



Sr. S. de Vega, presidente y
ponente

Sr. Ramos Antón, consejero
Sra. Ares González, consejera
Sr. Herrera Campo, consejero

Sr. Caballero García, secretario
en funciones

La Sección Segunda del Consejo Consultivo de Castilla y León, reunida en Zamora el día 6 de junio de 2024, ha examinado el *recurso extraordinario de revisión interpuesto por D. yyy1, en nombre y representación de D. yyy2* y a la vista del mismo y tal como corresponde a sus competencias, emite, por unanimidad, el siguiente

DICTAMEN 222/2024

I

ANTECEDENTES DE HECHO

El día 6 de mayo de 2024 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. yyy1, en nombre y representación de D. yyy2, debido a los daños sufridos en un accidente por el mal estado de la calzada.

Examinada la solicitud y admitida a trámite el 9 de mayo de 2024, se procedió a darle entrada en el registro específico de expedientes del Consejo con el número de referencia 222/2024, 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 presidente del Consejo, correspondió su ponencia al consejero Sr. S. de Vega.

Primero.- El 10 de octubre de 2023 D. yyy1, en nombre y representación de D. yyy2, presenta reclamación de responsabilidad patrimonial frente a la Diputación Provincial de xxx1, por los daños sufridos en la motocicleta de su representado cuando en el p.k. 11,107 de la carretera cc-1411 (de xxx2 a xxx3), el día 5 de noviembre de 2022 a las 12:15 horas, al tomar la curva a derechas perdió el control de la moto debido



a la gravilla existente y sin señalizar, cayendo al suelo y colisionando con un panel direccional. Como consecuencia de la caída fue trasladado al Hospital hhhh con diagnóstico de traumatismo de tobillo derecho, erosión en rodilla derecha y abrasión en brazo izquierdo.

Reclama una indemnización total de 5.435,35 euros, por los daños ocasionados a la moto, que ascienden a 4.788,32 euros, y por los daños en su equipación de moto de 647,03 euros.

Adjunta a su reclamación: informe médico de urgencias, facturas de casco, guantes, botas, pantalón y chaqueta y presupuesto de accesorios de moto y de reparación, documentación técnica de la moto y seguro, fotografías del lugar del accidente y del estado de la moto, atestado de la Guardia Civil y catálogo de carreteras de titularidad de la Diputación Provincial de xxx1.

Segundo.- El atestado de la Guardia Civil del 5 de noviembre de 2022 indica, entre otros, datos como que la superficie del firme tenía barro o gravilla suelta, la velocidad genérica de la vía es de 90 km/h, luz del día natural, solar y describe el accidente:

“En mitad de la curva hay una zona parcheada con gravilla, sin señalización, con pendiente lo que es muy deslizante para un vehículo de 2 ruedas.

»Al intentar esquivarlo se le va de la zona delantera y cae al suelo.

»El factor determinante es la gravilla que hay en la carretera y que debería estar señalizada.

»Hay una señal de recomendación de 50, señal S-7”.

Al atestado se adjunta croquis dibujado del lugar del accidente.

Tercero.- El informe del Servicio de Red Viaria y Maquinaria de la Diputación Provincial de 27 de noviembre de 2023 dice:

“(…) 1. La carretera cc-1411 forma parte de la red de 1.035 km. de carreteras provinciales cuya titularidad y mantenimiento corresponde a la Diputación Provincial de xxx1 (…)



»La cc-1411, tiene muy baja intensidad de tráfico (Intensidad Media Diaria de 66 vehículos según aforo de 2022) formado en buena parte por vehículos agrícolas. Está convenientemente señalizada, especialmente los escasos tramos de curvas y, en particular, donde se produjo el accidente, advirtiendo la presencia de la curva mediante una señal P-13a (peligro por la proximidad de una curva a la derecha), una señal S-7 que recomienda una velocidad de circulación de 50 km/h, que se aconseja no sobrepasar, así como paneles de balizamiento de curvas.

»CONSERVACIÓN DE LA CARRETERA

»2. El tratamiento superficial generalizado como estándar en este tipo de carretera para subsanar los baches que surgen en el pavimento consiste en un bacheo mediante riego con gravilla (...) incluida dentro de las actuaciones ordinarias de conservación de carreteras, se recupera la continuidad en la capa de rodadura del firme que podría ocasionar problemas de seguridad vial, y se aumenta la durabilidad del firme evitando una mayor degradación futura.

»El día 7 de octubre de 2022, un mes antes del accidente, se aplicó en la carretera cc-1411 (entre el P.K. 10+000 y el 11+700) dicho tratamiento de conservación ordinaria. (Se acompaña parte de trabajo). Se colocaron señales P-28 durante 48 horas porque, después de ese tiempo, no se producen desprendimientos de áridos de importancia del propio firme.

»3. Como puede observarse en las fotografías del siniestro, aportadas con la reclamación, no existía ningún obstáculo o peligro que señalar y sólo se ve algún pequeño acúmulo de gravilla en la zona de la berma y línea de borde de calzada por la que no se debería circular y se sigue el criterio de la Monografía de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, sobre señalización móvil de obras, que desaconseja el 'exceso de restricciones que conducen frecuentemente a resultados contrarios a los buscados'. (Se acompaña informe del capataz del Servicio de Red Viaria y Maquinaria que acudió el mismo día 5 de noviembre de 2022 al lugar del siniestro).

»Es inevitable que permanezca algún rastro de gravilla en todas las carreteras de esta (...) lo que no debe suponer ningún riesgo si se respeta



la obligación de adecuar la conducción a las características de la carretera y del vehículo que se conduce.

»CONSIDERACIONES SOBRE EL ACCIDENTE DE LA RECLAMACIÓN.

»4. Las fotografías que se aportan con la reclamación enseñan una carretera limpia, recién bacheada, sin apariencia de ningún obstáculo sorpresivo y sin que ninguna de las `manchas´ del bacheo ocupe toda la calzada y ayudan, hasta donde es posible, a `reconstruir´ el accidente.

»5. El `Informe Arena´ de la Guardia Civil, no es un atestado formal por tratarse de un accidente leve, por ello, ese informe puede basarse sólo en el relato del conductor y/o testigos y es útil a efectos estadísticos de siniestralidad pero no coincide totalmente con las fotografías ni con el relato (...).

»(...)

»7. No sabemos si el conductor se cayó al suelo en la curva y la moto continuó hasta incidir en los paneles de balizamiento o si el conductor permanecía en la moto y cayó después del impacto con la señal. Lo que se deduce de las fotografías, es que con la inercia de la velocidad de origen, ya reducida al perder el control, cruzó completamente la carretera en una trayectoria diagonal e impactó con el soporte de los paneles de balizamiento de la curva, derribándolos a pesar de estar anclados con cimentación de hormigón y, por el impacto, la moto giró sobre si misma para quedar en el suelo, en el otro lado de la carretera y con el manillar en sentido contrario al que llevaba.

»8. Aunque faltan datos en el informe Arena y los relatos son confusos, sabemos que era mediodía, la visibilidad era buena, el suelo seco y la distancia hasta la colisión con los paneles de balizamiento 30 metros (según medición realizada por este Servicio Provincial de Red Viaria y Maquinaria), conocemos el peso de la motocicleta (218 kg) por lo que, sin pretender ser experto en la materia, utilizaré para un cálculo aproximado de la velocidad donde perdió el control, las fórmulas de cinemática básicas siguientes, obtenidas de diversos estudios para cálculos de accidentes de tráfico: (...).



»9. 64,77 km/h sería la velocidad de origen a la que circulaba la motocicleta si después de perder el control se hubiera detenido agotando la inercia antes de la señal pero sabemos que no se detuvo por su inercia sino que impactó contra la señal, la volcó junto con su lecho de hormigón y giró sobre sí misma, lo que requiere fuerza importante y por ello, para el cálculo de la fórmula utilizada, si no hubiera colisionado con ningún obstáculo, habría recorrido una distancia bastante superior a los 30 m. hasta pararse y por tanto la velocidad de partida en el punto de pérdida de control sería bastante superior a la reseñada, lo que parece explicar el accidente.

»10. Por eso, casi podemos asegurar que la causa inmediata del siniestro fue la maniobra imperfecta de giro en curva o frenar en el punto medio o la trazada incorrecta y, fundamentalmente la velocidad excesiva”.

Al expediente solo se aporta el parte del capataz.

Cuarto.- El 26 de enero de 2024 la instructora acuerda admitir la prueba documental aportada y deniega la testifical y pericial solicitada por el reclamante.

Quinto.- De lo instruido se da traslado tanto a la aseguradora de la administración, que no formula alegaciones, como al reclamante.

El reclamante alega el 22 de febrero de 2024, en trámite de audiencia, que la caída lo fue por la gravilla existente, reconocida en el propio informe técnico de la Diputación, que es una carretera muy frecuentada por motoristas, que de las fotografías que se aportaron se evidencia que todo el carril está parcheado, que la causa del accidente fue la gravilla suelta y respecto a la velocidad el propio representante legal hace un cálculo que dice haber consultado con un ingeniero de caminos y concluye que “Rehaciendo los cálculos teniendo en cuenta la pendiente descendente de la vía y un coeficiente de rozamiento más ajustado a la realidad, se obtiene una velocidad de partida del vehículo un 30% inferior al supuesto en el informe de Diputación. Esto ocurre porque al simplificar tanto el problema (como hace la Diputación), un cambio en alguna de las suposiciones tiene gran repercusión en el resultado final, restando validez al método de cálculo empleado.

»Se adjunta, como documento n.º1, una comparativa de ambos cálculos, uno el de la Diputación y otro el que hace esta parte, bien



entendido que el coeficiente de rozamiento, en este caso, sería incluso menor al aplicado en nuestros cálculos precisamente por las consideraciones que se han efectuado. [Cálculo velocidad inicial de la Diputación: 66,77 Km/h, su cálculo: 43,66 Km/h].

»(...)

»Aunque no se cuenta con un cálculo preciso y profesional sobre la velocidad en concreto, sí diremos que la velocidad estaba limitada a 90 km/h, siendo la recomendación de 50 km/h en un asfalto en perfectas condiciones. Por ello, teniendo en cuenta que el arreglo (por decirlo de alguna manera) efectuado por la administración en dicho punto fue la causa determinante y efectiva del siniestro, la señalización no sería la correcta. Esa señal de recomendación, insistimos, de velocidad, sería válida para una carretera en perfecto estado (punto 1 del informe de esta Diputación)».

Sexto.- A solicitud de la instructora se solicita de nuevo informe al Servicio de la Red Viaria y Maquinaria, que es emitido el 15 de abril de 2024 respondiendo a las alegaciones del reclamante, reiterando el anterior informe y dice:

- "Que parece imposible que circulara a menos de 50 km/h una motocicleta que se accidenta circulando en carretera (...)"

- "(...) La carretera se encontraba y se mantiene en condiciones más que correctas de funcionalidad. Se aprecia en las fotografías y consta informe del capataz".

- "Tratamiento utilizado: El que es técnicamente habitual y común de bacheo, adecuado a este tipo de carreteras y otras de mayor tráfico. (...)"

- "Tampoco es correcto decir que la zona bacheada del accidente ocupe todo el carril (...)"

- "El planteamiento del informe, en cuanto al método y fórmulas utilizadas, se ha realizado a partir de documentación especializada en materia de accidentes de tráfico, en particular los coeficientes de la 'Escuela de Tráfico de la Guardia Civil' (...)"



- “Los cálculos de las alegaciones que pretenden corregir el informe de este Servicio siguen el mismo método, aunque introducen otros elementos con poco efecto en el resultado y olvidan el más importante: la aplicación de las fórmulas (siempre a aproximadamente al introducir un dato empírico y la distancia sin certeza absoluta), refleja la velocidad inicial de la moto si se hubiera detenido antes de la señal y sabemos que no fue así”.

Y tras realizar distintos cálculos en distintas situaciones concluye:

“No se explica por qué utiliza un coeficiente de rozamiento de 0,3, que es menor que la horquilla entre 0,32 y 0,42 de la tabla del blog de internet en que se basa, sin que se acredite la autoría de la tabla. (...).

»Por esa reducción no justificada, obtiene un resultado ‘conveniente’ de 43,6699 km/h sin referirse a que la moto no se paró por el rozamiento sino después de derribar la señal (...).

» $V = 17,14 \text{ m/s} = 61,71 \text{ km/h}$ (frente a los 64,77 km/h calculados sin E potencial). (Parándose antes de colisionar).

»La distancia que se dice ‘inexacta’ se ha medido desde el final de la zona de bacheo de la curva, hasta la señal derribada, resultando 30 m’.

» $V = 23,84 \text{ m/s} = 85,81 \text{ km/h}$. (Parándose antes de colisionar).

»(...) Por ello, suponemos, en favor del conductor, que la caída se produjo ya recorrida una parte de la curva, calculando así 14 m en lugar de 28 m y sumados a los 30 m medidos desde el final de la zona, la distancia recorrida sería de 44 m. (...)

» $V = 20,76 \text{ m/s} = 74,74 \text{ km/h}$. (Parándose antes de colisionar).

»Y el mismo supuesto, con el coeficiente mínimo (no justificado) de la tabla de la alegación: (...)

» $V = 15,26 \text{ m/s} = 54,92 \text{ km/h}$. (Parándose antes de colisionar).

»Todos los cálculos, aún con un margen de error razonable, acreditan que la motocicleta se arrastró hacia la señal desde el punto del



accidente partiendo con un claro exceso de velocidad, por eso, en este y en el informe anterior he prescindido de otros cálculos posibles como la velocidad con la que impacta la señal, con la energía necesaria para derribarla con su cimentación de hormigón, el desplazamiento y el efecto de esta colisión en la parada, el rozamiento importante con la tierra vegetal, girar sobre sí misma y detenerse; un cálculo con demasiadas variables que sólo serviría para obtener una cifra aún mayor en la velocidad inicial que ya supera el límite recomendado.

»Por todo ello, reitero el informe anterior y sin nuevos datos, podría asegurarse que la causa inmediata del siniestro está en la velocidad excesiva y no adecuada y/o en la distracción, una trazada o frenada incorrecta en la curva, agravadas por el exceso de velocidad. Con una velocidad más moderada podría haber salvado, si existieran, un poco de gravilla o de arena o grava caídas de un remolque, lluvia, ramas, etc., frecuentes en las carreteras que discurren por zonas rurales, sin efectos como los que contemplamos”.

Séptimo.- El 25 de abril de 2024 se formula propuesta de resolución desestimatoria, en la que atribuye el accidente a la velocidad excesiva del conductor y /o a la distracción, trazada o frenada incorrecta en la curva, agravada por el exceso de velocidad.

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.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, se incumple el plazo máximo de resolución y notificación establecido en su artículo 91.3, lo que no elimina la obligación de dictar resolución expresa conforme a lo dispuesto en el artículo 21.1 de la LPAC. Tal dilación contraría los principios de buena administración y el de control del gasto público ligado a la consecución de los objetivos de estabilidad presupuestaria, considerado el incremento que ha de conllevar la cantidad que como indemnización se vaya a conceder a la reclamante, en su caso, mediante la oportuna resolución.

3ª.- Concurren en el reclamante los requisitos de capacidad y legitimación, y su representación está debidamente acreditada en el expediente, de acuerdo con la LPAC.

4ª.- La competencia para resolver la reclamación corresponde al presidente de la Diputación, sin perjuicio de la delegación de competencias que pueda existir, conforme a lo establecido en los artículos 34.1.o) y 34.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL), en relación con el artículo 92 de la LPAC.

5ª.- La reclamación ha sido interpuesta en tiempo hábil, de acuerdo con lo establecido en el artículo 67.1 de la LPAC.

6ª.- 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 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), a la que se remite, de forma genérica, el artículo 54 de la LBRL.

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, nexo causal que implica 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.

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 aquel 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 aquella de la infraestructura material para su prestación no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a estas 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 aquel 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, 17 de abril de 2007 o 30 de septiembre y 14 de octubre de 2003).

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 aquella, 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 aquella".

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".

7ª.- El asunto sometido a consulta versa sobre la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada por D. yyy2 debido a los daños



materiales causados en su motocicleta y ropa en un accidente por la presencia de gravilla en la calzada.

Como ha señalado reiteradamente el Consejo de Estado (Dictamen 3.225/2002, de 9 de enero de 2003, 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 aquella está obligada a garantizar".

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, impone a los conductores de vehículos -usuarios del servicio público- unos deberes, tales como conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio y ajeno (artículo 10.2); estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos (artículo 13.1); respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además, las características y el estado de la vía, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas (artículo 21.1).

Como contrapartida, el artículo 57.1 de la misma Ley impone al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. La expresión "mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación" constituye un concepto jurídico indeterminado, cuyo contenido habrá que interpretar teniendo en cuenta las circunstancias del caso concreto; y el término "posibles" nos conduce necesariamente a la fijación de los niveles exigibles de eficiencia para la disminución de riesgos, en la gestión del servicio público de carreteras. La fijación de ese "estándar" está en función del desarrollo de la Administración Pública y de la sociedad donde se centra su actividad al servicio objetivo de los intereses generales.

En el presente caso, admitida y comprobada la realidad y certeza del daño patrimonial sufrido por el reclamante, tanto de los daños materiales ocasionados en la motocicleta acreditados con fotografías y el presupuesto



de reparación, y en su vestimenta tal como resulta de las fotografías y del atestado de la Guardia Civil, y la regularidad formal de su petición, la cuestión planteada consiste en establecer si el expresado daño fue o no consecuencia del funcionamiento normal o anormal del servicio público, requisito indispensable para el nacimiento de la responsabilidad patrimonial de la Administración.

El Tribunal Supremo, en sentencia de 5 de junio de 1998, señala que la prestación de un servicio público por la Administración y la titularidad por parte de aquella de la infraestructura material, no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a estas 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 del administrado, porque de lo contrario, aquel se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

En el supuesto sometido a dictamen, el informe de la Guardia Civil, que obra en el expediente, considera que la "existencia de gravilla" ha sido un factor determinante del accidente y que debería estar señalizada y añade que "en mitad de la curva hay una zona parcheada con gravilla, sin señalización con pendiente lo que es muy deslizante para un vehículo de dos ruedas".

Los distintos informes emitidos por el Servicio de Red Viaria y Maquinaria de la Administración reconocen la existencia de una correcta señalización de curvas ya que existen escasos tramos de curvas y, en particular, donde se produjo el accidente, se advierte de la curva mediante una señal P-13a (peligro por la proximidad de una curva a la derecha), una señal S-7 que recomienda una velocidad de circulación de 50 km/h, que se aconseja no sobrepasar, así como paneles de balizamiento de curvas. Se indica además que en el mes anterior al accidente se llevó a cabo el parcheo de la zona (no se adjuntó el parte junto al informe del servicio) y que de las fotografías aportadas por el reclamante se observa algún pequeño acúmulo de gravilla en la zona de la berma y línea de borde de calzada por la que no se debería circular. A lo anterior se añade que es una carretera con baja intensidad de tráfico.

Las fotografías aportadas por el reclamante permiten apreciar los numerosos bacheos de la carretera, antes y en plena curva, y la Guardia Civil



informa de gravilla en la mitad de la curva, en pendiente y por tanto muy deslizante.

Lo anterior permite decir que la Administración no ha omitido su deber de mantenimiento de la carretera; cuestión distinta es que en el lugar que lo ha hecho y con la técnica empleada ha creado una situación de riesgo. Además, no ha acreditado las labores de vigilancia periódica de la carretera que permitieran percibir el peligro que supone la gravilla existente, máxime siendo una curva en la que las motocicletas son vehículos especialmente vulnerables, lo que no permite entender cumplidos los estándares de funcionamiento del servicio de conservación y mantenimiento viario, sin perjuicio de considerar que se trata de una vía con baja intensidad de tráfico y frecuentada por vehículos agrícolas. La existencia de la zona de parcheo se inicia antes de la curva, lo que debió llevar al conductor de la motocicleta a adecuar su velocidad y modo de conducción a las circunstancias de la vía, y el informe técnico del Servicio de Red Viaria y Maquinaria, en el que se estudian las diversas situaciones en que se pudo producir el accidente, llevan a considerar que no se respetó la recomendación de circular a 50 Km/hora.

Por lo expuesto, de la prueba practicada, y concretamente del atestado de la Guardia Civil, que se refiere a la existencia de gravilla como determinante del accidente, si bien no como causa exclusiva, unido a que el motorista ante la situación de la vía con parcheos previos a la curva, debió de valorar la necesidad de adoptar una mayor diligencia en la conducción en el punto del percance, obliga a reconocer la responsabilidad patrimonial de la Administración, si bien minorada por la actuación del lesionado, por lo que Administración deberá indemnizar al perjudicado en un 50 %, al concurrir la responsabilidad de ambas partes.

8ª.- En cuanto al concreto importe de la indemnización a satisfacer, para acreditar los daños en la motocicleta se han aportado tres presupuestos: uno de 4.399,67 euros, que es la cantidad reclamada por el perjudicado, y otros dos, uno de su aseguradora de 3.562,49 euros y otro de 3.587,55 euros; por lo que la prudencia aconseja adoptar el presupuesto de la aseguradora de 22 de mayo de 2023.

Respecto a la cuantía de los daños en los accesorios de la motocicleta se acreditan mediante presupuesto de 388,65 euros, que son los reclamados.



Por último, en cuanto a los daños en complementos como guantes, botas chaqueta y pantalón, se considera correcta la cantidad reclamada de 647,03 euros, de acuerdo con las facturas y documentación aportada.

Dicha cantidad será satisfecha por la Administración en un 50 %, esto es, 2.299,08 euros

Todo ello sin perjuicio de la actualización de la indemnización a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad patrimonial, tal y como prevé el artículo 34.3 de la LRJSP.

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 presente dictamen, en el procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada por D. yyy1 en nombre y representación de D. yyy2, 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.