



Consejo Jurídico
de la Región de Murcia

Dictamen nº 272/2021

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 10 de noviembre de 2021, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por el Excmo. Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Murcia, mediante oficio registrado el día 2 de julio de 2021 (Registro 202100225009), sobre responsabilidad patrimonial instada por D. X, por daños sufridos debidos a accidente en vía pública del Ayuntamiento de Murcia (exp. 2021_218), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 8 de agosto de 2018, D. X, asistido de Letrado, presenta reclamación de responsabilidad patrimonial frente al Ayuntamiento de Murcia por los daños que dice haber sufrido como consecuencia de un accidente de circulación que imputa al inadecuado funcionamiento del servicio de conservación viaria dependiente de dicha Corporación.

Relata el reclamante que el 28 de agosto de 2017, cuando circulaba con su ciclomotor por la avenida Ronda Sur, “procedente de La Alberca, en dirección a la Avenida de Alicante, y al llegar a la rotonda conocida como de “Mediamarkt” y pasar la salida de la avenida de Los Dolores, al tomar la salida en dirección al Puente de la Fica, circulando por el carril central, y al pasar por el semáforo con paso de peatones que hay en el lugar, por encima de las rayas de dicho paso de peatones, la rueda delantera del ciclomotor patinó y a continuación la trasera hizo lo mismo”, cayendo al suelo y el ciclomotor encima de la pierna izquierda del conductor, que resultó con fractura multi fragmentaria de tibia y peroné, que precisó de dos intervenciones quirúrgicas para su corrección.

Tras el accidente se persona en el lugar de los hechos una patrulla de la Policía Local que en su atestado hace constar que “la calzada se encontraba ligeramente húmeda ya que había caído una ligera llovizna con anterioridad y que se apreciaba que la señalización de marcas viales en Ronda Sur había sido pintada recientemente y en concreto donde se produce el accidente se aprecian restos de marcas viales inutilizadas o que ya habían perdido su objeto (flecha de dirección) entre las franjas del paso de peatones y fuera de éstas, añadiendo que así mismo se observa transferencia de la pintura color blanco en ambas ruedas del ciclomotor, encontrándose en perfecto estado los neumáticos al realizar la inspección de los mismos, por lo que se podría decir que la caída del ciclomotor ha podido producirse al parecer como consecuencia del paso del ciclomotor por encima de la pintura del paso de peatones en cuestión, produciéndose un deslizamiento de las ruedas en el mismo, lo que posiblemente haya hecho perder la adherencia de las mismas al pavimento”.

Para el reclamante la causa del accidente y, por tanto, de los daños por los que reclama, se encuentra en “las recientísimas labores de pintura de la señalización de marcas viales en el lugar, hasta el extremo de que quedó pintura en las ruedas del ciclomotor que se encontraban en perfecto estado como indica la Policía Local, no habiéndose cerciorado los operarios que realizasen las labores de pintado de que los trabajos quedaban debidamente terminados y seca la pintura, ausentándose del lugar sin dejar ningún tipo de señalización ni advertencia”, lo que determinaría la omisión por parte del Ayuntamiento de su obligación de garantizar el uso de

las vías públicas en condiciones de seguridad.

Solicita ser indemnizado en una cantidad que todavía afirma no poder concretar al no haber terminado el proceso de estabilización de las lesiones. La indemnización también habrá de comprender los restantes daños derivados del accidente.

Propone prueba documental que acompaña a la reclamación (baja del ciclomotor, póliza de seguro, permiso de conducir, atestado, diversa documentación clínica, partes de baja laboral) y que se recabe información acerca de “las tareas de pintado de marcas viales llevadas a cabo el día del hecho”. Propone, asimismo, la testifical de la conductora del vehículo que circulaba detrás del compareciente y cuya declaración se recoge en el atestado policial, en los siguientes términos:

“Que siendo las 06:50 horas del día 28/08/2017, cuando se dirigía a su trabajo, circulaba por Avda. Ronda Sur dirección Avda. Primero de Mayo, cuando encontrándose en el interior de la rotonda observa como en la salida hacia el Puente de la Fica, el ciclomotor que circulaba más adelante de su vehículo, al pisar la raya del paso de peatones se resbala y patina, viendo como la moto hizo como un zigzag, cayendo ésta encima del conductor y luego saliendo ésta arrastrando hacia el carril derecho. (...). Que enseguida llegó la policía que se hizo cargo de la situación, y ya esperando a la ambulancia que tardó un poco más en llegar. Que el tiempo estaba algo nublado y había chispeado un poco antes del accidente, por lo que cree que cuando la moto pisó la pintura de las rayas del paso de peatones pudo resbalar y caerse”.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la reclamación, se designa instructora que procede a comunicar al interesado la información prescrita por el artículo 21.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), al tiempo que le requiere para que aporte diversa información (si ha reclamado u obtenido compensación o indemnización por los mismos hechos de cualquier otra entidad pública o privada y evaluación económica del daño) y documentación adicional. Se acuerda, asimismo, la apertura de un período de prueba.

TERCERO.- Recabado informe al Ingeniero Jefe del Servicio de Tráfico acerca de los trabajos de repintado de las marcas viales en el lugar del accidente, se informa por dicho técnico municipal que “los trabajos de repintado de Ronda Sur en la zona donde se produjo el accidente se realizaron el 11 de agosto de 2017. La pintura utilizada en dicho paso de peatones fue pintura acrílica homologada que cumple con las Normas Europeas de acuerdo con las especificaciones técnicas que se adjuntan”.

Entre dichas especificaciones de la pintura “3129CE-CITYCRIL-D BLANCO CE” destaca que se trata de una pintura acrílica, recomendada para señalización vial horizontal y especial para ciudad y carretera. Se indica, además, que “presenta como característica principal el endurecimiento rápido en profundidad. En 60 minutos endurece un 25% más que otros productos de similares características, y en 90 minutos la diferencia es de un 40% (Ensayo dureza Persoz). Por ello es recomendable para obras que requieran una puesta en servicio inmediata”. En cuanto a los tiempos de secado se indica que cumple con las normas de calidad que exigen un secado “no pick up” de 10 minutos con una tolerancia “? 30minutos”.

CUARTO.- El 15 de octubre de 2018 el interesado cuantifica de forma provisional -pues está pendiente de evaluación por el INSS para determinar si procede la declaración de incapacidad permanente-, el daño personal padecido en la cantidad de 54.255,77 euros, conforme al baremo anexo al Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en valoración efectuada por perito médico que se une al expediente.

Aporta, asimismo, nueva documentación consistente en nóminas y percepciones por ILT, contrato de trabajo en prácticas que no le fue renovado como consecuencia del accidente y finiquito.

QUINTO.- Convocada a la práctica de la prueba a celebrar el 13 de diciembre de 2018, la testigo propuesta por el interesado no comparece.

SEXTO.- Con fecha 14 de junio de 2019 se emplaza a la empresa “Multiservicios Tritón, S.A.” en su condición de adjudicataria del contrato “Servicio de mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en el término municipal de Murcia” al objeto de que se haga cargo de la reclamación o, en su caso, que presente alegaciones.

Comparece la mercantil, solicita copia de diversos documentos obrantes en el expediente y, el 28 de junio, presenta escrito de alegaciones para oponerse a la pretensión indemnizatoria, ante la ausencia de nexo causal entre el daño y el estado de la pintura en el momento del accidente. Y ello porque la aplicación de aquella en el lugar del siniestro se llevó a efecto el 11 de agosto de 2017, casi tres semanas antes del accidente. Señala, asimismo, que la pintura empleada está homologada al cumplir con las normas europeas. Rechaza que la pintura que se apreciaba en los neumáticos tras el accidente fuera la del paso de peatones, lo que no deja de ser una apreciación subjetiva, pues no existe prueba de tal circunstancia. Afirmar, asimismo, que la calzada estaba mojada por haber llovido, circunstancia ésta que silencia el interesado en su reclamación.

SÉPTIMO.- Conferido trámite de audiencia al reclamante, presenta alegaciones el 22 de julio de 2019 para solicitar que se una al expediente acreditación documental de la fecha en que se realizó el repintado de la señalización vial en la zona del accidente, pues si bien se afirma por el Ingeniero Municipal y por la contratista que lo fue el 11 de agosto de 2017, no se ha aportado prueba documental alguna que así lo corrobore. Del mismo modo, solicita que se acredite documentalmente qué pintura se utilizó, y que era correcta para el uso dado.

OCTAVO.- El 8 de noviembre de 2019, el Ingeniero Jefe del Servicio de Tráfico informa:

“... 2.- Respecto a la fecha de repintado del paso de peatones mencionado, el Servicio de Tráfico tiene un programa informático donde se registran las órdenes de trabajo que se dan a la empresa contratista, y a su vez, una vez están realizados los trabajos se incorpora documentación de dichos trabajos.

Los trabajos de repintado del paso de peatones objeto de la reclamación, estaban englobados dentro de un parte de trabajo de mayor envergadura de repintado de la Ronda Sur. Estos trabajos se realizaron en las noches del 9 al 10 de agosto y del 10 al 11 de agosto con el fin de optimizar los trabajos de repintado, e influir mínimamente en el tráfico rodado. El paso de peatones al que se hace referencia se realizó la noche del 10 al 11 de agosto.

Se adjunta imagen de la orden de trabajo mencionada del programa informático del Servicio de Tráfico de gestión de partes de trabajo (Documento adjunto 1), así como croquis realizados por la empresa en el que se reflejan las marcas viales repintadas (Documento adjunto2).

Además, por parte de la empresa Multiservicios Tritón se nos ha remitido los partes de trabajo de esos días, en los que se reflejan la fecha, dirección, trabajadores del equipo de trabajo, material y las mediciones que realizaron los trabajadores de la empresa, los cuales se aportan como documento adjunto 3”.

NOVENO.- Por la Policía Local se envía informe sobre el atestado policial, que precisa:

“... Que en diligencias se hace constar lo que se observa en el lugar del accidente en el momento de la llegada de Atestados, encontrándose la calzada aún húmeda por la reciente lluvia caída que, aunque no intensa, sí duró lo suficiente como para que el pavimento se encontrara todavía mojado en el momento que se produjo el accidente. Que entre las franjas de paso de peatones se observa restos de señalización anterior de marcas viales inutilizadas (es lo que se observa en el lugar).

Que por lo tanto el informe del instructor se realiza en base a la manifestación del implicado en el accidente, la de la testigo incluida e identificada en diligencias como M..., la cual circulaba detrás y observa la caída del ciclomotor junto a su conductor, ya que manifiesta que “resbala y patina”, a los restos transferidos de pintura blanca a ambas ruedas del vehículo, aun encontrándose en buenas condiciones los neumáticos del mismo, por lo que se deduce una pérdida de adherencia al pavimento, y esto es a criterio de la unidad por lo observado in situ, por la formación y experiencia adquirida en la sección de atestados, así por la similitud en accidentes de esta índole, desconociendo factores externos de cuando, en qué condiciones se pintó la señalización del paso de peatones, si se encontraba totalmente seco o no en el momento del accidente, así como si la composición de dicha pintura contiene o no elementos susceptibles de deslizamiento al mojarse.

Que la unidad actuante no hace mención ni entra a valorar si las lesiones que presenta el conductor son causales o casuales, solamente hace constar la “posibilidad de que al parecer” ante la falta de adherencia de la rueda al pavimento a su paso por el paso de peatones, cuya pintura se ve claramente que se transfiere a la rueda del ciclomotor, se hubiera podido producir dicho deslizamiento, patinando y posterior caída del ciclomotor”.

DÉCIMO.- Conferido nuevo trámite de audiencia a la contratista, presenta escrito de alegaciones de 24 de febrero

de 2020, para reiterarse en la improcedencia de la pretensión indemnizatoria y en los argumentos esgrimidos con anterioridad. Afirma, además, que los trabajos se realizaron con pintura que reunía los requisitos técnicos legales exigibles a la pintura sobre este tipo de superficies, aportando ficha técnica del material empleado.

UNDÉCIMO.- El 19 de noviembre de 2020 presenta nuevo escrito de alegaciones el actor para insistir en que de la documentación aportada al expediente no se deduce de forma indubitada que los trabajos de pintura en la zona del accidente se realizaran en el día 11 de agosto de 2017 ni que la pintura empleada tuviera las características indicadas en las fichas técnicas aportadas al expediente tanto por la Administración como por la contratista, dado que el texto de tales fichas es posterior a la fecha de los trabajos de pintura.

DUODÉCIMO.- Por la correduría y por la compañía aseguradora del Ayuntamiento se presentan dos escritos de alegaciones en los que rechazan la pretensión indemnizatoria con base en la ausencia de prueba por parte del interesado del mecanismo causal de la caída y que, en cualquier caso, la existencia de un contratista, que sería el responsable último del accidente, impediría imputar el daño a la Administración.

DECIMOTERCERO.- Con fecha 22 de junio de 2021 se formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación al no apreciarse por la instructora del procedimiento la concurrencia de todos los elementos a los que el ordenamiento jurídico anuda el nacimiento de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, singularmente el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público viario y el daño alegado.

En tal estado de tramitación y una vez incorporados los preceptivos extracto de secretaría e índice de documentos, se remite el expediente al Consejo Jurídico en solicitud de dictamen el pasado 2 de julio de 2021.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El dictamen se solicita con carácter preceptivo a la luz de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en concordancia con el artículo 81.2 LPACAP, toda vez que la cuantía de la reclamación dirigida frente al Ayuntamiento es superior a 50.000 euros.

SEGUNDA.- Legitimación, plazo y procedimiento.

I. La reclamación se ha presentado por persona legitimada para ello, dado que, cuando de daños físicos se trata, la acción para exigir su resarcimiento corresponde en primer término a quien los sufre en su persona, a quien ha de reconocerse la condición de interesada a los efectos previstos en los artículos 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

La legitimación pasiva corresponde al Ayuntamiento consultante en tanto que titular del servicio público viario a cuyo funcionamiento se imputa el daño.

II. La acción se ejercitó el 8 de agosto de 2018, dentro del plazo anual que para la prescripción del derecho a reclamar establece el artículo 67.1 LPACAP, toda vez que el accidente del que se derivan los daños físicos por los que se reclama tuvo lugar el 28 de agosto del año anterior, y ello sin necesidad de considerar la fecha muy posterior de curación o estabilización de las lesiones, momento al que atiende la norma para la fijación del dies a quo del indicado plazo prescriptivo.

III. El examen conjunto de la documentación remitida permite afirmar que se han cumplido los trámites legales y reglamentarios que integran esta clase de procedimientos.

TERCERA.- Elementos de la responsabilidad patrimonial. Nexo causal y antijuridicidad: inexistencia.

I. En el ámbito de las Administraciones Locales, el art. 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), dispone 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”, texto que reitera el art. 223 del Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 2568/86, de 28 de noviembre. Por otra parte, el art. 3.1 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, establece que “son bienes de uso público local los caminos, plazas, calles, paseos, parques, aguas de fuentes y estanques, puentes y demás obras públicas de aprovechamiento o utilización generales cuya conservación y policía sean de la competencia de la entidad local”. Y es incuestionable que los Municipios ostentan competencia en materia de pavimentación y, por extensión, de mantenimiento de las vías públicas urbanas, tanto calzadas como aceras (arts. 25.1, letra d y 26.1, letra a, LBRL), al objeto de garantizar unas adecuadas condiciones de seguridad para el tránsito de vehículos y personas.

La responsabilidad patrimonial dimanante de la actuación administrativa tiene su fundamento primario en el artículo 106.2 de la Constitución: “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”. A partir de lo anterior, los elementos constitutivos de esta institución estaban contenidos en los artículos 139 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), habiendo sido precisados por constante jurisprudencia del Tribunal Supremo y reiterada doctrina del Consejo de Estado. Hoy vienen establecidos en los artículos 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), y, en los aspectos formales, se regulan ciertas especialidades de los procedimientos de responsabilidad patrimonial en los artículos 65, 67, 81, 91 y 92 LPACAP.

En síntesis, para que proceda estimar la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública deben concurrir los siguientes requisitos:

- La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.
- Que el daño o lesión sufrida sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos en una adecuada relación causa a efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran interrumpir el nexo causal.
- Ausencia de fuerza mayor.
- Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño de acuerdo con la Ley.

De donde se desprende que, cuando la Administración Pública, como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de sus servicios públicos, ocasiona un daño a los particulares en cualquiera de sus bienes o derechos, éstos tienen el derecho a que aquélla les indemnice, salvo en los casos de fuerza mayor. Además, el daño tiene que ser efectivo, evaluable económicamente con relación a una persona o grupo de personas, siempre que éstas no tengan el deber jurídico de soportarlo de acuerdo con la Ley. De esta manera, la responsabilidad patrimonial de la Administración se presenta configurada como una responsabilidad fuertemente objetivada y directa.

Ahora bien, a este respecto, el Consejo Jurídico, al igual que lo ha hecho en anteriores Dictámenes, ha de destacar que si bien es cierto que nuestro ordenamiento jurídico configura un régimen de responsabilidad patrimonial de carácter objetivo, éste no convierte a la Administración en una aseguradora que deba responder automáticamente por el solo hecho de que el evento dañoso se haya producido como consecuencia de la utilización de bienes o servicios públicos con independencia del actuar administrativo, porque, de aceptar esta tesis, el régimen de responsabilidad patrimonial se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico (sentencias del Tribunal Supremo de 5 de junio de 1998 y de 27 de mayo de 1999).

A pesar de que el tenor literal del artículo 32.1 LPACAP 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.

La naturaleza objetiva o por el resultado de la responsabilidad administrativa excluye la necesidad de acreditar el dolo o culpa en la actuación de los titulares o gestores de la actividad administrativa que ha generado un daño; por ello "debe concluirse que para que el daño concreto producido por el funcionamiento del servicio a uno o varios particulares sea antijurídico basta con que el riesgo inherente a su utilización haya rebasado los límites impuestos por los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social. No existirá entonces deber alguno del perjudicado de soportar el menoscabo y, consiguientemente, la obligación de resarcir el daño o perjuicio causado por la actividad administrativa será a ella imputable" (STSJ Cataluña, núm. 1137/2004, de 11 de noviembre).

II. El establecimiento y mantenimiento del dominio público viario constituye un servicio público a los efectos previstos en el sistema de responsabilidad patrimonial. De esa caracterización se desprende la obligación que corresponde a la Administración Pública de mantener libres y expeditas las vías públicas, y procurar su mantenimiento y conservación. En efecto, el artículo 21 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece que la explotación de la carretera comprende el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad viaria, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera, sin perjuicio de las competencias atribuidas legalmente en materia de señalización a los organismos responsables de la gestión del tráfico. En parecidos términos se expresa el artículo 26.1 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia (LCRM) en cuanto a la conservación y mantenimiento de las vías.

A mayor abundamiento, el apartado 2 de ese último precepto añade que las operaciones de conservación y mantenimiento abarcan asimismo las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en correctas condiciones de seguridad, fluidez y comodidad. Ello incluye, entre otros deberes, el de procurar la eliminación de las fuentes de riesgo o, en su caso, la instalación en la carretera de las adecuadas señales viales circunstanciales de advertencia del peligro que pudiera existir, como determina el artículo 57 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TRLT), aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Si bien la normativa de carreteras citada tiene por objeto a las carreteras estatales y autonómicas y no tanto a las vías urbanas, lo cierto es que los deberes que imponen a las Administraciones titulares de las carreteras pueden ser trasladados sin dificultad a estas últimas vías de comunicación, pues concurren sobre ellas similares circunstancias de titularidad pública (municipal en el supuesto sometido a consulta, conforme a lo establecido en el artículo 25, letra d) LBRL), interés público y finalidad en su uso que en las restantes vías, respecto de las que las diferencias sustanciales aparecen referidas a sus destinatarios principales.

Por tanto, para poder apreciar la responsabilidad de la Administración, 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 le 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.

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. Ello en modo alguno supone que se configure en todo caso a la institución de la responsabilidad patrimonial administrativa como de índole culpabilística, pues la aplicación del criterio del estándar en la prestación de servicios públicos implica que, si no hay obligación de funcionamiento del servicio público conforme al parámetro o nivel de que en cada caso se trate, la cuestión no estribará en si la Administración tiene o no culpa, sino, desde el punto de vista de la relación de causalidad, en que la actividad o

inactividad administrativa no ha sido causante del daño, en cuanto no podrá decirse que haya existido una omisión pública indebida generadora del mismo. Y, visto desde la perspectiva del deber jurídico del ciudadano de soportar el daño (artículo 32.1 LRJSP), cuando no hay omisión indebida de la Administración, 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 concurra él mismo a la producción del daño (o exista otro tercero responsable).

Y esto último porque, como hemos recordado en numerosos Dictámenes (por todos, el número 248/2014), "cabe recordar aquí que el artículo 19.1 TALT establece que "todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse". Hoy, el artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, dispone que el conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.

III. Como se dejó expuesto con anterioridad, el reclamante considera que los daños por los que solicita una indemnización son imputables a la Administración municipal debido a que la pintura del paso cebra sobre la que resbaló su ciclomotor, bien estaba fresca por haber sido aplicada sobre la calzada poco tiempo antes del accidente (escrito inicial de reclamación), bien era deslizante (escrito de alegaciones presentado con ocasión del trámite de audiencia). En uno u otro caso, la vía incumplía la obligación municipal de mantenerla en condiciones adecuadas, con el fin de que el tráfico rodado se desenvuelva en las debidas condiciones de seguridad.

La propuesta de resolución, por su parte, sostiene que se desconoce cuál fue la causa de la caída y qué factor o elemento fue el que originó la caída del reclamante, toda vez que la prueba aportada por el actor no es suficiente para acreditar tales elementos. Así, la testigo propuesta no acudió a declarar tras ser emplazada por la Administración y el informe policial fue realizado por unos agentes que acudieron al lugar de los hechos con posterioridad al accidente, por lo que no pudieron presenciarlo.

A la luz del expediente, entiende el Consejo Jurídico que cabe considerar probado que el accidente se produjo en el lugar, fecha, hora y modo descrito por el actor, es decir, que sufrió una caída del ciclomotor al transitar sobre el paso cebra. A tal efecto es de señalar que, aun cuando la testigo no atendió a la cita de la instructora para la práctica de la prueba, no puede desconocerse por esta sola circunstancia el contenido de su declaración que se incorpora al informe policial obrante en las actuaciones y en el que afirma que estaba situada detrás del hoy actor y pudo observar cómo "al pisar la raya del paso de peatones se resbala y patina, viendo como la moto hizo como un zigzag, cayendo ésta encima del conductor (...) había chispeado un poco antes del accidente, por lo que cree que cuando la moto pisó la pintura de las rayas del paso de peatones pudo resbalar y caerse". Del mismo modo, la impresión de los agentes actuantes al llegar al lugar del accidente es la que se refleja en el atestado y que coincide con el mecanismo de producción del siniestro relatado por la testigo.

Ahora bien que el accidente se produjera en la forma descrita no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración municipal. Y ello en atención a las siguientes consideraciones:

a) En primer lugar porque del expediente se desprende que los trabajos de pintura de la señalización horizontal en la zona se realizaron en la noche del 10 al 11 de agosto de 2017, es decir, entre 18 y 17 días antes del siniestro, por lo que cabe descartar que la pintura del paso cebra estuviera fresca, como alegó el actor en su escrito inicial de reclamación.

En contestación a las dudas manifestadas por el reclamante acerca de la fecha de realización de los trabajos, la Administración no sólo ha aportado el informe de una funcionaria municipal, la Ingeniera Jefe del Servicio de

Tráfico, que, sin ofrecer a juicio de este Órgano Consultivo dudas de veracidad, certifica el momento del repintado de la señalización vial, sino también la orden de trabajo cursada al contratista, en la que se aprecia cómo en relación con el día 10 de agosto de 2017 se contempla, dentro de la partida 1.04-M2, el “Repintado de paso de peatones, cebreado de islas y líneas de (ilegible) PINTURA ACRÍLICA BLANCA tipo ciudad, incluso pp de limpieza de firme y (ilegible) Repintado” en la Calle Ronda Sur y con una superficie total de pintura de 922,60 metros cuadrados (folio 193 del expediente).

Por la contratista se aporta, además, el parte de trabajos correspondiente a las noches del 9 al 11 de agosto, incluido un plano con las mediciones efectuadas por los trabajadores de las actuaciones realizadas (folios 196 y 199 y ss del expediente). En los partes de trabajo de ambas noches se indica que en la primera noche se pintaron 292 metros cuadrados de paso cebra, y en la segunda 517,5 metros cuadrados, todos ellos en la calle “Ronda Sur”, con pintura blanca “Citycril”.

b) Del mismo modo, no se ha demostrado que la pintura fuera deslizante. Este extremo, atendidas las reglas sobre carga de la prueba positivizadas por el artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil correspondía probarlo al reclamante, toda vez que con ocasión del trámite de audiencia afirma que esa pudo ser la causa de la pérdida de adherencia de las ruedas sobre el firme.

Sin embargo, no ha traído al procedimiento una prueba que así lo corrobore, pues ni la testigo ni el atestado policial afirman que el material utilizado para la señalización fuera especialmente resbaladizo. En realidad, el actor se ha limitado a combatir por motivos meramente cronológicos las fichas técnicas de la pintura que aportan tanto la Administración como el contratista (versiones de 2018 y 2020, respectivamente, cuando los trabajos de pintura se realizaron en 2017) y que acreditan que la pintura utilizada cumple con las especificaciones establecidas para la señalización vial. A tal efecto, es de señalar que, si bien el principio de facilidad probatoria puede modular la carga de la prueba entre las partes del procedimiento, no puede llevarse al extremo de invertir las reglas que la rigen, obligando a la Administración a probar que la imputación que realiza el actor no es cierta, cuando a éste no le resultaría imposible ni especialmente dificultoso probar lo que alega.

Es evidente que traer al procedimiento la ficha técnica de la pintura utilizada en la versión vigente al momento de su utilización por el Ayuntamiento no parece que revistiera una especial dificultad, pues a tal efecto pudo acudir el actor al fabricante, que está perfectamente identificado en el expediente. Y es que la prueba de que la pintura utilizada era deslizante y que, al contrario de lo indicado en las especificaciones técnicas del producto, no resultaba apta para su uso en la vía pública, le corresponde al actor, singularmente mediante la aportación de un informe pericial que así lo establezca, lo que no ha hecho, por lo que en consecuencia habrá de soportar las consecuencias de la falta de acreditación de tal circunstancia o hecho constitutivo de su pretensión. En esta línea, la STSJ Andalucía, Contencioso, Sede Sevilla, núm. 1280/2007, de 26 de diciembre, señala:

“...de lo que se trata, en definitiva, es de que la actora no ha acreditado indubitadamente, como le es exigible, la relación causa-efecto pretendida. La actora debió, y no hizo, acreditar las características técnicas de la pintura utilizada así como que esta efectivamente es deslizante cuando se encuentra humedecida, lo que al no hacerlo hace imposible que pueda prosperar su pretensión, y sin que las pruebas que pretendía utilizar pudiera variar en absoluto el resultado de esta resolución puesto que ni los Policías Locales fueron testigos presenciales ni técnicos en la materia, ni estos hacen constar en el atestado que la pintura del paso de cebra el día de los hechos fuese especialmente deslizante, ni la testigo presencial puede aportar más datos, no puestos en duda, que el hecho de que el accidente se produjo al pasar por el paso de cebra, pero nunca que éste fue consecuencia de la deficiente adherencia de la pintura utilizada en el mismo”.

Si a lo anterior se une que el suelo estaba mojado como consecuencia de la lluvia caída, y que ello constituye según máximas de la experiencia un mayor riesgo de caídas para vehículos de dos ruedas dada su natural inestabilidad, no aprecia el Consejo Jurídico la necesaria conexión causal entre el funcionamiento del servicio público de conservación viaria y el daño alegado, ni su antijuridicidad, por lo que no procede declarar la responsabilidad de la Administración reclamada.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula la siguiente

CONCLUSIÓN

ÚNICA.- Se dictamina en sentido favorable la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación, toda vez que no concurren todos los elementos generadores de la responsabilidad patrimonial de la Administración, en particular, el nexo causal y la antijuridicidad del daño.

No obstante, V.E. resolverá.

