximo de 180 días, resolviendo proceder al alta médica el 30 de julio de 2021; copia de factura de honorarios médicos por elaboración de informe de valoración de daños corporales por importe de 826,00 euros; nóminas de febrero y abril de 2020; justificantes de transferencia bancaria de pago a qqqq (abono piscina) por importe de 240,78 euros.

Remite pendrive con los documentos requeridos, anunciados y no aportados en su reclamación (grabación audiovisual y fotografías y demás documentación).

Igualmente aporta informe pericial del daño corporal de 11 de enero de 2022, en el que tras realizar un resumen de la historia clínica del paciente con intervención quirúrgica el 5 de mayo de 2021, presenta el siguiente resumen valorativo: "Perjuicios Personales Básicos: Valoración de secuelas (Tabla 2.A.1): 1.- Anatómico-funcionales (material de osteosíntesis en clavícula: 2 puntos; y hombro doloroso: 1 punto); 2.- Perjuicio estético ligero: 2 puntos.



En resumen: Secuelas funcionales: 3 puntos; y Secuelas estéticas: 2 puntos. Perjuicios personales particulares: Grave (días de hospitalización): 3 días (del 04/05/2021 al 06/05/2021); Moderado (días de tratamiento impeditivos): 541 días (del 02/02/2020 al 30/07/2021 -Alta médica-); y Perjuicio personal particular causado por intervenciones quirúrgicas: grupo IV/VIII: 2114 Pseudoartrosis clavícula 78.41, 78.44 Tratamiento quirúrgico: 78.48”.

Segundo.- Obran en el expediente los siguientes informes:

- Atestado de la Guardia Civil: “Accidente: 02/02/2020 11:15 h., Lugar: cc3001 de xxx2 (cc 140) a xxx3 (cc3302)-PK 5.414, Sentido: Ascendente; Tipo Accidente: salida de la vía por la derecha ..., Tipo accidente: caída, Superficie del firme: Con barro o gravilla suelta, Visibilidad restringida: configuración del terreno; Límite de velocidad limitación genérica; ... ; Barrera de seguridad lateral ascendente: Metálica, ..., tipo planimétrico: Curva señalizada; Trazado: cambio brusco de rasante, ..., factores concurrentes: velocidad inadecuada, Descripción: El conductor de la motocicleta circula por un tramo señalizado con sucesión de curvas peligrosas izda. y dcha. sin señal velocidad máxima, paneles direccionales .Y donde además existe cambio de rasante y al trazar la curva izquierda pasado el cambio de rasante se sale de la vía por el margen derecho, entrando en una zona terriza momento éste en el que pierde el control sobre la gobernabilidad del vehículo al tratar de retomar a la calzada, cayendo sobre la misma. Causa posible: velocidad inadecuada para el trazado curvo de la vía. Sin daños de la vía. Del siniestro existe informe fotográfico. El conductor es trasladado Hospital hhhh de la localidad de xxx4, siendo dado de alta sobre las 00:30 horas del mismo días del siniestro, manifiesta que era la primera vez que pasaba por ese lugar y que circulaba junto a otros dos motoristas más cuando él la última posición de marcha, que vio las señales de curvas peligrosas pero que en una curva hacia la izquierda se sale por la derecha pasando por una zona terriza que le desestabiliza y hace que se caiga en la calzada sobre su lateral derecho”.

- Informe del Servicio Técnico de Obras de 21 de marzo de 2022, en el que se manifiesta:

“Informe 1:

»1.- El titular de la vía es la Diputación Provincial de xxx1.



»2.- El estado de conservación de la carretera es el adecuado para la circulación de vehículos.

»3.-En el tramo, sentido de circulación y en la fecha donde se produce el accidente, existe la siguiente señalización vertical:

- »- Pk 5+295 Margen derecha, P-14b, Curvas peligrosas.
- »- Pk 5+365 Margen derecha, Panel direccional, Tamaño 800 x 400.
- »- Pk 5+395 Margen derecha, Panel direccional, Tamaño 800 x 400.
- »- Pk 5+410 Margen derecha, Panel direccional, Tamaño 800 x 400”.

»Posteriormente se solicita un segundo informe sobre las alegaciones presentadas, para aclarar `... de forma clara y detallada la existencia o no de relación de causalidad entre el daño producido y el funcionamiento del servicio público prestado por esta Diputación´.

»Informe 2:

»[Tras transcribir parte del atestado de la Guardia Civil, añade] Conclusión:

»El vehículo se sale de la calzada, pisa la berma ´zona terriza´ y cae sobre la propia calzada.

»El estado de la vía en el punto indicado, no es el causante del accidente”.

- Informe del Servicio Técnico de Obras de 20 de junio de 2022, de contestación a las alegaciones, cuyo contenido es el siguiente:

”Primera.- ...

»- `Periodicidad de las revisiones de la cc-3007 realizadas entre enero de 2019 a diciembre de 2020 incluyendo en el detalle los tramos kilométricos revisados (fecha, hora, deficiencias detectadas, soluciones adoptadas)´.



»Las carreteras se revisan periódicamente por los Vigilantes de la Diputación Provincial de xxx1, con un mínimo de una vez semanal, y por el capataz de la empresa adjudicataria del contrato de Conservación de Carreteras. La fecha y hora por la que pasan en cada momento por cada metro de la red de carreteras se desconoce. En el tramo donde se produce el accidente no se detectan deficiencias por lo tanto no se adoptan soluciones.

»- `Quién o quiénes son los responsables de la revisión y quiénes lo son de la ejecución de las labores materiales necesarias para mantener la vía en condiciones de seguridad ante las deficiencias presentadas, aportando en cuanto a estos últimos la factura(s) correspondientes a las actuaciones de reparación realizadas´.

»El vigilante de zona es D. (...), funcionario de la Diputación Provincial de xxx1, el capataz de la empresa adjudicataria del contrato de Conservación de Carreteras es D. (...). La empresa adjudicataria del contrato de "Conservación, Mantenimiento, Señalización y Vialidad Invernal". En la red de carreteras de la Diputación Provincial de xxx1 es la Unión Temporal de Empresas formada por Construcciones qqq1, S.A. y Obras qqq2, S.A. y es la encargada de las actuaciones de reparación realizadas en la red.

»- `Indicación del día y año en que se procedió a la limpieza de la gravilla y colocación de las señales mencionadas por parte del Servicio de Conservación y Mantenimiento de la cc-3007´.

»Se reitera en este punto que la gravilla se encuentra fuera de la calzada, por lo cual no es necesaria su limpieza. La señalización de la carretera sufre continuas mejoras y actualizaciones, las últimas señales verticales colocadas en el tramo han sido el 05-05-2020. Las señales existentes en el momento del accidente son las indicadas en el informe anterior.

»Segunda.- ...

»- `fecha de instalación de las señales que había en el momento de producirse el accidente (2/2/2020)´.



» Se reitera, Las señales existentes en el momento del accidente son las indicadas en el informe anterior, y son las siguientes:

- »- Pk 5+295 Margen derecha, P-14b, Curvas peligrosas.
- »- Pk 5 + 365 Margen derecha, Panel direccional, Tamaño 800 x 400.
- »- Pk 5 +395 Margen derecha, Panel direccional, Tamaño 800 x 400.
- »- Pk 5 + 410 Margen derecha, Panel direccional, Tamaño 800 x 400.

»- `señalización existente en el momento de producirse el accidente (2-2-2020) ya que la facilitada por el Servicio de Obras es la señalización que haya a día de hoy´.

»Es de toda falsedad que las señales existentes a día de hoy sean las mismas que las existentes en la fecha de producirse el accidente”.

- Nuevo informe del Servicio Técnico de Obras de 12 de agosto de 2022, tras nuevas alegaciones del reclamante, en el que se indica:

“Me reitero, el día de los hechos la calzada se encuentra en buen estado para la circulación de vehículos. Las calzadas de las carreteras se construyen con capas de materiales granulares, así que siempre va a existir arena o gravilla en una carretera porque se construyen con estos materiales. No existe ningún agente externo que provoque el accidente.

»(...)

»La señal P-28 `Proyección de gravilla´ no se encuentra colocada porque no existe tal peligro en la vía, y a juicio del técnico que suscribe no es necesaria su colocación, porque esta señal de lo que advierte es de que un vehículo que antecede puede proyectar gravilla a los vehículos posteriores que circulan cercanos al primero.

»Se reitera, Las señales existentes en el momento del accidente son las indicadas en los informes anteriores, y son las siguientes: (...).



»Como se puede observar la doble curva peligrosa está señalizada por la señal P-14b, el conductor debería haber adecuado la velocidad y trayectoria al peligro señalizado.

»Lo corrobora el atestado de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (incluso las declaraciones del conductor siniestrado): [el informe reproduce parte del atestado de la Guardia Civil]. (...).

»En las alegaciones presentan fotografías posteriores a la fecha del accidente y comentarios a las mismas ... por lo cual no voy a informarlas al ser posteriores, nos vamos a ceñir a la situación en el momento del accidente.

»En las alegaciones la demandante habla de `señalización oportuna que deberla tener según proyecto´, a lo que hay que indicar que no existe ningún proyecto de señalización. Cuando se construyó esta carretera se realizaría un proyecto de construcción. Después de su construcción la vía sufre continuas actualizaciones y no existen proyectos posteriores.

»En cuanto al sistema de contención del terraplén existente, ocurre lo mismo. No sé a qué se refiere la demandante cuando habla de `sistema de contención exigible´, porque el técnico coloca en cada punto de la vía el sistema más conveniente a su juicio dentro de la gama comercial, no hay nada `exigible´. En el atestado no figura que el conductor o la motocicleta impacte contra el sistema de contención.

»Este informe ratifica los anteriores y amplía la información de los mismos. También estoy de acuerdo con los datos aportados en el Atestado de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

»(...)”.

- Informe de la UTE encargada del mantenimiento, de 20 de septiembre de 2022, cuyo contenido es el siguiente:

”Se ha inspeccionado tanto, las comunicaciones recibidas en el centro de conservación como los partes de trabajo de los operarios de esos días, llegando a las siguientes conclusiones. No hay ninguna llamada por parte de la guardia civil en el que se nos requiriera el día 2 de febrero de 2020 ni días sucesivos, para limpiar gravilla en la calzada o el arcén de la



carretera cc 3007. Se trata de una carretera sinuosa con una gran cantidad de curvas, la usan los moteros los fines de semana para soltar adrenalina. El tramo objeto del informe está correctamente señalado con T-502 en p.k. 5+070, R305(2) en p.k. 5+140 y paneles direccionales en la curva con una visibilidad suficiente para poder anticipar maniobras. No existe cambio de rasante en el tramo sino una sinuosidad suave del trazado de la carretera, propia del terreno. Se adjunta en el anexo nº 1 un croquis con disposición de la señalización vertical.

»Independiente de la realización de este informe, hay que destacar que en la época en la que sucedió este siniestro, no estaba vigente ningún contrato de mantenimiento de las carreteras provinciales, ya que el contrato anterior finalizó el 24 de enero de 2020 Y el nuevo contrato comenzó 5 de marzo de 2020. Se adjunta en anexo nº 2 las actas de replanteo de los diferentes contratos”.

- Nuevo informe de la UTE de 5 de octubre de 2022, en el que señala lo siguiente:

“Primera.- (...) En la fecha de ocurrencia de este siniestro, 2 de febrero de 2020, la UTE Construcciones qqq1, S.A. y Obras qqq2, SAU, no tenía ningún contrato de conservación con la Diputación de xxx1, ya que había finalizado el contrato anterior 2016-2019 y el nuevo contrato se firmó en el mes de marzo de 2020.

»Segunda.- Nos ratificamos en todo lo declarado en el informe remitido por la empresa contratista al Técnico de Administración General del Área de Hacienda, Personal y Promoción.

»Como se indica en el informe que obra ya en el expediente, revisadas las comunicaciones recibidas en el centro de conservación y los partes de trabajo de los operarios del día 2 de febrero de 2020 y días posteriores, no se tiene constancia de ninguna llamada de la guardia civil para solicitar la presencia de operarios para limpieza de gravilla en la calzada o en el arcén de la carretera cc 3007.

»El tramo objeto de este informe está correctamente señalado con señal T-502 en p.k. 5+070, R-305 (2) en el p.k. 5+140 y paneles direccionales en la curva con una visibilidad suficiente para poder anticipar maniobras.



»Tercera.- Considera esta parte no haber incurrido en ningún incumplimiento que pudiera justificar la exigencia de responsabilidad alguna por los hechos que han dado origen al expediente”.

Tercero.- El 26 de abril de 2022 se practica prueba testifical al reclamante.

Cuarto.- Se ha concedido trámite de audiencia a la aseguradora de la Diputación (Zurich), a la UTE encargada del mantenimiento de las carreteras y al reclamante. Solo estos dos últimos han presentado alegaciones.

Quinto.- El 1 de diciembre de 2022 se formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación de responsabilidad patrimonial.

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

Sexto.- Mediante Acuerdo de 17 de enero de 2023, del Presidente del Consejo Consultivo, se requirió a la Diputación, con suspensión del plazo para emitir el dictamen, para que completara el expediente y remitiera el informe fotográfico que, según el atestado de la Guardia Civil, existe del día del accidente; la grabación realizada por el reclamante sobre el estado de la vía cinco días después del accidente y que adjuntó como doc. nº 20; las fotografías aportadas por el reclamante posteriores al accidente y que adjuntó como doc. nº 21; y los partes de trabajo de mantenimiento de la vía de la Diputación de xxx1 y/o de la concesionaria que acrediten el estándar mínimo de revisión de la vía..

Se ha recibido la documentación requerida. En relación con los partes de trabajo:

- La UTE presenta un escrito el 3 de febrero de 2023 en el que manifiesta que “en la fecha de ocurrencia de este siniestro, 2 de febrero de 2020, la UTE Construcciones qqq1, S.A. y Obras qqq2, SAU, no tenía ningún contrato de conservación con la Diputación de xxx1, ya que había finalizado el contrato anterior 2016-2019 y el nuevo contrato se firmó en el mes de marzo de 2020, por tanto, no se pueden aportar los partes solicitados”.



- El 7 de febrero de 2023 se emite nuevo informe por el ingeniero técnico de Obras Públicas del Servicio Técnico de Obras de la Diputación, en se manifiesta expresamente lo siguiente:

»1.- No existen partes de trabajo de mantenimiento de la vía en la época que se produce el accidente, no estaba en vigor ningún contrato de mantenimiento de carreteras cuyo titular es la Diputación de xxx1. Se estaba en proceso de contratación del que existe en la actualidad.

»2.- Ahora bien, las carreteras estaban vigiladas por personal propio de Diputación de xxx1, y se vigiló la zona en la que se produce el accidente en los siguientes días extraídos de los partes de vigilancia: (...).

»La única incidencia reflejada se produce el día 05-02-2020 y es la siguiente: `La señal R-301 (70) del P.K. 0+890 está inclinada. Los dos P.K. 1 están caídos´. Como se puede comprobar esta incidencia nada tiene que ver con el accidente”.

Recibida y analizada dicha documentación se reanuda el plazo para la emisión del 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.i),1º de la Ley 1/2002, de 9 de abril, reguladora del Consejo Consultivo de Castilla y León, correspondiendo a la Sección Segunda emitir el dictamen según lo establecido en el apartado tercero, 2.e), del Acuerdo de 6 de marzo de 2014 del Pleno del Consejo, por el que se determina la composición y competencias de las Secciones.

2ª.- El procedimiento se ha instruido con arreglo a lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), con las especialidades que se recogen en relación con los procedimientos de responsabilidad patrimonial.



No obstante, cabe poner de manifiesto el excesivo tiempo transcurrido desde que se presenta la reclamación (19 de abril de 2021) hasta que se formula la propuesta de resolución (1 de diciembre de 2022). Esta circunstancia necesariamente ha de considerarse como una infracción de los principios y criterios que han de regir la actuación de la Administración, recogidos en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), como los de eficacia, celeridad, eficiencia y servicio a los ciudadanos, entre otros.

Por otra parte, se ha practicado la prueba testifical del reclamante, solicitada por su representante legal como interrogatorio de parte. La instructora le dio naturaleza de testifical. Este Consejo considera que ni la prueba de interrogatorio de parte debió ser admitida, puesto que solo puede pedirse a instancia de la parte contraria (artículo 301 de la LEC), ni debió ser practicada como testifical, puesto que el reclamante fue el perjudicado y no un tercero (artículo 360 de la LEC).

3ª.- La reclamación se ha interpuesto por persona legitimada, de acuerdo con el artículo 4 de la LPAC. La competencia para resolver la reclamación corresponde al Presidente de la Diputación, sin perjuicio de la delegación de competencias que pueda existir, conforme a los artículos 34.1.o) y 34.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), en relación con el artículo 92, párrafo segundo, de la LPAC.

La reclamación se ha interpuesto en tiempo hábil, de acuerdo con lo establecido en el artículo 67.1 de la LPAC.

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 hecha a los artículos 32 y siguientes de la LRJSP, a la que se remite, de forma genérica, el artículo 54 de la LBRL.

Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo, la 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) daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas; b) antijuridicidad 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) 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 la actividad en cuyo ámbito se produce el daño; d) relación de causalidad entre la actividad administrativa y el resultado dañoso, esto es, que el daño sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de un servicio público; e) ausencia de fuerza mayor. Asimismo, se exige que la reclamación se presente antes de que transcurra un año desde el momento en que se produjo el hecho causante.

En la esfera de las Administraciones locales, el artículo 54 de la LBRL establece que "Las Entidades locales responderán directamente de los daños y perjuicios causados a los particulares en sus bienes y derechos como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos o de la actuación de sus autoridades, funcionarios o agentes, en los términos establecidos en la legislación general sobre responsabilidad administrativa". Este precepto se reproduce, prácticamente de forma literal, en el artículo 223 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 2568/86, de 28 de noviembre.

No obstante lo anterior, la jurisprudencia modula el carácter objetivo de la responsabilidad patrimonial, al rechazar que la mera titularidad del servicio determine la responsabilidad de la Administración respecto de cualquier consecuencia lesiva relacionada con aquél que pueda producirse. El Tribunal Supremo ha declarado, en su Sentencia de 5 de junio de 1998, que "la prestación por la Administración de un determinado servicio público y la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material para su prestación no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a éstas en aseguradoras universales 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, porque de lo contrario, como pretende el recurrente, se transformaría aquél en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico". Criterio que ha sido recogido en otros fallos (*a.e.* sentencias de 13 de septiembre de 2002, 30 de septiembre y 14 de octubre de 2003, o 17 de abril de 2007).



También ha declarado el Tribunal Supremo, de forma reiterada, que no es acorde con el referido sistema de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, de manera que, para que exista aquélla, es imprescindible la existencia de nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso producido. En este sentido, la Sentencia de 13 de noviembre de 1997 ya señaló que “aun cuando la responsabilidad de la Administración ha sido calificada por la jurisprudencia de esta Sala como un supuesto de responsabilidad objetiva, no lo es menos que ello no convierte a la Administración en un responsable de todos los resultados lesivos que puedan producirse por el simple uso de instalaciones públicas, sino que, como antes señalamos, es necesario que esos daños sean consecuencia directa e inmediata del funcionamiento normal o anormal de aquélla”.

Por lo tanto, la responsabilidad de la Administración procederá en aquellos casos en que los daños sean consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos, sin que baste a estos efectos que los daños aparezcan con motivo u ocasión de la prestación de dichos servicios públicos.

Ha de tenerse en cuenta asimismo la jurisprudencia según la cual “la imprescindible relación de causalidad entre la actuación de la Administración y el resultado dañoso producido puede aparecer bajo formas mediatas, indirectas y concurrentes, aunque admitiendo la posibilidad de una moderación de la responsabilidad en el caso de que intervengan otras causas, la cual debe tenerse en cuenta en el momento de fijarse la indemnización. El hecho de la intervención de un tercero o una concurrencia de concausas imputables, unas a la Administración y otras a personas ajenas, e incluso al propio perjudicado, imponen criterios de compensación o de atemperar la indemnización a las características o circunstancias concretas del caso examinado”. E igualmente la que sostiene “la exoneración de responsabilidad para la Administración, a pesar del carácter objetivo de la misma, cuando es la conducta del propio perjudicado o la de un tercero la única determinante del daño producido, aunque hubiese sido incorrecto el funcionamiento del servicio público”.

5ª.- El asunto sometido a consulta versa sobre una reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños sufridos en un accidente de motocicleta ocurrido, según alega el reclamante, como consecuencia del mal estado de la calzada por la que circulaba, al existir gravilla, ausencia de señalización y mal estado del sistema de contención adecuado.



El atestado de la Guardia Civil constata que en la superficie del firme hay barro o gravilla suelta, el arcén es inexistente, el límite de velocidad es el genérico de la vía, existe barrera de seguridad ascendente metálica, curva señalizada y cambio brusco de rasante; y en la descripción del accidente se dice que el tramo está señalizado con "sucesión de curvas peligrosas izda y dcha, sin señal de velocidad máxima, paneles direccionales y donde además existe cambio de rasante y al trazar la curva izquierda pasado el cambio de rasante se sale de la vía por el margen derecho, entrando en una zona terriza momento éste en el que pierde el control sobre la gobernabilidad del vehículo al tratar de retomar a la calzada, cayendo sobre la misma". Y añade, como causa posible del accidente, "velocidad inadecuada para el trazado curvo de la vía".

El reclamante aporta videos de la carretera; y especial mención ha de hacerse a los de los días 5 y 7 de febrero de 2020, en los que claramente se aprecia la existencia de señales caídas, marcas verdes en el suelo en las que luego, en mayo, se colocarían señales, y la existencia de numerosa gravilla, hasta el punto de dificultar o impedir ver la línea blanca derecha de la carretera.

La UTE aporta un croquis de señalización en el que, siguiendo el curso de la carretera, figura una señal de peligro de curvas, señal de prohibido adelantar, panel simple de curvas a la izquierda, lugar de salida de la vía y a continuación dos paneles simples a poca distancia de curvas a la izquierda.

El ingeniero técnico de Obras Públicas señala en varios de sus informes que en el momento del accidente existía una señal de curvas peligrosas P-14b, y tres paneles simples direccionales de curvas hacia la izquierda situándolos en los PK 5+365, 5+395 y 5+410. Coinciden, por tanto, con el croquis aportado por la UTE.

Constan en el expediente fotografías del mes de mayo de 2020 aportadas por el reclamante y coinciden con la fecha en la que el ingeniero técnico de la Diputación reconoce que la señalización fue actualizada. De las fotografías resulta que la señalización ha sido ostensiblemente mejorada, incluyendo paneles dobles de curvas y otros, así como la ampliación de la zona de contención.

De todo lo anterior puede concluirse que se trataba de una zona de curvas peligrosas, que no había una limitación de velocidad distinta a la



genérica de la vía, limitación de velocidad máxima e inferior que vendría descrita como correcta en la norma 8.1-IC de señalización vertical.

Por lo tanto, la señalización de la vía era, tal y como se comprobó en mayo con la nueva señalización, ostensiblemente mejorable en la fecha del accidente. Igualmente se ha comprobado la existencia de grava en abundancia. El sistema de contención de la carretera también fue mejorado. Sin embargo, el reclamante no aporta pericial o prueba alguna de que de haber sido diferente en el momento del accidente las lesiones hubieran sido menores.

De lo indicado por la UTE y por el ingeniero de la Diputación se desprende que en el momento del accidente no había contrato de mantenimiento de la carretera en vigor y, por lo tanto, este servicio no se prestaba, sin que la existencia de un servicio de vigilancia supliera aquel. Situación que se resolvió en marzo de 2020 y de lo que se infiere que la responsable de la vía no ha cumplido con el estándar exigible mínimo de mantenimiento de la vía.

No obstante lo anterior, en el atestado de la Guardia Civil consta que el conductor manifestó a los agentes "que vio la señal de curvas peligrosas". Por tanto, debió acomodar la velocidad a las características de la vía, lo que, según se infiere del atestado no hizo, ya que en él se hace constar como factor concurrente del accidente la "Velocidad inadecuada".

En definitiva, procede apreciar una concurrencia de culpas entre la Administración y el reclamante, que este Consejo pondera en un 50 %.

6ª.- Respecto al importe de la indemnización, el reclamante solicita 37.426,10 euros por daños personales y materiales.

Los daños personales se consideran acreditados mediante el informe pericial aportado, que los cuantifica en 34.675,21 euros. También es resarcible el coste por la realización del informe pericial de valoración de daños (826 euros).

En cuanto a los daños materiales, solicita el abono del coste de la reparación de la motocicleta, que acredita mediante factura 1.958,68 euros, si bien antes del pago en la parte que corresponda deberá asegurarse que no han sido pagados por la compañía aseguradora. Reclama también el importe de la compra del casco, reloj y móvil (857,55 euros), conforme a las



facturas que aporta; y el importe de las sesiones de rehabilitación que se recomienda en informe médico del SACyL (rehabilitación que, según informe de valoración de daños, fue indicada por la compañía aseguradora derivando al reclamante a clínica), por lo que deberá asegurarse que este importe no ha sido pagado por la aseguradora del reclamante, y por último consta entre las recomendaciones médicas en informe del SACyL de 29 de octubre de 2020, además de la rehabilitación, la musculación, que podría relacionarse con la asistencia a la piscina (240,78 euros). Finalmente, no figura indicación para las sesiones de osteopatía cuyo importe se reclama, por lo que no procedería su abono.

Por lo tanto, una vez comprobado lo expuesto, la indemnización a abonar al reclamante debe ascender al 50 % de la valoración de los daños, de acuerdo con la concurrencia de culpas apreciada.

III CONCLUSIONES

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

Procede dictar resolución estimatoria parcial, en los términos expuestos en el Dictamen, en el procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada por D. yyy1, debido a los daños sufridos en una caída de moto por el mal estado de la calzada.

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