



Consejo Jurídico
de la Región de Murcia

Dictamen nº 216/2024

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 1 de agosto de 2024, 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 10 de abril de 2024 (REG 202400124294), sobre responsabilidad patrimonial instada por D. X en representación de D. Y, por daños debidos a accidente en vía pública (exp. 2024_117), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 3 de agosto de 2021, un Letrado que dice actuar en representación de D. Y, presenta reclamación de responsabilidad patrimonial frente al Ayuntamiento de Murcia, por los daños sufridos por este último como consecuencia de un accidente de circulación en una vía urbana de titularidad municipal.

Relata la reclamación que el 7 de agosto de 2020, sobre las 20:15 horas, el Sr. Y circulaba con su motocicleta Yamaha YZF-R1, matrícula --, por la Avenida Príncipe de Asturias de la ciudad de Murcia, en dirección a la Avenida Juan Carlos I, cuando sufrió un accidente que le provocó, entre otros daños, la amputación de un brazo y una pierna, por lo que se le ha reconocido una Gran Invalidez.

Si bien reconoce que del atestado policial se infieren circunstancias imputables a la conducción, estima que también concurrieron en la producción del accidente otros factores que vinculan causalmente los daños con la actuación municipal de construcción y conservación de las vías de titularidad pública. En concreto, alega *“la existencia de otras causas concurrentes en la producción del siniestro consistente en la existencia un bache e irregularidades en el pavimento asfáltico en el lugar donde se produce la pérdida de control de la motocicleta, la existencia de pendiente transversal de la calzada por la que circulaba la motocicleta en zona de curva y la excesiva altura del bordillo en zona de separación de calzada principal y secundaria por no respetar lo establecido en las diferentes disposiciones reglamentarias que regulan estas circunstancias como la Instrucción de Carreteras Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma. 3.1-IC de Traza do, el Decreto 39/1987, de 4 de junio sobre supresión de barreras arquitectónicas, la Orden de 15 de octubre de 1991 de la Consejería de Política*

Territorial, Obras Publicas y Medio Ambiente sobre accesibilidad en espacios públicos y edificación". Manifiesta que a esta conclusión llega un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, cuya prueba pericial anuncia, pero no incorpora a su reclamación.

Informa, asimismo, de que el siniestro ha dado lugar a la incoación de las Diligencias Previas I655/2020, seguidas ante el Juzgado de Instrucción número 8, de Murcia.

Solicita que se inicie el procedimiento de responsabilidad patrimonial y propone su terminación convencional mediante acuerdo indemnizatorio, en una cantidad que no precisa.

Propone prueba documental (la presentada junto a la reclamación), testifical del pasajero de la motocicleta, y que también resultó lesionado en el accidente, y anuncia la presentación de prueba pericial una vez se disponga de ella. Aporta, en relación con esta última, designación por el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles de un Auditor de Seguridad Vial.

Se solicita, asimismo, la suspensión del procedimiento en tanto se resuelve el procedimiento penal.

Junto a la reclamación se aporta un documento privado por el que el Sr. Y apodera al Letrado actuante, quien también consta como representante del interesado en las diligencias penales instruidas por el accidente.

Se une a la reclamación, asimismo, atestado de la Policía Local de Murcia que, en base a la inspección ocular del lugar de los hechos y a la declaración de los testigos presenciales, concluye como sigue:

"...parece que el accidente pudo tener la siguiente secuencia, salvo superior criterio, y a la espera de la investigación en profundidad del siniestro: Que la motocicleta circulaba por Avda. Príncipe de Asturias, sentido Avda. Juan Carlos I, y realiza una maniobra temeraria conocida como "caballito" y según testigos a gran velocidad, siendo en el momento de la bajada de la rueda delantera y llegando a una curva leve de la vía a izquierdas cuando pierde el control de la motocicleta cayendo en primer lugar el pasajero y saliendo despedido junto a la motocicleta el conductor, que prosigue circulando hasta llegar a la acera del margen derecho de la calzada y tras un carril auxiliar, donde queda el conductor junto al bordillo con el que se golpea, y la motocicleta tendida sobre su lado derecho. Que se hace constar que existen restos orgánicos en la parte del sillín trasero, donde queda enganchado el brazo del motorista que no consigue liberar. Esta es la causa por la que pro sigue junto con la motocicleta".

El atestado identifica a tres testigos del suceso y deja constancia de que el estado del conductor de la motocicleta, en el seguimiento realizado en las horas siguientes al accidente, *"es grave, que ha perdido un brazo, ingresado en UCI, pero según indican estable"*.

Se aporta junto a la reclamación diversa documentación clínica acreditativa del estado y evolución del Sr. Y (de 44 años al momento del accidente), así como resolución del INSS por la que se le concede pensión de incapacidad

permanente en el grado de gran invalidez. De esta documentación se desprende el siguiente cuadro de secuelas: *“Amputación de dos miembros (MSD y MID), dolor de miembro fantasma, MSI no útil actualmente por lesión severa del plexo braquial izquierdo. MII aún con fracturas en proceso de consolidación. Dependiente por su situación actual para toda ABVD. Posible cierta recuperación a medio plazo con prótesis adaptadas a intentar al menos conseguir la deambulación”*.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la reclamación, por Decreto de 7 de septiembre de 2021 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 (LPAC), al tiempo que acuerda la apertura de un período ordinario de prueba y requiere al reclamante para que declare si ha percibido alguna indemnización relativa a los mismos hechos por los que se reclama, o si existe algún otro procedimiento sobre ellos. Además, deberá efectuar la evaluación económica de los días de baja.

Dicho requerimiento se atiende mediante escrito de 7 de octubre de 2021, si bien no se cumplimenta el extremo relativo a la evaluación económica del daño, al no haber alcanzado la estabilización lesional y no contar todavía con los informes periciales que permitan efectuar dicha cuantificación, si bien se compromete a aportarlos tan pronto cuente con ellos.

Aporta el reclamante copia de la documentación remitida por la Policía Local al Juzgado de Instrucción. En ella constan las declaraciones tanto del conductor como del pasajero de la motocicleta.

La declaración del conductor, Sr. Y, no pudo realizarse antes del 23 de septiembre de 2020, dada la gravedad de sus heridas y el necesario tiempo de recuperación. Preguntado sobre la forma en que se ha producido el accidente, refiere que *“tras una comida con los compañeros de trabajo y desplazarse a comprar una pieza de recambio para uno de sus compañeros, circulaba por Avda. Príncipe de Asturias con el casco de protección debidamente abrochado, con las luces de cruce activadas, a una velocidad de unos 50 Km/h con un pasajero, y pierde el control de la motocicleta por causas que desconoce y cayendo al suelo y no recordando nada más”*.

Preguntado si realizó alguna maniobra peligrosa como frenada o caballitos, manifiesta que no realizó ningún caballito.

La declaración del pasajero ante la Policía Local se produce el 12 de agosto de 2020, cinco días después del accidente, y manifiesta que *“viajaba como pasajero en la motocicleta matricula --, por Avda. Príncipe de Asturias en dirección a Avda. Juan Carlos I, cuando el conductor intentó introducirse la vía de servicio colisión con la media (sic) que separa la vía principal con la vía de servicio, cayendo el pasajero al suelo. Que preguntado por la velocidad a la que circulaba manifiesta que no lo recuerda con exactitud, aproximadamente unos 70 km/h”*.

TERCERO.- Solicitado por la instrucción el informe de Ingeniería Civil del Ayuntamiento, se evacua el 22 de diciembre de 2021, con el siguiente contenido:

“...el ingeniero que suscribe le informa que dicha avenida se encuentra en buen estado de conservación, sin que existan desperfectos ni deformaciones que impidan su normal funcionamiento por parte de los usuarios de la vía

pública.

No obstante, indicar que a la hora de alegar daños debe tenerse en cuenta que el límite de velocidad en dicha zona es de 50 km/h.

Cabe indicar que de acuerdo con el artículo 45 del Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003 de 21 de noviembre), "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 ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 19.1 del texto articulado)."

Se adjuntan fotografías...".

CUARTO.- Recabado por la instrucción informe de la Policía Local, se remite el evacuado el día de los hechos por los dos agentes actuantes, con el visto bueno del Inspector Jefe del Servicio. Se expresa en los siguientes términos:

"Que en el día de la fecha la unidad Zulu 13 solicita la asistencia de Atestados, encontrándose dicha unidad atendiendo un accidente de circulación acontecido en Avd. Príncipe de Asturias, de Murcia, donde una motocicleta de gran cilindrada ha perdido el control saliéndose de la vía, resultando heridos conductor y pasajero.

Que la motocicleta matrícula --, parece que era conducida por D. Y con DNI ..., nacido el 05/01/1976, domiciliado en Calle ..., --, Murcia, el cual se encuentra en estado grave, estando atendido en el interior de la ambulancia a la llegada de la unidad de Atestados, marchándose del lugar inmediatamente escoltada por la unidad Zulu 13 al hospital Virgen de la Arrixaca.

Que el pasajero es atendido por otra ambulancia en el lugar de los hechos, siendo trasladado al hospital Virgen de la Arrixaca minutos después. Se identifica como D. z con DNI ..., nacido el 24/07/1984, domiciliado en Avd. ..., --, Murcia. Que los agentes actuantes no localizan ninguna huella próxima, salvo un pequeño roce en el bordillo que parece reciente, pudiendo perder el control del vehículo. Que así mismo se localiza un testigo, conductor de otra ambulancia, que observa a la motocicleta circular previamente, sin observar la colisión. Que se identifica como D. P con DNI ..., el cual manifiesta verbalmente a los agentes que circulaba realizando caballitos, pudiendo ser esta la causa de la pérdida de control de la motocicleta.

Que se realiza Atestado con número 2477-2020.

Que tras realizar gestiones en el hospital Virgen de la Arrixaca, se desconoce su estado a las 21:45 horas.

Que se finaliza el servicio sin otra novedad digna de mención”.

QUINTO.- Consta en el expediente la prueba testifical del pasajero (Sr. Z), quien manifiesta que es compañero de trabajo del reclamante. A solicitud de la instructora relata cómo ocurrieron los hechos, en los siguientes términos: *“Íbamos los dos en la moto por esa Avda y al querer coger la vía de servicio del lado derecho, al meter la moto en esa vía nos dimos con el bordillo. Yo salí despedido por los aires y al parecer él se quedó enganchado en la moto lo que le provocó las heridas tan graves. De la carretera tan ancha (se refiere a la Avda) y cambia a un carril más estrecho”*.

A preguntas de la instructora manifiesta que no recuerda la velocidad a la que circulaban, pero que no iban rápidos, que el conductor frenó antes del impacto con el bordillo, que no iban haciendo “caballitos”, que no sabría decir si había alguna deficiencia en la calzada, que no circulaban vehículos delante de la motocicleta y que, aunque no lo sabe, pero seguro que el Sr. Y había circulado antes por el lugar del accidente.

SEXTO.- Por la instructora se acuerda, de oficio, tomar declaración a los tres testigos identificados en el atestado policial, de lo que se da traslado al interesado por si es de su interés comparecer a la práctica de la prueba.

Consta la declaración de una de las testigos, que es del siguiente tenor literal:

“... Iba hacia mi coche y escucho una moto que aceleró fuerte, iba a una gran velocidad. Iban a mucho más de 50 km/h. Veo una moto de carretera con dos personas y veo que iba haciendo el "caballito". Por los árboles, los pierdo de vista y veo algo rodar a lo lejos. Justo el momento del accidente no lo vi. Me acerco a verlo y veo la moto en el suelo, uno de ellos tirado en el suelo con el brazo seccionado y la otra persona no sé dónde estaba. Cuando me acerqué y hablé con el policía vi que parece que el accidente fue en la separación entre la vía principal y la auxiliar que hace un poco de curva, el conductor debió de coger la auxiliar de forma recta. A la velocidad que iban, en un momento pierde el control, con el policía vimos que pudieron chocar con el bordillo. Iban a muchísima velocidad. Creo que en el momento del accidente no había gran tráfico”.

SÉPTIMO.- Por el Departamento de Ingeniería Civil se aporta nuevo informe, de 22 de noviembre de 2022, en el que se indica que la zona en la que se produjo el accidente fue ejecutada en el año 2001 en el marco del Proyecto de Urbanización del Plan Parcial CR5 UE-1, por “Urbamusa”, entidad que también asumió la redacción del proyecto.

Acerca de las imputaciones del interesado sobre el estado de la calzada, el Ingeniero autor del informe se remite a lo ya señalado en el anterior informe del Departamento (Antecedente tercero de este Dictamen), sin perjuicio de añadir ahora que *“En relación con la alegación de deficiencias en el diseño de la vía pública debemos indicar que los parámetros geométricos del vial corresponden con los aplicados usualmente en las actuaciones del Ayuntamiento de Murcia, especificado que la pendiente transversal con la que se dota a la calzada corresponde con la que se utiliza para la evacuación de las aguas de escorrentía hacia los imbornales. Por otro lado, el contenido de la Orden FOM7273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC de Trazado, de la Instrucción de Carreteras se aplica a carreteras de la Red de Carreteras del Estado de acuerdo con el apartado 1.2 de Norma”*.

OCTAVO.- El 9 de enero de 2023, la instrucción comunica a la empresa “Urbanizadora Municipal, S.A.” (Urbamusa) la presentación de la reclamación al efecto de que se haga cargo de ella o que presente alegaciones en el plazo de 10 días.

NOVENO.- El 15 de septiembre de 2023 se notifica la apertura de un trámite de audiencia al actor, que presenta escrito en el que se limita a ratificarse en las alegaciones vertidas en su reclamación inicial.

DÉCIMO.- Conferido trámite de audiencia a la aseguradora (MAPFRE) del Ayuntamiento de Murcia, presenta alegaciones el 21 de febrero de 2024, para rechazar la existencia de responsabilidad patrimonial toda vez que el accidente se debió a la culpa exclusiva de la víctima, quien conducía de forma temeraria en el momento de sufrir el siniestro.

UNDÉCIMO.- Requerido el interesado para concretar la evaluación económica del daño reclamado, contesta el 26 de marzo de 2024 que, a dicha fecha, todavía es imposible fijar el montante final de la indemnización que se solicita, pero que, en cualquier caso, será superior a 50.000 euros.

DUODÉCIMO.- Con fecha 27 de marzo de 2024, se formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación, al considerar la instructora que no concurren todos los elementos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración, en la medida en que no existe relación causal entre el funcionamiento del servicio público municipal y el daño alegado, que se debió en exclusiva a la actuación de la víctima.

DECIMOTERCERO.- Por Decreto de 3 de abril de 2024 se acuerda remitir el expediente al Consejo Jurídico en solicitud de dictamen, que se recibe en este Órgano Consultivo, junto con los preceptivos extracto de secretaría e índice de documentos, el pasado 10 de abril de 2024.

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 se estima que la cuantía de la reclamación dirigida frente al Ayuntamiento es superior a 50.000 euros.

SEGUNDA.- Legitimación, plazo para reclamar y procedimiento.

I. Cuando de daños físicos o psíquicos a las personas se trata, la legitimación para reclamar por ellos corresponde, de forma primaria, a quien los sufre en su persona, lo que determina que el legitimado en el supuesto sometido a consulta sea el propio actor respecto de las lesiones por las que reclama.

La legitimación pasiva corresponde al Ayuntamiento de Murcia, en su condición de titular del servicio público de conservación y mantenimiento de las vías urbanas, a cuyo defectuoso funcionamiento se imputa el daño reclamado.

II. La reclamación del Sr. Y se ha presentado dentro del plazo anual que para la prescripción del derecho a reclamar establece el artículo 67.1 LPACAP, toda vez que se ha ejercitado el 3 de agosto de 2021, antes del transcurso de un año desde la fecha del accidente (7 de agosto de 2020) a consecuencia del cual se produjeron los daños por los que se reclama, y ello sin necesidad de entrar a considerar la fecha, muy posterior, de estabilización o curación de las lesiones alegadas, a la que el indicado precepto legal vincula el *dies a quo* del plazo prescriptivo de los daños físicos.

III. Se ha seguido el procedimiento previsto en la LPAC para la tramitación de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial, sin que se observen carencias esenciales, obrando en el expediente el informe del servicio a cuyo funcionamiento se imputa el daño y el trámite de audiencia a los interesados, que junto con la solicitud de este Dictamen constituyen los trámites preceptivos de este tipo de procedimientos.

Ha de efectuarse, no obstante, una consideración acerca de la prueba testifical practicada a propuesta del actor. No consta que por la instructora se notificara al interesado el inicio de las actuaciones necesarias para la realización de las pruebas admitidas, ni que se consignara el lugar, fecha y hora en que se practicaría la prueba (artículo 78.1 y 2 LPAC). No obstante, con ocasión del trámite de audiencia, el Letrado del interesado no ha formulado protesta alguna acerca de este modo de proceder, ni ha alegado una eventual indefensión por no poder participar en la prueba por él propuesta, por lo que estima el Consejo Jurídico que no procede retrotraer el procedimiento, para que se efectúe la prueba previo cumplimiento de la indicada notificación, y que se puede entrar a conocer del fondo del asunto, sin perjuicio de recordar a la instrucción sobre la necesidad de extremar el rigor en el cumplimiento de aquellos trámites que tienen como finalidad la garantía del principio participativo y contradictorio en el procedimiento.

TERCERA.- Responsabilidad patrimonial de la Administración por daños sufridos en accidentes de tráfico: caracterización general.

I. El ordenamiento jurídico español contempla un sistema de responsabilidad patrimonial por los daños que se causen como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos que encuentra su fundamento en los artículos 9.3 y 106.2 de la Constitución y que se regula en el artículo 32 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

De acuerdo con lo establecido en este último precepto, los particulares tienen derecho a ser indemnizados por las

Administraciones Públicas correspondientes de 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 normal o anormal de los servicios públicos.

Por tanto, de conformidad con lo dispuesto en este bloque normativo, en la constante jurisprudencia que lo interpreta y en la doctrina del Consejo de Estado y de este Consejo Jurídico, son requisitos que deben concurrir para afirmar la responsabilidad extracontractual de las Administraciones Públicas los siguientes:

1º. Que se produzca en los bienes y derechos de los particulares una lesión antijurídica, es decir, un perjuicio que no tengan el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. La antijuridicidad se entiende de manera objetiva, en el sentido de que no exista causa de justificación legalmente prevista que imponga el referido deber de tolerancia.

2º. Que el daño alegado sea efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

3º. Que sea imputable a una Administración Pública por el ejercicio de su actividad, ya se produzca como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y provenga tanto de un hecho como de un acto jurídico.

4º. Que exista una relación de causalidad entre el hecho o acto y el daño que se alega, de modo que no concurra causa de fuerza mayor, y se reclame en el plazo de un año.

Ahora bien, al igual que ha sucedido con ocasión de Dictámenes emitidos con anterioridad en supuestos similares al que aquí se trata, el Consejo Jurídico ha destacado 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 13 de noviembre de 1997, 5 de junio de 1998, 27 de mayo de 1999, 13 de septiembre de 2002 y 8 de abril de 2003, entre otras).

No resulta necesario hacer especial hincapié en la idea de que, pese al tenor literal del citado artículo 32 LRJSP, que alude exclusivamente al funcionamiento de los servicios públicos, la doctrina y la jurisprudencia vienen admitiendo que a este 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 hubiese actuado de manera positiva para, en la medida de lo posible, prevenir y evitar el daño.

II. En el ámbito de las Administraciones locales, el artículo 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 se reitera en el artículo 223 del Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre.

Por otra parte, el artículo 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 conservación y mantenimiento de las vías urbanas (artículos 25.2,d) y 26.1,a) LBRL), tanto de calzadas como de aceras, al objeto de garantizar unas objetivas condiciones de seguridad para el tránsito de vehículos y personas.

En orden a determinar la concurrencia de los requisitos que establece el ordenamiento jurídico para el nacimiento de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, será relevante el eventual mal funcionamiento del servicio público que se derive de una inactividad, por parte de la Administración titular de la vía, en el cumplimiento de los deberes de conservación de los elementos de las carreteras, que tienden a facilitar su utilización en correctas condiciones de seguridad, fluidez y comodidad, tal como prescribe el artículo 26 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia.

Pero también cuando se advierta 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 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

En relación con las vías urbanas, las consideraciones anteriores han de ponerse en relación con el presupuesto de que, como regla general, la conducción por dichas vías se desenvuelve en el ámbito y dentro de los límites que impone el principio de confianza legítima, de acuerdo con el cual el conductor circula con la tranquilidad de que las mismas se encuentran en las condiciones que hacen posible que el tránsito de vehículos por ellas se realice de forma segura y sin incidentes.

De modo que corresponde a los servicios públicos municipales realizar todas aquellas labores de vigilancia del buen estado y funcionamiento de las calles y carreteras de su titularidad y de realización de las obras de reparación y de mantenimiento del pavimento y del resto de elementos accesorios de las vías (señalizaciones, semáforos, etc.), que permitan garantizar la seguridad de la circulación de vehículos y de las personas que los ocupan. En relación con esta obligación que pesa sobre las Administraciones públicas se puede señalar que ésta comprende, además, el cuidado de las vías para tratar de eliminar aquellos obstáculos que de forma impredecible e inesperada puedan constituir un peligro o suponer un riesgo para la circulación como, por ejemplo, pudieran serlo tapas de alcantarillas abiertas o rotas, zanjas no señalizadas, vallas o señales de tráfico caídas sobre la calzada, ramas desgajadas de árboles, etc.

A pesar del marcado carácter objetivo que ofrece nuestro sistema de responsabilidad administrativa en estos supuestos, no puede dejar de apuntarse que la Administración puede resultar exonerada en aquellos casos concretos en los que la conducta de un tercero o el propio comportamiento del perjudicado ofrezcan tanta

relevancia o se muestren con tanta intensidad que constituyan las causas directas, determinantes y necesarias de producción de los daños por los que se reclama, de modo que el accidente no se hubiera producido de otro modo. Asimismo, habrá de efectuarse una valoración del rendimiento o estándar prestacional exigible a la Administración 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.

CUARTA.- Sobre el fondo del asunto.

Del expediente se desprende con evidencia que el actor sufrió importantes daños físicos, con la pérdida de un brazo y una pierna que le fueron amputados, a resultas del accidente, y ello aun cuando no haya procedido a efectuar una valoración precisa y completa del daño padecido, por lo que no ha concretado su pretensión indemnizatoria.

Del mismo modo, el expediente revela la realidad del evento lesivo, toda vez que se recoge de forma constante en los atestados e informes policiales y en la declaración de los testigos que presenciaron el accidente, o al menos, los instantes inmediatamente precedentes.

En relación con el funcionamiento de los servicios públicos y su nexos causal con el daño producido, el actor imputa al Ayuntamiento que la vía no se encontraba en las adecuadas condiciones de uso, pues presentaba un bache, un bordillo demasiado alto en relación con el firme de la calzada y una inclinación transversal en una zona en curva, que resultaron determinantes en la pérdida de control del vehículo por parte del conductor y en la producción de los daños por los que se reclama.

En relación con dichos factores, la presencia de un bache susceptible de producir una pérdida de control del vehículo es el único que puede apreciarse a simple vista y sin necesidad de realizar razonamientos técnicos acerca del cumplimiento por los distintos elementos de la vía de las normas constructivas que les sean de aplicación. Y lo cierto es que ningún testigo, ni agente de Policía Local actuante tras el siniestro, alude a la existencia de un bache como elemento desencadenante de la pérdida de control de la motocicleta. Ni siquiera el propio conductor, en su declaración ante la Policía Local, recuerda qué fue lo que le hizo perder el control. Tampoco el pasajero de la motocicleta vio ningún bache, sino que sitúa el elemento casual del siniestro en el choque de la rueda delantera de la moto con el bordillo de la mediana de separación entre la calzada principal y la auxiliar y así lo confirma el atestado policial.

Ninguna prueba existe en el expediente de que dicho bordillo excediera en sus dimensiones de las ordinarias de estos elementos constructivos o que fuera más alto de lo que debería ser, pues a pesar de haber anunciado la aportación de una prueba pericial en tal sentido, ésta no ha llegado a unirse al procedimiento. En cualquier caso, el Departamento de Ingeniería Civil del Ayuntamiento informa que la disposición y medidas del bordillo y la inclinación de la calzada (parámetros geométricos del vial) "*corresponden con los aplicados usualmente en las actuaciones del Ayuntamiento de Murcia*", manifestación que se corrobora con las fotografías obrantes en el expediente que muestran el bordillo en el que impactó la motocicleta, y que no aparenta ser desproporcionado en su altura, sino acorde con la que es necesaria para poder cumplir la función del elemento constructivo en el que se integra, de separación física entre la calzada principal de la avenida y el carril auxiliar.

También informa el Departamento de Ingeniería Civil que la pendiente transversal con la que se dota a la calzada

se corresponde con la que se utiliza para la evacuación de las aguas de escorrentía hacia los imbornales. Ha de decirse, en este punto, que en las fotografías que existen en el expediente, dicha inclinación de la calzada es apenas perceptible, cuando no lo es en absoluto. Por otro lado, señala el indicado departamento que el referente técnico de la alegación actora acerca de la irregular configuración de la calzada, *“la Orden FOM7273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC de Trazado, de la Instrucción de Carreteras se aplica a carreteras de la Red de Carreteras del Estado de acuerdo con el apartado 1.2 de Norma”*, por lo que no sería exigible en una vía urbana y de construcción posterior al dictado de las instrucciones técnicas.

En cualquier caso, descartada la presencia en el supuesto de circunstancias que permitirían vincular el daño padecido por el reclamante con el servicio público municipal de construcción y conservación de los viales, ha de centrarse la atención en la causa directa y, por lo que se ha dicho, exclusiva, de la producción del daño: la conducción temeraria del hoy actor.

En efecto, según se desprende de las declaraciones de dos testigos, una de ellas incorporada a las actuaciones policiales y la otra efectuada ante la instructora del procedimiento de responsabilidad patrimonial, la motocicleta accidentada circulaba a gran velocidad por una vía con limitación a 50 km/h y efectuando una maniobra prohibida como es circular sólo con la rueda trasera en contacto con el firme y con la circunstancia añadida de llevar un pasajero, lo que dificulta aún más la realización de la maniobra y el control del vehículo. Frente a dichos testimonios, no puede prevalecer el del pasajero de la motocicleta, quien niega que fueran haciendo acrobacias y afirma que no iban rápidos, pues en una declaración anterior había manifestado que circulaban a unos 70 km/h aproximadamente. Por otra parte, los gravísimos daños padecidos por el conductor del vehículo parecen descartar que el vehículo circulara a la velocidad permitida en la vía.

El propio atestado policial describe la secuencia del accidente conforme a los aludidos testimonios y sitúa la causa del siniestro en la pérdida de control del vehículo por parte de su conductor al circular a excesiva velocidad y realizando una maniobra prohibida.

Cabe recordar que, de conformidad con el artículo 3.1 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (RGC) 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, *“Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (artículo 9.2 del texto articulado)”*.

Del mismo modo, el artículo 45 RGC dispone 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 ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 19.1 del texto articulado)”*.

Entiende el Consejo Jurídico que la causa exclusiva del daño fue la negligente conducción del hoy reclamante, con infracción de los deberes que como conductor de un vehículo a motor le impone el ordenamiento y que con evidente desprecio por su seguridad, la de su pasajero y la de los restantes usuarios de la vía, circulaba a gran velocidad por una calle dentro de poblado y realizando una maniobra que le hizo perder el control del vehículo,

impactando contra el bordillo de separación de las calzadas principal y auxiliar de la avenida y generando la caída y los daños subsiguientes. La decisiva intervención de la víctima en la producción del daño es de la suficiente intensidad como para entender roto cualquier nexo causal con el funcionamiento del servicio público municipal de conservación de los viales abiertos al público, colocándose así mismo el hoy actor en la situación de tener que soportar el daño reclamado, lo que excluye su antijuridicidad.

Corolario de lo expuesto es que no cabe reconocer la responsabilidad patrimonial pretendida.

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 los elementos determinantes de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, en particular el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público municipal de conservación de vías urbanas y el daño reclamado, ni su antijuridicidad, toda vez que fue la negligente conducción del hoy actor la que provocó el daño.

No obstante, V.E. resolverá.

