



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 3 3 8 / 2 0 1 5

(Sección 1ª)

La Laguna, a 1 de octubre de 2015.

Dictamen solicitado por el Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Tacoronte en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por J.M.D., por daños ocasionados en el vehículo de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público viario (EXP. 332/2015 ID)**.

F U N D A M E N T O S

I

1. El objeto del presente dictamen, solicitado por el Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Tacoronte, es la Propuesta de Resolución de un procedimiento de reclamación de la responsabilidad extracontractual de dicha Administración, iniciado a instancias de J.M.D.

2. Se reclama una indemnización de 6.834,68 euros. Esta cuantía determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del Sr. Alcalde para solicitarlo, según los arts. 11.1.D.e) y 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias, en relación el primer precepto con el art. 142.3, de carácter básico, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC), al cual remite el art. 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL).

3. El hecho lesivo por el que se reclama, un accidente de tráfico, acaeció el 18 de marzo de 2014 y la reclamación se presentó el 1 de julio de 2014, antes del vencimiento del plazo anual que establece el art. 142.5 LRJAP-PAC, por lo que no es extemporánea. La interesada está legitimada activamente, porque reclama una

* Ponente: Sr. Fajardo Spínola.

indemnización por las lesiones personales que sufrió y la pérdida total de un vehículo cuya propiedad ha acreditado. El Ayuntamiento de Tacoronte está legitimado pasivamente, porque la causación del hecho lesivo se imputa al defectuoso funcionamiento del servicio municipal de mantenimiento de las vías públicas.

4. Al procedimiento se trajo la copia del atestado levantado por la Policía Local con ocasión del accidente de tráfico y en su seno se admitió la prueba documental aportada por la reclamante y se practicó la prueba testifical que propuso, se incorporó el preceptivo informe del Servicio, consistente en el informe técnico del arquitecto técnico municipal, y se dio a la interesada la preceptiva vista del expediente y audiencia para alegar que impone el art. 84 LRJAP-PAC. Este trámite se realizó por segunda vez porque con posterioridad al primero se practicaron nuevas actuaciones.

Conforme al art. 13.3 del Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial (RPAPRP), aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, el plazo máximo para la tramitación del procedimiento es de seis meses, plazo que se ha superado en este procedimiento; sin embargo, esta circunstancia no impide que se dicte la resolución porque la Administración está obligada a resolver expresamente, aun vencido dicho plazo, en virtud del art. 42.1 LRJAP-PAC en relación con los arts. 43.3, b) y 142.7 de la misma ley.

En definitiva, en la tramitación del procedimiento no se ha incurrido en irregularidades formales que obstan a un Dictamen de fondo.

II

1. En el escrito de reclamación se relata como hecho lesivo que el 18 de marzo de 2014 a las 15:15 horas la interesada circulaba con su vehículo, (...), por la calle "Callejón de G." en sentido ascendente cuando el neumático de la rueda trasera derecha, al pasar por una tapa de alumbrado público, reventó, lo que determinó la pérdida de control del vehículo y su colisión contra un muro y una puerta.

2. En el atestado que levantó la Policía Local, bajo el epígrafe "Diligencia de conocimiento de los hechos", se expresa que las 15:30 horas del día 18 de marzo de 2014 desde Jefatura se informó a los agentes actuantes de un accidente de circulación, a la altura del número (...) de la calle "Callejón de Gómez", causado supuestamente porque al vehículo se le rompió una rueda al pasar por una arqueta en mal estado. Personados los agentes en el lugar del hecho constataron la presencia

de un vehículo estacionado, (...), con daños en su parte frontal, luna, defensa, capó y rueda trasera derecha. Tras identificar a su conductora, avisaron al Servicio de Urgencias, que les comunicó que la ambulancia tardaría en llegar, motivo por el que, como las lesiones de la conductora aparentemente eran leves, fue trasladada al centro de salud por unos familiares.

Los agentes constataron daños en un macetón de la finca con el número de gobierno (...), en la puerta de entrada de la finca con el número de gobierno (...) y en el muro de cerramiento de 1,6 metros contiguo a la misma. Frente al número (...) de la vía observaron una arqueta con una tapa de alumbrado público, deteriorada y fuera de su sitio. El encargado de la empresa de alumbrado público del Municipio de Tacoronte se personó en el lugar de los hechos y manifestó que estaba en desuso, que no pertenecía a las instalaciones eléctricas de la vía, las cuales estaban sitas en otro punto y que la arqueta indicada era propiedad del titular de la vía, el Ayuntamiento de Tacoronte.

Los agentes avisaron a personal del Ayuntamiento para que taparan correctamente la arqueta.

De esta diligencia resulta que los agentes no presenciaron el accidente y que no se puede determinar si la tapa de la arqueta se desplazó al paso de la rueda delantera derecha dejando abierto el hueco para la rueda trasera derecha, o si la arqueta estaba descubierta antes de que pasara sobre ella el vehículo.

Según el croquis del atestado, el vehículo pasó sobre la arqueta, unos metros más allá se desvió a la derecha y golpeó el macetón adosado a la fachada de la finca nº (...), giró a la izquierda, rodó por el centro de la calzada y volvió a girar a la derecha para chocar de frente con la finca nº (...), separada de la nº (...) por una parcela.

3. La conductora declaró ante la Policía Local que:

“Que a las 15:15 horas de la tarde de hoy, día 18 de marzo de 2014, subía por la calle Callejón de Gómez, y la rueda trasera derecha impactó con la tranquilla de alumbrado público, que a mi parecer estaba en mal estado, oí un ruido muy fuerte y sentí un golpe y perdí el control del coche, el cual se movía a ambos lados, chocando finalmente con un muro y una puerta, parándose el vehículo por completo, en los mismos”.

4. El atestado describe la vía como un tramo recto con una pendiente pronunciada, con señalización vertical de limitación de la velocidad máxima de 40 kilómetros por hora, con un único sentido de circulación, con firme de aglomerado asfáltico en buen estado, con buena conservación, cuya calzada tiene un ancho de 5 metros; que había buena visibilidad y buenas condiciones atmosféricas; que no había más huellas y vestigios que los restos del vehículo, por ende, no había huellas de frenada; y que la arqueta tenía la tapa suelta.

5. Del reportaje fotográfico incorporado al atestado resulta que la tapa de la arqueta es de metal de fundición, gruesa y pesada; y que la boca de la arqueta está provista de un cerco metálico en forma de L embutido en la calzada, sin sobresalir de esta, destinado a alojar y sujetar la tapa dejándola a ras de la calzada. En el lado vertical izquierdo de este cerco hay un hueco de longitud inferior a la mitad de la longitud total de ese lado. En el informe del arquitecto técnico municipal figura una fotografía de la arqueta ya reparada, que permite constatar que el hueco del cerco corresponde al alojamiento de la bisagra de la tapa que forma cuerpo con ella; es decir, que no es un elemento que se ha unido a ella, sino que es una extensión de la propia tapa.

6. El informe del arquitecto técnico municipal expresa que:

“(…) se comprueba que en la zona próxima al nº (...), existe una arqueta de alumbrado público, y que presumiblemente fue la causante del accidente.

La arqueta de dimensiones 40x40xcm. se encuentra a una distancia desde el vértice más cercano al borde de la calzada a una distancia de 1,30 m., con lo cual se hace bastante difícil que si el impacto se produjo como consecuencia del golpe de la rueda trasera derecha, se diera contra la jardinera y no impactara lateralmente contra la esquina que figura en la foto.

Aproximadamente a 9 m. de la esquina, se produjo el otro impacto en el que supuestamente se produjeron la mayor parte de los daños tanto al vehículo como al cerramiento de la finca.

Por tanto y teniendo en cuenta lo expresado, la zona donde se produce el primer impacto, la ubicación de la jardinera, el muro sin señales de golpe alguno, la distancia a la cual se produce el segundo impacto y que se trata de una vía con pendiente en el sentido ascendente, se estima que el incidente pudo haberse producido más por un despiste del conductor y velocidad inadecuada que a la introducción de la rueda trasera derecha del vehículo en la arqueta”.

7. El testigo propuesto por la reclamante declaró:

“El día del accidente se encontraba en el interior de su vehículo estacionado en C/ Callejón de Gómez a tres o cuatro metros de la arqueta.

Que oyó un fuerte ruido y vio como un vehículo introduce la rueda en el hueco de la arqueta que se encontraba destapada.

Que observó como el referido vehículo realizó un giro de noventa grados a gran velocidad colisionando con un muro de una finca” .

III

1. Para el análisis de la pretensión resarcitoria hay que partir de que, como se ha señalado sin desmayo en nuestros Dictámenes y se reitera en el reciente Dictamen 152/2015, de 24 de abril:

“El art. 139.1 LRJAP-PAC exige que para que surja la obligación de indemnizar de la Administración el daño alegado debe ser causa del funcionamiento normal o anormal de un servicio público. No basta por tanto que el reclamante haya sufrido un daño al hacer uso de un servicio público, sino que es necesario que ese daño haya sido producido por su funcionamiento. Tampoco basta que este haya sido defectuoso. Es necesario que entre el daño alegado y el funcionamiento anormal haya una relación de causalidad” .

Esta exigencia de un nexo causal comporta en el presente caso que, aunque la tapa de la arqueta estuviera deteriorada o desplazada de su alojamiento, si ni una u otra de ambas anomalías ha causado el reventón del neumático, entonces el Ayuntamiento no debe responder por los daños cuyo resarcimiento se pretende.

2. En el apartado 5 del Fundamento anterior se señaló que del reportaje fotográfico incorporado al atestado resulta que la tapa de la arqueta es de metal de fundición, gruesa y pesada; y que la boca de la arqueta está provista de un cerco metálico en forma de L, embutido en la calzada, sin sobresalir de esta, destinado a alojar y sujetar la tapa dejándola a ras de la calzada. En el lado vertical izquierdo de este cerco hay un hueco de longitud inferior a la mitad de la longitud total de ese lado. En el informe del arquitecto técnico municipal figura una fotografía de la arqueta ya reparada, que permite constatar que el hueco del cerco corresponde al alojamiento de la bisagra de la tapa.

A la vista de esas fotografías se pueden formular tres hipótesis:

a) La bisagra vehículo y al siguiente instante ha recuperado su forma circular para cas

b) La bisagra no estaba sujeta por el pasador a sus goznes, porque estos estaban deteriorados, pero la tapa reposaba en su alojamiento.

c) La tapa no estaba en su alojamiento, sino abandonada sobre la calzada, con lo que el hueco de la arqueta estaba descubierto.

3. En las dos primeras hipótesis, si el vehículo circulaba a una velocidad normal, es decir, igual o inferior a 40 km/h, el paso de sus ruedas sobre la tapa, dado el peso del vehículo, la habrían asentado en su alojamiento y no la habrían desplazado, al igual que sucede cuando un vehículo circula sobre las tapas o rejillas de cualquier registro, alcantarilla, imbornal o sumidero situado sobre la calzada y que se mantienen en su alojamiento por su peso sin necesidad de bisagras o sujeciones. Parece difícil físicamente que una tapa de fundición de menos de 40 por 40 centímetros se levante al paso y bajo el peso de un vehículo a la velocidad de 40 km/h que era la máxima permitida en la vía urbana donde acaeció el accidente. Por esta razón, la inmensa mayoría de las tapas y rejillas de los huecos de los registros de las instalaciones de las vías y de los servicios ubicados en la calzada carecen de elementos de fijación porque su propio peso las mantiene en su alojamiento y el rodar de los vehículos no las desplaza de su sitio a pesar de que la velocidad máxima genérica en las vías urbanas sea de 50 km/h [art. 50.1 del Reglamento General de Circulación (RGC), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en relación con el art. 19.3 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTCVM-SV), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo].

Por el contrario, si el vehículo circulaba a velocidad excesiva, estuviera o no fija la bisagra, el paso de la rueda delantera derecha sobre la tapa la habría hecho retemblar y rebotar en su alojamiento, levantándose e interponiéndose en el trayecto de la rueda trasera derecha y el impacto con ésta, dada la velocidad excesiva, habría causado el desgarramiento del neumático y su consiguiente reventón. Además, ese impacto, en caso de que la bisagra de la tapa estuviera retenida por su pasador a los goznes, habría roto estos, arrancado la tapa del cerco que la alojaba y la habría proyectado fuera de la calzada, razón por la cual el cerco metálico aparece deteriorado en las fotografías.

En una u otra hipótesis, la causa del reventón no sería el buen o mal estado de los goznes de la bisagra de la tapa, sino pura y exclusivamente la velocidad excesiva

del vehículo; de donde se sigue que no habría nexo causal entre el estado de la tapa de la arqueta y el reventón del neumático; por consiguiente, la pretensión debería ser desestimada.

4. La reclamante afirma que la tapa estaba deteriorada y que esto fue lo que causó el reventón del neumático de la rueda trasera derecha; pero si fuera cierto que el estado de la tapa podía desgarrar un neumático, entonces habría reventado en primer lugar al de la rueda delantera derecha que fue el que pasó antes que el de la rueda trasera derecha sobre la tapa, y sin embargo la rueda delantera derecha rodó sobre la tapa sin experimentar daño alguno. Esta es una razón determinante para descartar que el estado de la tapa haya causado el reventón.

5. Por otro lado, no está acreditado que la tapa estuviera deteriorada antes del paso del vehículo, de modo que se pueda excluir que el deterioro no haya sido causado por la conducción de la reclamante, porque el vehículo a velocidad excesiva primero la levantó al paso de su rueda delantera derecha y luego la arrancó de sus goznes al impactar con ella su rueda trasera derecha. Con otras palabras, no está probado que la tapa estuviera deteriorada antes del accidente y que los desperfectos que presenta no fueran consecuencia de este, en cuyo caso el estado de la tapa no sería la causa del accidente sino uno de sus efectos.

6. En el supuesto de la tercera hipótesis, la consistente en que la tapa no estaba en su alojamiento sino abandonada sobre la calzada, con lo que el hueco de la arqueta estaba descubierto, se ha de partir de la constatación de que el paso de un neumático a la velocidad adecuada sobre un hueco o irregularidad difícilmente causaría su reventón. Los neumáticos están diseñados precisamente para eso, para proporcionar adherencia a los vehículos sobre la superficie y para permitirle, en combinación con la suspensión, salvar sin daño, a pesar de que sufran impactos, los huecos, baches, desniveles y demás irregularidades de las superficies sobre las que circulan. El hecho de que el paso de un neumático sobre un hueco de 40 por 40 centímetros no lo revienta lo demuestra que el neumático delantero derecho del vehículo de la interesada rodó primero sobre dicho hueco sin reventar.

Para que un neumático reviente por intentar salvar un desnivel, es necesario que se haya intentado superar ese desnivel a una velocidad inadecuada por excesiva. Un conductor diligente, cuando se encuentra con un hueco o un desnivel que pretende salvar, modera la velocidad de su vehículo para superarlo, sin impactar contra él, por

medio de la tracción y adherencia de sus neumáticos. Este punto se abordará en el siguiente apartado.

7. En la hipótesis que estamos considerando de que la arqueta estuviera descubierta, se han de tener presentes los siguientes datos:

a) En el momento del accidente había buena visibilidad y buenas condiciones atmosféricas y la calle donde acaeció era recta y con una pendiente pronunciada en sentido ascendente para la circulación; por consiguiente, la conductora pudo ver con suficiente antelación el hueco que dejaba abierto en la calzada la arqueta carente de tapa.

b) El testigo que ha propuesto declaró que se encontraba en el interior de su vehículo a tres o cuatro metros de la arqueta; que oyó un fuerte ruido y vio como el vehículo de la interesada introdujo la rueda en el hueco de la arqueta que se encontraba destapada y que a continuación realizó un giro de noventa grados a gran velocidad colisionando con el muro de una finca.

De esta declaración resulta que la arqueta estaba destapada y que un conductor desde el interior de un vehículo podía advertir ese hecho. También resulta que el vehículo iba a gran velocidad, porque precisamente un giro de noventa grados es el que describe un vehículo cuando, circulando a velocidad excesiva, le revienta un neumático.

Pero si el vehículo hubiera descrito ese giro de noventa grados, entonces habría chocado frontalmente contra la fachada de la finca con el nº (...) y le habría causado a esta daños de consideración; consiguientemente, habría dejado en ella profundas huellas de ese choque frontal y, por último, el vehículo se habría quedado detenido por la destrucción del tren delantero y del motor, como sucedió cuando chocó frontalmente con la finca nº (...), que se encontraba más adelante y separada de la nº (...) por una parcela.

Ya se ha visto más atrás que del atestado y del informe del arquitecto técnico municipal resulta que esto no sucedió: el vehículo únicamente rompió un macetón que estaba adosado a la fachada de la finca nº (...) y dejó incólume la fachada, a pesar de que esta presentaba dos planos, uno más saliente que el otro, y que, precisamente en la proximidad del rincón que formaba el encuentro de esos dos planos, se hallaba el macetón, por lo que necesariamente, de haber impactado contra la fachada, debió haber dejado huellas del impacto en uno u otro paramento de la fachada o en ambos. Del atestado y del informe del arquitecto técnico

municipal resulta que el vehículo golpeó el macetón, continuó circulando y fue unos nueve metros más adelante cuando chocó de frente contra la fachada de la finca nº (...).

Por esta contradicción entre, por un lado, la declaración del testigo sobre la trayectoria del vehículo y el impacto que sufrió y, por otro lado, la descripción de las huellas materiales de una y de otro que recoge el atestado y confirma el informe del arquitecto técnico municipal, carece de credibilidad esa declaración.

IV

1. Pero con abstracción de que la prueba testifical, por su inverosimilitud, no sirva para probar que el hueco de la arqueta estaba al descubierto, sí que está demostrado por el atestado que por las características de la vía, por la hora y por la buena visibilidad la conductora pudo ver con suficiente antelación el mencionado hueco en la calzada.

La legislación de seguridad vial dispone que los conductores deben circular con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno (art. 9.2 LTCVM-SV, y art. 3 RGC); en condiciones de controlar en todo momento a su vehículo (arts. 11.1 LTCVM-SV y 17.1 RGC); de prestar atención permanente a la conducción que garantice su propia seguridad (art. 11.2 LTCVM-SV, art. 18 RGC); adecuando la velocidad del vehículo al estado de la vía de manera que pueda detener su vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 19.1 LTCVM-SV y art. 45 RGC). La conductora, si hubiera cumplido estas obligaciones y además circulado a la reglamentaria reducida velocidad máxima de 40 km/h., habría tenido tiempo más que suficiente para, ante la vista de la arqueta destapada, desviarse para no pasar sobre ella, maniobra que le era perfectamente posible en una calzada de cinco metros de ancho y donde la arqueta estaba situada a 1,30 m. del bordillo de la acera, por lo que tenía espacio suficiente para esa maniobra de desvío y, en todo caso, tiempo y distancia para detener su vehículo antes de llegar al hueco o moderar la velocidad para que los neumáticos salvaran el hueco sin impactar violentamente contra sus bordes con el consiguiente reventón. Al no hacerlo así, en la hipótesis de que la arqueta estuviera destapada (hecho que no ha quedado probado), el accidente se habría producido exclusivamente por la propia negligencia de la reclamante sin que en su causación interviniera el funcionamiento del servicio público municipal de conservación de vías.

2. A lo anterior se suma que este Consejo Consultivo en sus dictámenes sobre la responsabilidad extracontractual por el funcionamiento del servicio público de mantenimiento y conservación de las carreteras y demás vías públicas (Dictámenes 11/1993, de 8 de junio; 12/1993, de 8 de junio; 21/1993, de 29 de junio; 38/1993, de 29 de septiembre; 73/1994, de 16 de diciembre; 10/1995, de 8 de marzo; 16/1995, de 8 de marzo; 44/1995, de 16 de junio; 70/1995, de 4 de octubre; 88/1995, de 28 de noviembre; 6/1996, de 28 de febrero; 8/1996, de 7 de marzo; 9/1996, de 7 de marzo; 27/1996, de 29 de abril; 94/1996, de 20 de noviembre; 114/1996, de 23 de diciembre; 92/1997, de 9 de octubre; y 116/2000, de 28 de septiembre, 12/2001, de 17 de enero, entre otros muchos) ha razonado que el funcionamiento del servicio público de carreteras comprende su mantenimiento y conservación en las mejores condiciones posibles para la seguridad de la circulación (art. 22 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y art. 57.1 LTCVM-SV).

Esta regulación legal establece cuál es el ámbito del funcionamiento del servicio de mantenimiento y conservación de las vías públicas destinadas al tráfico: la de proporcionar las condiciones de seguridad para la circulación de vehículos de motor. La obligación de ese servicio es proporcionar los medios y condiciones de seguridad para la circulación, no que esta resulte en todo caso segura. Esto último está fuera del ámbito del funcionamiento del servicio de carreteras porque ese resultado depende de los avatares de la peligrosa actividad de circulación con vehículos de motor y especialmente de la observancia por los conductores de las normas de seguridad vial. La obligación de este servicio público es, pues, una obligación de medios, no de resultado.

Además se trata de una obligación de proporcionar las mejores condiciones posibles. De ahí que el ámbito del funcionamiento del servicio de carreteras, que es una actividad humana, no comprenda el de proporcionar las condiciones imposibles de alcanzar por el estado actual de los conocimientos y recursos humanos.

Por esto, el Tribunal Supremo ha declarado (SSTS de 8 de octubre de 1986, de 11 de febrero de 1987 y de 9 de diciembre de 1993) que por los daños causados a un vehículo por la presencia de una mancha de aceite o de la rama de un árbol sobre la calzada de una carretera no responde la Administración encargada de su mantenimiento y conservación, porque "El deber de vigilancia inherente al servicio público de mantenimiento de carreteras y en concreto la posible omisión por parte de los órganos encargados de la conservación de la vía y de la retirada de obstáculos

existentes en ella, no puede exceder de lo razonablemente exigible, lo que desde luego no puede serlo una vigilancia tan intensa y puntual que sin mediar prácticamente lapso de tiempo apreciable cuide de que el tráfico en la calzada sea libre y expedito, produciéndose los daños a resultas de un servicio público paciente, en el que la Administración se limita a facilitar las condiciones de ejercicio de un derecho o una actividad de los particulares" (STS de 9 de diciembre de 1993).

Repárese en que esta línea jurisprudencial ha encontrado posteriormente un literal y expreso respaldo legal en la Ley 4/1999, de 13 de enero, que modificó el art. 141 LRJAP-PAC en el sentido de establecer que no serán indemnizables los daños que se deriven de hechos o circunstancias que no se hubiesen podido prever o evitar según el estado de los conocimientos de la ciencia o de la técnica existentes en el momento de producción de aquéllos.

El estado actual de los conocimientos científicos y técnicos sobre la conservación y mantenimiento de vías públicas no permite que los agentes del correspondiente servicio público tengan conocimiento inmediato de la pérdida de la tapa de un registro ubicado en la calzada y que se presenten instantáneamente a reponerla. El hecho de que no conste haberse originado ningún accidente anterior por la hipotética ausencia de esa tapa ni que conste que exista denuncia alguna al respecto permite presumir que, de probarse que la tapa no estaba en su alojamiento, esto habría sucedido poco tiempo antes, por lo que ante la imposibilidad de esa actuación inmediata no se podría afirmar que el servicio municipal de conservación y mantenimiento de vías públicas habría hecho dejación de sus obligaciones. En resumen, en la hipótesis de que la arqueta estuviera destapada (hecho que no ha quedado probado), los daños cuyo resarcimiento se pretende no serían indemnizables porque lo impide el art. 141.1 LRJAP-PAC.

3. Por todas estas razones, no está demostrado que el estado de la tapa de la arqueta haya causado el accidente; en consecuencia, es obligado coincidir con la Propuesta de Resolución en que la pretensión resarcitoria debe ser desestimada por ausencia del nexo causal.

CONCLUSIÓN

La Propuesta de Resolución es conforme a Derecho, por lo que procede la desestimación de la reclamación formulada por J. M.D.