



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **1/2013**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 8 de enero de 2013, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por la Ilma. Sra. Secretaria General de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio (por delegación del Excmo. Sr. Consejero), mediante oficio registrado el día 22 de mayo de 2012, sobre responsabilidad patrimonial instada por x, como consecuencia de los daños sufridos por un accidente de circulación (expte. **146/12**), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- El 3 de diciembre de 2009, x, en representación de x, presentó escrito, dirigido a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, de reclamación de responsabilidad patrimonial. En síntesis, en el mismo expresa que el 17 de noviembre de 2006, sobre las 20 horas, la interesada circulaba con el vehículo matrícula --, propiedad de su padre, por la carretera MU-602, p.k. 44, en Alhama de Murcia, que se encontraba en obras, estando señalizada la calzada con líneas blancas y amarillas y, dado que era de noche, predominaban de forma notoria las líneas blancas, estando prácticamente invisibles las amarillas, relativas a las obras, que debían indicar el carril a seguir, por lo que consideró que la línea blanca era la correcta, de modo que, al seguir sus indicaciones, se encontró de frente con un vehículo que circulaba en sentido contrario (que identifica, así como a su conductor), intentando esquivarlo con una maniobra, no siendo ello posible, colisionando con el mismo y produciéndose daños físicos en su persona y al vehículo de su padre.

Añade que por tales hechos el 18 de noviembre de 2006 formuló denuncia ante la Guardia Civil de Alhama, que adjunta, y que el Juzgado de Instrucción número 4 de Totana incoó el juicio de faltas nº 543/06, en cuyo seno se emitió informe forense sobre el alcance de los daños físicos sufridos y el periodo transcurrido para su sanidad, a la vista de la documentación médica aportada, dictándose Auto de archivo por dicho Juzgado, con expresa reserva de acciones civiles, con fecha 13 de febrero de 2009, todo ello según documentación que acompaña.

La reclamante considera que los daños se debieron a una inadecuada señalización vial de las obras, por la falta de la adecuada visibilidad de las líneas amarillas que las indicaban, y por la permanencia de las líneas blancas, que debían haber sido eliminadas. Por todo ello, reclama una indemnización de 4.174,92 euros, que desglosa así, valorando los daños físicos por referencia al baremo legal aplicable en materia de accidentes de circulación:

- Por 10 días de incapacidad temporal impeditiva no hospitalaria, 490, 30 euros.

- Por 20 días de baja de incapacidad temporal no impeditiva, 528 euros.
- Por secuela de síndrome postraumático cervical, valorada en 1 punto, 662, 77 euros.
- Por un 10% adicional como factor corrector, 168, 11 euros.
- Por gastos de reparación del vehículo, según factura que aporta, 2.325, 74 euros.

Finalmente, solicita la práctica de prueba documental, relativa a los documentos ya reseñados y a otros referentes al vehículo, que asimismo acompaña, y prueba testifical, designando al efecto a tres personas.

SEGUNDO.- Mediante oficio de 8 de febrero de 2010, la Jefa de Sección de Responsabilidad Patrimonial de la citada Consejería comunicó a la reclamante la incoación de procedimiento de responsabilidad patrimonial y le requirió para que subsanase y mejorase la reclamación, mediante la aportación de determinada documentación.

TERCERO.- Solicitado el preceptivo informe de la Dirección General de Carreteras, fue emitido el 10 de febrero de 2010, que expresa lo siguiente:

A) Aún sin tener constancia de la producción del accidente, es notorio que éste ocurrió en el lugar que se describe en la reclamación, a tenor de la documentación que aporta y que así lo acredita.

B) De esta misma documentación se deduce, así mismo, que la producción del accidente se debió a la actuación inadecuada de la accidentada, ya que la colisión con el vehículo contrario se produjo por invadir la parte de calzada destinada a la circulación en sentido inverso al de su marcha, sin que se aprecie causa de fuerza mayor para ello.

C) No existe constancia de otros accidentes en el mismo lugar.

D) No existe relación de causalidad entre el siniestro y el servicio público de carreteras, ya que la zona donde se produjo el accidente estaba debidamente balizada y señalizada.

E) No es imputable a ésta ni a otras Administraciones la producción del accidente.

F) En relación con el accidente no se han realizado actuaciones de ningún tipo.

G) En el momento del accidente el tramo donde ocurrió se encontraba con la siguiente señalización: Obras; resalto; prohibición de adelantamiento; velocidad limitada a 40 Km/h; peligro, curva a la derecha; circulación en ambos sentidos; otra de obras. Esta relación consta en el Acta de Inspección Ocular de la Guardia Civil que aporta la reclamante en la documentación adjunta a su escrito. Aparte de ello, es de señalar la existencia de balizamiento lateral en ambas márgenes y la línea continua que delimita los dos sentidos de circulación.

H) No procede hacer valoración de daños.

I) El único aspecto a reseñar en la producción del daño es el que se puede deducir de la documentación aportada por la compareciente. Así, la posible existencia de línea blanca que entrara en contradicción con la amarilla de obra no justifica la conducta de la conductora, ya que sabía que estaba en zona de obras, perfectamente señalizada, y que en éstas las señales de color amarillo prevalecen sobre las de color blanco. Aparte de esto, en el parte de Declaración Amistosa de Accidente que consta en la documentación aportada por la reclamante, figura un croquis elaborado por los propios accidentados, en el que se aprecia la situación de los vehículos y la existencia de una línea central continua que delimita claramente los dos sentidos de circulación, sin que exista mención alguna al deficiente estado de la señalización horizontal.

Abundando en lo anterior, es de observar en la misma documentación la existencia de un Parte General, elaborado por el centro asistencial de Mazarrón, donde fue atendida la accidentada el mismo día del accidente, en el que aparece una breve descripción del accidente hecha por ella, en la que expresa que: "El coche A de la empresa -- llevaba las largas y se ha deslumbrado". O sea, que el mismo día del accidente reconoce que éste se produjo por deslumbramiento del vehículo contrario, no por la deficiente señalización, y al día siguiente, en la diligencia de comparecencia ante la Guardia Civil, imputa la causa del accidente a la confusión provocada por la señalización horizontal.

J) De lo anteriormente expuesto se deduce que la causa del accidente pudiera deberse a deslumbramiento, a falta de atención a la señalización, a velocidad inadecuada que le lleva a invadir el sentido contrario de circulación o a impericia o despiste, pero en ningún caso a deficiente señalización, por lo que no puede imputarse la producción del accidente al deficiente funcionamiento de los servicios públicos de carreteras".

CUARTO.- Mediante escritos y documentación adjunta presentada el 26 de febrero y el 2 de marzo de 2010, la reclamante procede a cumplimentar el requerimiento notificado en su día.

QUINTO.- El 29 de abril de 2010 comparecen ante el instructor la reclamante y su padre, propietario del vehículo de referencia, que confiere su representación a la primera en lo atinente a la reclamación por los daños de dicho vehículo.

SEXTO.- En la misma fecha se realiza la prueba testifical propuesta por la interesada, a lo que se hará referencia en las siguientes Consideraciones.

SÉPTIMO.- Solicitado informe al Parque de Maquinaria de la citada Dirección General, fue emitido el 15 de abril de 2010, del que se destaca lo siguiente:

"La reclamante aporta una factura emitida por la mercantil "--", sobre el costo de la reparación de su vehículo, por importe de 2.325,74 Euros (DOS MIL TRESCIENTOS VEINTICINCO EUROS CON SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS), I.V.A. incluido.

Dicho importe, entendemos que resulta excesivo en lo relativo a los conceptos de "Mano de obra de chapa" y "Mano de obra de pintura".

Bajo nuestro punto de vista, y aun no contando con ninguna foto del vehículo siniestrado en donde se pueda apreciar la magnitud de los daños que la reclamante dice haber tenido, los importes de los conceptos citados, de 583,00 y 613,19 Euros respectivamente, estarían sobrevalorados el doble de su coste real.

El resto de los elementos citados en la factura entendemos que están valorados correctamente, en lo que a precios se refiere.

Echamos en falta, en la factura, el parachoques del coche, pues a juzgar por la cuantía de los daños reflejados en la factura del taller, el choque tendría que haber sido lo suficientemente importante como para que se hubiera necesitado sustituirlo; solamente cita una "Moldura de paragolpes", por importe de 22,40 Euros, más I.V.A.(...)

Respecto a la causa del accidente, observo que no hay coincidencia entre lo manifestado por la reclamante en su escrito dirigido a esta Administración -de fecha 02-12-2009- y lo que manifestó el mismo día del accidente -que tuvo lugar el día 17-11-2006- en el Servicio de Urgencias en Atención Primaria (S.U.A.P.) de Mazarrón, donde, al parecer, fue atendida.

Efectivamente, puede verse que, en el Parte General del Servicio de Urgencias, que se cumplimentó el día del accidente, al final del apartado C.2), se apunta como causa del accidente, textualmente, que: "El coche de la empresa -- llevaba las largas y le ha deslumbrado".

Sin embargo, en el escrito de reclamación, se achaca el accidente a la confusión en la interpretación de las marcas viales, o marcas sobre el pavimento, sin hacer mención a la causa que citó el día del accidente en el Servicio de Urgencias.

De otra parte, parece dudoso que pueda prosperar la pretensión sostenida por la reclamante, en lo que se refiere a imputar a esta Administración la responsabilidad, siquiera subsidiaria, en la materialización del siniestro que narra en su escrito, basándose en que el accidente ocurrió al confundir el orden de prioridad de las marcas viales existentes sobre el pavimento.

Hay que tener en cuenta que el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico. Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 306, de 23 de diciembre), establece en su artículo 140 lo siguiente:

140. Señalización de las obras.- 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. (...)

Por otro lado, la posible contingencia a la que la reclamante achaca el no haber respetado las marcas viales de color amarillo, y sí a las de color blanco, al haber quedado al descubierto algún pequeño tramo de marcas viales de color blanco, la tiene ya prevista la propia Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y también el Reglamento General de Circulación que la desarrolla.

Efectivamente, tanto la Ley como el reglamento referidos han determinado un orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación, e incluso entre señales pertenecientes al mismo tipo, en caso de que parezcan estar en contradicción entre sí, como se desprende de la lectura de los siguientes artículos:

Artículo 54 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial:

54. Prioridad entre señales.-1 El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

- 1. Señales y órdenes de los agentes de circulación.*
- 2. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.*
- 3. Semáforos.*
- 4. Señales verticales de circulación.*
- 5. Marcas viales*

2- En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo.

De forma similar viene recogido en el artículo 133 del Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley.

Por tanto, si un conductor que va circulando por una carretera se encuentra, en un tramo de obras, marcas viales (también llamadas marcas sobre el pavimento) de color blanco y amarillas (que son señales del mismo tipo), indicando ambas los bordes de la calzada o bien delimitando los carriles con el fin de guiar la circulación, ha de hacer caso sólo a las líneas amarillas, pues se encuentra en un tramo sometido a ciertas restricciones, indicadas por señales verticales como: Peligro por la existencia de obras en la vía -indicado por la señal vertical de advertencia de peligro P-18-; Velocidad limitada a un valor inferior al normalmente autorizado si no existiesen las obras indicado por la señal vertical de restricción R-301 (con fondo de color amarillo)-; Adelantamiento prohibido -indicado por la señal vertical de prohibición R-305 (con fondo de color amarillo), y cualquier otra de las contempladas en el artículo 140 del Reglamento General de Circulación reproducido más arriba. (...)

En el caso que nos ocupa, según se desprende del informe de Atestado de la Guardia Civil, parece que queda perfectamente claro que la carretera disponía de suficientes señales verticales para dar a conocer a todos los conductores de vehículos que por ella circularan, incluida a la conductora reclamante, que el tramo en donde se produjo el siniestro que se describe en la reclamación era un tramo que se encontraba en obras y, además, se había restringido la velocidad a un nivel suficientemente bajo (40 km/h), a mi entender, para prevenir cualquier tipo de accidente de envergadura, en cuya categoría parece entrar el que nos ocupa, a juzgar por los daños materiales y, también, por los físicos, que se le reclaman a esta Administración tras su cuantificación económica."

OCTAVO.- Mediante oficio de 9 de mayo de 2011 se acuerda un trámite de audiencia y vista del expediente a la interesada, compareciendo a tal efecto su representante el 23 y presentando escrito el 25 del citado mes y año, y en el que, en síntesis, se ratifica en su escrito inicial y añade que el testigo conductor del vehículo que colisionó con el de la reclamante, declaró que en algún momento las líneas amarillas de señalización de los carriles se podían confundir con las blancas, que éstas en algunos sitios se veían bien todavía, y que otro testigo (la sobrina de la reclamante, que la acompañaba en el vehículo), ratifica lo afirmado por aquélla.

NOVENO.- El 14 de mayo de 2012 se formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación; en síntesis, por considerar, a la vista de los informes emitidos y demás prueba practicada, que no concurre la adecuada relación de causalidad entre el funcionamiento de los servicios públicos regionales de señalización de carreteras y los daños por los que se reclama indemnización, que han de imputarse a la inadecuada conducción de la reclamante, sin que exista funcionamiento anormal de dichos servicios públicos.

DÉCIMO.- En la fecha y por el órgano indicados en el encabezamiento del presente se solicitó de este Consejo Jurídico la emisión de su preceptivo Dictamen, acompañando el expediente y su 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 tramitado por la Administración regional, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en relación con el 12 del Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial (RRP).

SEGUNDA.- Legitimación, plazo de la acción y procedimiento.

I. La reclamante está legitimada, a título propio, para reclamar por los daños físicos sufridos por la misma y, en la representación conferida por su padre, por los daños sufridos por el vehículo propiedad de éste, cuya producción se imputa al anormal funcionamiento de los servicios públicos regionales.

La Consejería consultante está legitimada para resolver la reclamación, por dirigirse contra ella e imputarse los daños al funcionamiento de los servicios de conservación de carreteras de su competencia.

II. La reclamación se presentó dentro del plazo de un año previsto en el artículo 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), considerando a tal efecto que dicho plazo quedó interrumpido en su día por la pendencia del procedimiento penal reseñado en el Antecedente Primero, reanudándose tal plazo tras la finalización de aquél mediante Auto de 13 de febrero de 2011, presentándose la reclamación de referencia el 3 de diciembre de dicho año.

III. En lo que se refiere al procedimiento, no cabe oponer objeciones esenciales al respecto. Sin perjuicio de lo anterior, se advierte la demora en su tramitación, especialmente el transcurso de casi un año desde la recepción de las alegaciones de la reclamante y la formulación de la propuesta de resolución.

TERCERA.- Consideraciones generales sobre la responsabilidad patrimonial administrativa y su aplicación en materia de servicios públicos de mantenimiento y conservación de carreteras.

I. De acuerdo con lo previsto en los artículos 139 y 141 LPAC, son requisitos, para que se reconozca la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración, los siguientes:

- Que exista un daño real y efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

- Que exista una relación causal jurídicamente adecuada entre el funcionamiento de los servicios públicos y los

daños producidos.

- Que el perjudicado no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

Por otra parte, el Tribunal Supremo viene declarando de forma constante (por todas, Sentencia de 5 de junio de 1998) que no es acorde con el citado principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, de manera que para que exista tal responsabilidad es imprescindible la existencia de nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso sufrido, sin que la responsabilidad objetiva de la Administración pueda extenderse a cubrir cualquier evento. Ello, en definitiva, supone 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 dicha Administración se convierta en aseguradora universal 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, ya que de lo contrario el actual sistema de responsabilidad objetiva se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento.

II. Por lo que se refiere específicamente al instituto de la responsabilidad patrimonial en relación con accidentes en carreteras, puede decirse que su existencia puede derivar, esencialmente, de dos circunstancias:

a) Una inactividad por omisión de la Administración titular de la explotación del servicio en el cumplimiento de los deberes de conservación y mantenimiento de los elementos de las carreteras, a fin de mantenerlas útiles y libres de obstáculos en garantía de la seguridad del tráfico, tal como prescriben los artículos 15 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y 26 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia.

b) O bien una ineficiencia administrativa en la restauración de las condiciones de seguridad alteradas mediante la eliminación de la fuente de riesgo o, en su caso, mediante la instalación y conservación en la carretera de las adecuadas señales viales circunstanciales de advertencia del peligro (artículo 57, Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

Por tanto, para poder apreciar la responsabilidad de la Administración en estos casos, el examen de la relación de causalidad entre el daño y la inactividad de aquélla en la prevención de situaciones de riesgo primariamente ha de dirigirse a dilucidar si tal riesgo se da en el ámbito de responsabilidad o competencia de la Administración, es decir si la norma la compele a actuar para evitar o minimizar el riesgo en la utilización de las carreteras; pero también, yendo más allá del contenido de las obligaciones que explícita o implícitamente imponen a la Administración competente las normas reguladoras del servicio, habrá de efectuarse una valoración del rendimiento exigible en función del principio de eficacia que impone la Constitución a la actividad administrativa, tal como señala el Tribunal Supremo en sentencia de su Sala Tercera, de 7 de octubre de 1997. A esta doctrina, aunque sin citarla expresamente, alude la propuesta de resolución al indicar que el deber de vigilancia no puede exceder de lo que sea razonablemente exigible, entre lo que se encuentra una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo no instantáneo o inmediato, cuide de que el tráfico de la calzada sea libre y expedito.

CUARTA.- Relación de causalidad entre el funcionamiento de los servicios regionales de conservación de carreteras y los daños por los que se reclama indemnización. Inexistencia.

En el presente caso, la reclamante considera que los daños por los que reclama indemnización son imputables a un mal funcionamiento de los servicios públicos regionales de mantenimiento de carreteras (que incluye lo relativo a su señalización), porque, estando en obras el tramo de la carretera regional en el que sufrió el accidente a que se refiere (cuya existencia ha de tenerse por acreditada a la vista de la documentación obrante en el expediente, así como la producción de ciertos daños, sin necesidad de entrar ahora en su determinación), coexistía una señalización de carriles en color amarillo, específica de los tramos en obras, y la ordinaria de color blanco, alegando que esta última le indujo a confusión, siguiéndola, lo que la hizo introducirse, sin advertirlo, en el carril contrario de circulación, colisionando con un vehículo que venía por el mismo.

En primer lugar, cabe decir que la interesada no prueba lo alegado en el sentido de que, de seguir la señalización horizontal blanca que dice existente, y no la amarilla, se daba lugar a que los vehículos se introdujesen en el carril contrario, si bien tampoco ha negado tal extremo la Dirección General de Carreteras. En cualquier caso, partiendo de la hipótesis de que fuera cierto este concreto extremo alegado por la reclamante, de lo actuado en el expediente se desprende que el accidente no puede imputarse a la alegada deficiente señalización, que no se acredita, sino a la falta de diligencia de la reclamante, que no adecuó su conducción a las circunstancias de la zona vial en obras.

Así, debe destacarse la evidente contradicción existente entre lo expresado por la interesada el mismo día del accidente, en el *"parte general"* de asistencia sanitaria emitido por la Gerencia de Atención Primaria de Cartagena, aportado por aquélla, en el sentido de que la causa del accidente fue que *"el coche de la empresa -- llevaba las largas y le ha deslumbrado"* (f. 53 exp.), y lo expresado al día siguiente, cuando formula denuncia ante la Guardia Civil de Tráfico, en el que se refiere a las deficiencias de señalización que luego reitera en su reclamación. Si con ello la credibilidad de lo afirmado por la reclamante ya quedaría en entredicho, también apunta en la misma dirección el hecho de que, existiendo dos vehículos implicados y un parte de declaración amistosa (en el que no se hace referencia a deslumbramiento por parte del otro vehículo implicado y se refleja que la causa inmediata del accidente fue la introducción del vehículo de la interesada en el carril inadecuado, es decir, que apunta a su propia responsabilidad), la interesada no recabó la presencia de los agentes de la autoridad para que levantasen el oportuno atestado e hicieran constar las alegadas deficiencias en la señalización y la causa probable del accidente, lo que no ocurrió. Sólo consta un acta de inspección ocular extendida el 22 de noviembre de 2006, en donde, en el tramo de vía en cuestión, el agente informante expresa que existe una *"señal que indica velocidad máxima 40 km./ hora, otra que indica leve curva derecha con doble circulación, otra indica carretera en obras... se puede observar que la línea longitudinal continua ha sido tapada con asfalto, y al paso de los vehículos ha sido descubierta"*, pero nada se dice sobre el estado y los efectos de la coexistencia de líneas de señalización amarillas y blancas, a cuyo efecto ha de acudir al testimonio del conductor del otro vehículo implicado (la declaración de la sobrina acompañante de la interesada debe descartarse, vista su relación de parentesco); testigo que, frente a la pregunta de si es cierto que se veían mucho mejor las líneas blancas que las amarillas de forma que parecía que las primeras indicaban el camino a seguir, contesta que ello no es cierto, *"que no se veían mucho mejor"* (*"eso sobra..."*), y que *"había líneas amarillas y alguna blanca"*, que *"el carril estaba señalizado con las líneas amarillas y en algún momento se podía confundir con las blancas"*, pero que *"el carril provisional estaba señalizado bien con las amarillas, lo que ocurre es que algunas blancas no se habían terminado de borrar"*, y que aunque en algunos sitios éstas *"se veían bien"*, *"eso no quita para que las líneas amarillas se señalizaran bien"*.

Por otra parte, debe decirse que el hecho de que coexistan líneas de uno u otro color no implica, *"per se"* un funcionamiento anormal del servicio, pues no se ha alegado norma alguna que imponga el borrado de las líneas ordinarias (blancas) en un tramo en obras (y puede apreciarse en la práctica diaria la coexistencia de unas y otras líneas), de forma que ha de estarse a la general obligación de señalizar con la suficiente seguridad la existencia de la zona de obras, que se limite adecuadamente la velocidad (para que el conductor se ajuste a las circunstancias especiales de peligro, mayores o menores, inherentes a una obra que afecta a la circulación) y, en definitiva, a que la señalización ofrezca una razonable seguridad viaria. A la vista de las circunstancias del caso, debe tenerse en cuenta que habían suficientes señales de advertencia de la zona de obras, que se limitó la velocidad a 40

km./hora, suficiente para advertir cualquier eventualidad y para no confundirse con las líneas existentes, y que el citado testigo declara que la reclamante circulaba a unos 50 o 60 km./hora antes de que empezase a frenar y que las líneas amarillas se veían lo suficientemente bien como para indicar el sentido de la circulación.

Por todo ello, no cabe imputar la producción de los daños a la señalización existente, sino a la inadecuada conducción de la reclamante, por lo que aquéllos no pueden imputarse al funcionamiento de los servicios regionales de mantenimiento de carreteras, por lo que no procede declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración regional.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula las siguientes

CONCLUSIONES

PRIMERA.- No existe la adecuada relación de causalidad, entre el funcionamiento de los servicios públicos regionales de mantenimiento de carreteras y los daños por los que se reclama indemnización, que es jurídicamente necesaria para determinar la responsabilidad patrimonial de la Administración regional, por las razones expresadas en las Consideraciones Tercera y Cuarta del presente Dictamen.

SEGUNDA.- En consecuencia, la propuesta de resolución objeto de Dictamen, en cuanto es desestimatoria de la reclamación, se informa favorablemente.

No obstante, V.E. resolverá.