



## ANTECEDENTES

**PRIMERO.**- En fecha 13 de abril de 2000 tiene entrada en la Delegación de Gobierno de Murcia y, seguidamente, en fecha 19 de abril de 2000, en la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio (en la actualidad de Obras Públicas, Vivienda y Transportes), escrito formulado por D. J. L. O. M. y D. L. O. A., en el que interponen reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración pública, en virtud de la cual solicitan el reconocimiento del derecho a percibir sendas indemnizaciones, por importe de 1.705.988 ptas. para el Sr. M., como resarcimiento de las lesiones corporales sufridas, y 1.067.500 ptas. para el Sr. A., correspondientes al valor venal del vehículo de su propiedad marca y modelo Opel Vectra, con matrícula MU, como consecuencia del accidente acaecido, según se declara en la solicitud, el día 21 de febrero de 1999, a las 13,30 horas aproximadamente, en la carretera comarcal B-19, a la altura del punto kilométrico 11,700, en el sentido Calasparra-Cieza, al derrapar dicho vehículo en una curva y volcar tras salirse de la carretera a causa de la abundante gravilla existente en el margen derecho de la calzada, y, por tanto, por la deficiente conservación y señalización de la misma por los servicios públicos regionales. Acompañan diversos documentos, relativos a los hechos en cuya virtud basan su reclamación y solicitan la práctica de prueba testifical respecto de dos personas, que identifican.

**SEGUNDO.**- La Instructora del procedimiento libra en fecha 15 de mayo de 2000 oficios al Juzgado de Instrucción nº Dos de Cieza y a la Policía Local de Cieza. En el primero de ellos se solicita el testimonio del juicio de faltas 277/99, y en el segundo se requiere el Atestado, Informe o cualesquiera otras actuaciones que se hubieran practicado a consecuencia del accidente, así como la aclaración de algunos extremos en relación al mismo.

**TERCERO.**- En la misma fecha se dirige oficio al interesado, a los efectos de comunicarle la información prevista en el artículo 42.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC) y requerirle para que mejore la solicitud aportando determinada documentación. Asimismo, se pone en su conocimiento la suspensión del procedimiento en los términos del artículo 42.5, apartados a) y c) de la misma Ley.

**CUARTO.**- En fecha 12 de mayo de 2000, la Instructora solicita informes a la Dirección General de Carreteras y al Parque de Maquinaria, al amparo de lo previsto en el artículo 10 del Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Responsabilidad Patrimonial de las Administraciones Públicas (RRP).

**QUINTO.**- En fecha 9 de noviembre de 2000, el Juzgado de Instrucción número 2 de Cieza remite el testimonio solicitado del Juicio de Faltas 277/1999. Este procedimiento judicial se incoa en virtud de denuncia de D. J. L. O. M. y D.ª C. M. C. contra los responsables de la conservación de la carretera en la que sobrevino el accidente, alegando dejadez en sus funciones y, por ende, su responsabilidad directa en la producción del hecho, constando Auto de 2 de febrero de 2000, que acuerda el sobreseimiento libre y archivo de las actuaciones.

**SEXTO.**- El 30 de mayo de 2000, D. J. M. V., en representación de los reclamantes, presenta escrito junto al que aporta los siguientes documentos:

- a) Escritura notarial de otorgamiento de poder de representación a su favor.
- b) Copia cotejada del permiso de conducir correspondiente a D. J. L. O. M..
- c) Certificado de la Jefatura de Tráfico de Murcia en la que consta la titularidad del vehículo siniestrado a favor de D. L. O. A. y su baja por desguace.
- d) Fotocopia de la póliza de seguro obligatorio en vigor correspondiente al vehículo siniestrado, concertada con la Cía. A. S., dejando señalados los archivos de la entidad A.S en la que se integró la primera de ellas.
- e) Copia cotejada de un informe pericial de valoración del vehículo.
- f) Declaración jurada suscrita por sus representados de no haber percibido indemnización alguna como consecuencia del accidente objeto de este expediente procedentes de Administración, organismo o cualesquiera entidad de carácter público o privado.
- g) Copia del informe de 30 de junio de 1999, del Médico Forense, sobre el alcance de la lesión y secuelas de D. J. L. O. M., evacuado ante el Juzgado de 1<sup>a</sup> Instancia e Instrucción de Jumilla.
- h) Copia del Auto de sobreseimiento y archivo de las actuaciones penales.

**SÉPTIMO.-** El 6 de junio de 2000 se recibe en la Consejería oficio de la Policía Local de Cieza al que adjunta copia de las actuaciones practicadas (diligencias de fecha 21 de febrero de 1999, incluyendo croquis del accidente) e informe del agente encargado, en el que, a la vista de las actuaciones, indica lo siguiente:

*"1º.- En el tramo de vía donde se produjo el accidente no existe ni existía en la fecha del mismo ninguna señalización de limitación de velocidad, por lo que dicha vía, por sus características, tiene limitada la velocidad a 90 km. hora según las normas de circulación.*

*2º.- La velocidad a la que circulaba el vehículo siniestrado en el momento del accidente no se puede precisar por carecer de elementos suficientes y medios para su análisis.*

*3º.- La visibilidad de la curva se podría estimar como buena, ya que la visión de la calzada por el conductor alcanza unos noventa metros.*

*4º.- La gravilla tiene su origen en el arcén y del enlace con dos caminos rurales que junto a la calzada de la B-19 se encuentran deteriorados y con gravilla suelta, la cual invade la calzada de la B-19 al parecer a consecuencia de la salida de vehículos de los mencionados caminos rurales.*

*5º.- Por la inspección realizada en el lugar del accidente, se estima que éste se pudo producir por la perdida del control del vehículo al entrar éste en contacto con la gravilla suelta con las dos ruedas derechas, y por la inercia de la velocidad derrapó lateralmente y salió de la calzada colisionando con el talud de la cuneta elevado sobre la calzada, lo que motivó el vuelco del turismo".*

**OCTAVO.-** En fecha 18 de julio de 2000, es evacuado el informe solicitado a la Dirección General de Carreteras, del que se destaca lo siguiente:

*"La carretera B-19 es eminentemente agrícola, es decir una carretera que presta multiservicio a las tierras colindantes, con importantísima producción de frutas y hortalizas. Para dar una idea, el número de salidas establecidas a la carretera desde caminos particulares o del Irida cedidos al Ayuntamiento de Cieza, es de 49. Todos estos accesos plantean problemas de arrastres más o menos acentuados, bien en circunstancias normales como en época de lluvias, atendiéndose periódicamente en cuestión de retirada de materiales sueltos, siendo la carretera el colector de dichos materiales, puesto que ella no genera ninguno en razón a su tipo de firme. El cruce que nos ocupa coincide con un paso de ganado o vereda, utilizado por unas quinientas reses que patean las inmediaciones del acceso dándole mal aspecto, que no se corresponde con situación de peligro real, ya que en el peor de los casos se trata de un ligero reborde de material que se sitúa entre arcén y calzada. (...)*

*Las características geométricas de la carretera permiten una velocidad superior a 70 km/h., a la*

que circulaba el reclamante, según manifiesta, correspondiéndole una visibilidad de parada de 100 m., que es la distancia que existe entre un objeto situado en la calzada y la posición de un vehículo que circulaba en dirección a dicho objeto en el momento que puede divisarlo sin que desaparezca de la vista hasta llegar al mismo. Esto significa que el estado de la calzada en el cruce podía ser conocido en todo momento, desde una distancia de 100 metros. Se adjunta plano de planta y perfil longitudinal en donde se aclaran las cuestiones expuestas.

Se han realizado unas comprobaciones del tráfico que circula por la citada carretera en el lugar del accidente, y se han obtenido los siguientes resultados de velocidades en un tramo de 200 m.

Velocidad Tiempo empleado % de vehículos  
Km/h. en el recorrido (seg.)

120 6 12

102 7 30

90 8 28

80 9 24

72 10 20

Observándose que todos los vehículos comprobados circulan a velocidad superior a 70 km/m. (se han excluido los vehículos de recogida de fruta y furgonetas, que circulan por la zona en labores de recolección).

No observándose a ningún vehículo movimiento peligroso durante el trayecto.

De todo eso deducimos que el vehículo accidentado o bien circulaba a una velocidad mayor de la declarada o el conductor no prestó suficiente atención a la situación, puesto que con un tiempo de percepción y reacción de 2 segundos tenía en todo momento tiempo suficiente de parada, para evitar cualquier obstáculo si lo había, ó no adecuó el movimiento de su vehículo a las características geométricas de la curva, que resulta peligroso por coincidir con un cambio de rasante.

Resumiendo y como única forma para poder demostrar que no ha habido causalidad entre la posible existencia de gravilla y el accidente sufrido, solicitamos una prueba pericial que reconstruya los hechos, o sea un Opel Vectra circulando a 65-70 km/m. por el tramo de carretera para estudiar su comportamiento y descartar situaciones que puedan inducir a error".

**NOVENO.-** En fecha 29 de mayo de 2000, se recibe informe del Sr. Ingeniero Técnico Jefe del Parque de Maquinaria, en el que destaca lo siguiente:

"1.- VALOR VENAL DE VEHÍCULO.

El valor venal del vehículo implicado marca OPEL modelo VECTRA 2.0 MERIT matrícula MU-, con fecha de matriculación año 1994, es de aprox. 914.000 pts. en la fecha de ocurrencia del accidente.

2.- VALOR DE LOS DAÑOS SUFRIDOS POR EL VEHÍCULO.

No se nos remite documentación gráfica (fotografías) del estado en que quedó el vehículo después del accidente, no obstante el hecho de que el vehículo haya sido dado de baja por desguace quiere indicar que los daños han sido de consideración, por lo que la reclamación basada en el valor venal del mismo nos parece correcta.

3.- OTRAS OBSERVACIONES.

De la lectura del atestado y croquis del accidente, entiende el técnico que suscribe que la velocidad de entrada en la curva previa al accidente debió ser mayor que la que indica el reclamante en su declaración, dado que el radio de la misma no parece que pueda generar graves problemas a la velocidad de 60 y/o 70 km/h ya que la visibilidad una vez iniciada esta es lo bastante grande como para ceñirse a la ralla (sic) continua, sin rebasarla, y hacer un trazado que hubiese evitado la gravilla que el reclamante dice había en la calzada. Lógicamente todo lo

expuesto se complica si hablamos de velocidades superiores a 90 km/h".

**DÉCIMO.-** El 4 de diciembre de 2000, la Instructora del procedimiento admite la prueba testifical solicitada y requiere a los interesados para que presenten el correspondiente interrogatorio. Dicho requerimiento es atendido el 28 de diciembre de 2000 y, convenientemente emplazados los testigos e interesados, se practicó el 23 de marzo de 2001, siendo levantada acta de la misma e incorporada al expediente.

**DECIMOPRIMERO.-** Otorgado el preceptivo trámite de audiencia, el 3 de octubre de 2002 el representante de los interesados presenta escrito de alegaciones, del que destacamos lo siguiente:

*"1.- El estado de la vía por la que circulaba el vehículo puede decirse que era bueno, siendo de todo punto inimaginable para cualquier conductor que al llegar a una curva se iba encontrar con una franja de unos 40 metros de longitud en la que existía gravilla que llegaba a invadir casi un metro la parte derecha de la calzada.*

*2.- Si bien es cierto que la visibilidad de la curva era correcta, lo que permitía divisar con la suficiente antelación los obstáculos que apareciesen en la vía, no es menos cierto que no es fácilmente visible una franja de gravilla a ras del suelo y a plena luz del día (téngase en cuenta que eran las 13:30 horas, encontrándose el sol en su punto más alto), y que por el propio tono de la calzada no puede distinguirse la presencia de gravilla que apenas sobresale sobre la rasante.*

(...)

*La administración encargada de la conservación y mantenimiento de una carretera debe velar por que dicha vía se encuentre siempre en perfectas condiciones, y en este caso pretende evadir la responsabilidad derivada del incumplimiento de sus obligaciones, pretendiendo ampararse en que la existencia de gravilla en la curva en que ocurrió el accidente se debe al paso de vehículos por los caminos rurales de la zona.*

(...)

*Desconoce esta parte la periodicidad con la que se procede a la limpieza de las márgenes de la calzada, pero si existía una franja de gravilla que llegaba a ocupar 90 centímetros de calzada ello significa que hacía mucho tiempo que no se había limpiado la carretera en esa zona, lo que pone de manifiesto el IRREGULAR FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS.*

(...)

*Un conductor debe ir siempre alerta para poder reaccionar ante cualquier obstáculo imprevisto que se presente en la conducción, debe adecuar la velocidad de su vehículo a las circunstancias concretas de la vía, pero no puede exigírselle que prevea que en determinada curva existe una franja peligrosa de gravilla que se ha ido acumulando con el paso de los meses porque los trabajadores de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Murcia hace mucho tiempo que no pasan un escobón.*

*No cabe imputar a mis representados la responsabilidad de asumir un daño ocasionado como consecuencia del deficiente estado de conservación de la carretera, hecho éste indudable por cuanto ha sido expresamente reconocido desde el principio, tal como se contiene en las diligencias en su día realizadas por la Policía Local de Cieza".*

**DECIMOSEGUNDO.-** En fecha 28 de febrero de 2001, la Instructora del procedimiento emite Propuesta de Orden, en el sentido de desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial al no concurrir los requisitos exigidos en el artículo 139 LPAC, y cuyo contenido se analizará en las Consideraciones subsiguientes.

**DECIMOTERCERO.-** Solicitado el preceptivo informe a la Dirección de los Servicios Jurídicos, lo emite el 9 de julio de 2002, concluyendo en la procedencia de estimar la pretensión de los

interesados.

**DECIMOCUARTO.-** Por parte de la Sección 1<sup>a</sup> de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia, se recaba copia del expediente administrativo y se emplaza a la Consejería para el procedimiento contencioso administrativo número 1668/2002, a instancias de los interesados, contra la denegación de la reclamación interpuesta, en forma presunta, por silencio administrativo.

**DECIMOQUINTO.-** Mediante oficio registrado en este Consejo el 20 de diciembre de 2002, el Consejero competente solicita la emisión de nuestro preceptivo Dictamen, acompañando el expediente, extracto e índice reglamentarios.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

## **CONSIDERACIONES**

### **PRIMERA.- Carácter del Dictamen.**

El presente Dictamen se emite con carácter preceptivo, al versar sobre una propuesta de resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial promovido ante la Administración Regional, concurriendo así el supuesto establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

### **SEGUNDA.- Cuestiones formales.**

Las actuaciones practicadas que constan en el expediente remitido han seguido lo establecido en el RRP, por lo que no hay reparo que oponer al respecto.

Por otra parte, la pendencia de un recurso contencioso-administrativo contra el acto presunto desestimatorio de las pretensiones no impide la prosecución y resolución del procedimiento en tanto no conste resolución judicial de suspensión al efecto o que se haya dictado sentencia, circunstancias ambas de las que no tenemos conocimiento.

### **TERCERA.- Legitimación y plazo de prescripción.**

I.- Los interesados tienen legitimación para deducir cada uno de ellos su pretensión, al constar su respectiva condición de lesionado, uno, y de titular del vehículo siniestrado, el otro, reclamando indemnizaciones por los daños corporales y materiales correlativamente sufridos.

II.- Por su parte, la Administración Regional reconoce que la carretera en la que ocurrió el siniestro es de su titularidad, por lo que ha de tramitar y resolver el procedimiento.

III.- La reclamación ha de considerarse presentada en plazo, pues, acaecido el siniestro el 21 de febrero de 1999, fue presentada denuncia ante la Jurisdicción penal, por los mismos hechos, el 31 de marzo de 1999, no concluyendo las actuaciones en la misma hasta el 7 de febrero de 2000, en que se dictó el Auto de sobreseimiento reseñado en los Antecedentes.

### **CUARTA.- Relación de causalidad entre el daño ocasionado y el funcionamiento de los servicios públicos.**

De los artículos 139.1 y 141.1 LPAC se desprende que la Administración debe responder por los daños y perjuicios causados a los particulares con ocasión del funcionamiento de los servicios públicos siempre que se trate de daños que el particular no tenga el deber jurídico de soportar (en cuyo caso se habla de "*lesión*", en sentido estricto) y que, por ello, es indemnizable.

A pesar de que el tenor literal del artículo 139.1 citado se refiere exclusivamente al "*funcionamiento*" de los servicios públicos, la doctrina y la jurisprudencia vienen admitiendo que a tal supuesto debe añadirse el de las lesiones causadas por el "*no funcionamiento*" de los servicios públicos, esto es, por omisión administrativa, cuando el dañado tuviera el derecho a que la Administración actuase positivamente para, en la medida de lo posible, prevenir y evitar el daño.

A partir de este planteamiento, el contenido de la reclamación pone de manifiesto que los

interesados imputan a una omisión de la Administración el origen y causa de los daños sufridos, y agregan que tal omisión era antijurídica, pues aquélla debía haber realizado las actuaciones de limpieza de la vía necesarias para que ésta estuviera en "perfectas" condiciones, eliminando la abundante gravilla existente, pues le corresponde el deber de conservación de la misma; por ello, estiman que no tenían el deber jurídico de soportar la existencia de tal obstáculo peligroso para la circulación, que causó el accidente por cuyos daños reclaman.

Antes de entrar en el análisis del caso que nos ocupa, es necesario recordar algunas consideraciones generales que este Consejo Jurídico viene realizando en relación con los deberes de conservación (y señalización, que también hay que considerar) de las carreteras regionales.

En primer lugar, no es cierto, como pretenden los reclamantes, que la obligación de la Administración sea la de mantener las carreteras en "perfectas" condiciones, y ello por la sencilla razón de que la perfección en tal materia es imposible. Lo que se exige al servicio público de mantenimiento y conservación de carreteras es que realice las actuaciones de conservación y señalización que sean consideradas como necesarias dentro de un determinado estándar o nivel de prestación del servicio público, sin que la mera titularidad pública de la vía implique que todo accidente acaecido en ella sea de su responsabilidad. En reiterados Dictámenes, siguiendo la doctrina del Consejo de Estado y del Tribunal Supremo, hemos sostenido que las obligaciones públicas en esta materia no pueden ser tan rigurosas que impliquen su deber de eliminar de modo inmediato cualquier obstáculo que aparezca en la calzada. Así, y de modo paradigmático, Consejo de Estado y Tribunal Supremo niegan la relación de causalidad cuando el accidente se produce por una mancha de aceite fresca que se ha derramado en la calzada, pues la rapidez e inmediatez del siniestro justifican que la Administración no esté obligada a prevenir o evitar tales eventos.

Quiere decirse, pues, que, cuando se trata de casos como el que nos ocupa, las concretas circunstancias del supuesto influyen determinantemente para decidir si existía o no obligación de que el servicio público actuara y, en su caso, señalizara o eliminara el obstáculo de que se trata.

Tales consideraciones en modo alguno suponen que se considere la responsabilidad patrimonial administrativa como de índole culpabilística, pues la aplicación del parámetro del estándar de las obligaciones públicas lleva a sostener que, si no hay obligación de funcionamiento del servicio público conforme a ese parámetro, no se trata ya de que la Administración no tenga culpa, sino que, desde el punto de vista de la relación de causalidad, la inactividad administrativa no ha sido causante del daño, porque no puede decirse que haya existido omisión pública indebida generadora del mismo. Y, visto desde la perspectiva del deber jurídico del ciudadano de soportar el daño (artículo 141.1 LPAC), resulta que cuando no hay omisión indebida de la Administración es que el ciudadano tiene el deber jurídico de soportar ese daño, como riesgo inherente a la utilización de las vías públicas (siempre, claro está, que no exista otro tercero responsable).

En el presente caso, el propio informe de la Dirección General de Carreteras reconoce que es usual la existencia de gravilla por la confluencia de caminos rurales y el tráfico de maquinarias agrícolas. Además, de las diligencias policiales practicadas resulta que la cantidad de gravilla no era insignificante o la que pudiera ser normal en una carretera asfaltada como la del caso. Estas circunstancias son más que suficientes para sostener que la Administración encargada del mantenimiento y vigilancia de la vía debió, en todo caso, señalizar la existencia de la gravilla y, además, proceder con asiduidad a la eliminación de la misma. Al no hacerlo así, existió un anormal funcionamiento de dicho servicio público y existió nexo de causalidad de

éste con el accidente, no siendo admisible, pues, la causa de exoneración que a tal efecto se incluye en la Consideración Undécima, letra a) de la propuesta de resolución.

#### **QUINTA.- Concurrencia de responsabilidad con el conductor del vehículo.**

La propuesta de resolución alega, además, que, en cualquier caso, del informe emitido por la Dirección General de Carreteras se desprende que el conductor, si hubiera circulado dentro del límite de velocidad establecido (que, a falta de señalización específica, era de 90 km/hora, como indica la Policía Local), hubiera tenido tiempo suficiente para apercibirse y eludir el obstáculo y tomar medidas necesarias para evitar el accidente. De ello extrae el informe la presunción, al igual que lo hace el del Jefe del Parque de Maquinaria, de que el vehículo circulaba a mayor velocidad de la declarada por el interesado (y, se deduce, superior a la permitida). Si tal tesis fuera admisible, existiría no una culpa exclusiva de la víctima sino una concurrencia de responsabilidades, pues es innegable el defectuoso funcionamiento del servicio público, como hemos razonado en la Consideración anterior.

A la vista del citado informe de la Dirección General de Carreteras estimamos que en él se contienen elementos de hecho suficientes para deducir, con un margen de razonabilidad suficiente, que el vehículo o bien circulaba a velocidad notoriamente superior a la permitida, o el conductor no prestó la debida atención en su conducción, o ambas circunstancias.

En efecto, del citado informe se desprende que, en el tramo de carretera en cuestión, de los 72 vehículos observados que circulaban con una velocidad de entre 72 y 90 km/h. (es decir, dentro de los límites permitidos), ninguno experimentó comportamiento anormal, a pesar de la existencia de la referida gravilla en la carretera. Además, otros 42 vehículos que circulaban a velocidad superior a la de 90 km/h. permitida (en concreto, entre 102 y 120 km./h.), tampoco experimentaron ningún descontrol.

Tales datos constituyen indicios probatorios suficientes para llevar a la convicción de que en la producción del accidente el vehículo circulaba a una velocidad excesiva, o el conductor se distrajo, o no prestó la debida atención; en definitiva, no adecuó su conducción a los parámetros de prudencia y diligencia comúnmente exigidos. Por ello, y de acuerdo con el instructor, no era necesaria la práctica de la prueba adicional sugerida por el informante para ratificar sus anteriores conclusiones.

La culpa concurrente del conductor del vehículo obliga, como reiteradamente tiene establecido la jurisprudencia y este Consejo Jurídico, a minorar el importe de la indemnización en un 50% a falta de circunstancias que aconsejen variar dicho porcentaje.

#### **SEXTA.- Determinación del "quantum" indemnizatorio.**

A la vista de la documentación obrante en el expediente, procede resarcir a D. J. L. O. M. por el 50% del importe que resulte de aplicar el baremo anexo a la vigente Ley 30/1995, de Ordenación y Supervisión del Seguro Privado, a los días de curación e impeditivos, y a la valoración de las secuelas (10 puntos), indicadas en el informe del médico forense del Juzgado de 1<sup>a</sup> Instancia e Instrucción de Jumilla que obra como último folio del expediente remitido. Y a D. L. O. A., en la cantidad de 5.042,49 euros, esto es, el 50% de la que resulta de detraer del valor venal del vehículo (914.000 ptas., según el informe del Parque de Maquinaria), las 75.000 ptas. que recibió como importe de los restos del vehículo, según factura aportada al expediente; esta última cantidad ha de detraerse para que la reparación económica sea, exclusivamente, por el 50% del perjuicio económico ocasionado, so pena de provocar un enriquecimiento injusto en el reclamante.

Dichas cantidades deberán ser actualizadas conforme a lo dispuesto en el artículo 141.3 LPAC. En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula las siguientes

## **CONCLUSIONES**

**PRIMERA.-** Existe relación de causalidad entre el funcionamiento de los servicios públicos regionales y el daño objeto de la reclamación, concurriendo culpa de la víctima en la producción de la lesión indemnizable, de conformidad con lo razonado en las Consideraciones Cuarta y Quinta de este Dictamen.

**SEGUNDA.-** El importe de la indemnización debe ajustarse a lo indicado en la Consideración Sexta del Dictamen.

No obstante, V.E. resolverá.

