



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 4 2 5 / 2 0 1 5

(Sección 1ª)

La Laguna, a 19 de noviembre de 2015.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria en relación con la ***Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por R.S.S., por lesiones personales y daños ocasionados en su bicicleta, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 421/2015 ID)*.***

F U N D A M E N T O S

I

1. El objeto del presente dictamen, solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, es la Propuesta de Resolución de un procedimiento de reclamación de la responsabilidad extracontractual de dicha Administración, iniciado a instancias de R.S.S., en solicitud de una indemnización por las lesiones personales y por los daños materiales cuya causación imputa al funcionamiento del servicio público de carreteras.

2. Se reclama una indemnización de 9.416,12 euros. Esta cuantía determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria 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.

* Ponente: Sr. Lorenzo Tejera.

3. Se cumplen los requisitos de legitimación activa y pasiva y de no extemporaneidad de la reclamación.

4. En la tramitación del procedimiento no se ha incurrido en irregularidades formales que obsten a un dictamen de fondo.

II

1. Como fundamento fáctico de su pretensión, el interesado alega que:

“El pasado día 20 de octubre del año 2014, aproximadamente sobre las 20:00, el reclamante junto con otras personas circulaba en bicicleta por la calle el Raso, en el barrio de La Atalaya, en el término municipal de Santa Brígida, también denominada GC-802 en el P.K, 4,3 aproximadamente.

El reclamante venía circulando en unión de otras personas en la bicicleta tipo MONTANBIKE en dirección a La Atalaya, circulando en primer lugar del grupo, cuando al pasar por el punto kilométrico indicado en el párrafo anterior, pierde el control del volante y cayó saliendo despedido de la bicicleta, siendo el motivo de dicho siniestro el mal estado de la vía, existiendo en el lugar del mismo un bache de considerable tamaño para una vía transitada, de aproximadamente 5 metros de ancho, con escasa visibilidad e iluminación”.

2. En el atestado que con ocasión del accidente levantó la Policía Local del Ayuntamiento de Santa Brígida se relata que:

a) El accidentado declaró al agente actuante que “circulaba montado en su bicicleta tipo Montanbike en dirección hacia La Atalaya junto con un grupo de amigos, que iba situado en el primer lugar del grupo, y que al pasar sobre zona del asfaltado en mal estado perdió el control del volante y cayó saliendo despedido de la bicicleta”.

b) “Según manifestaciones de uno de los componentes del grupo de ciclistas que circulaba tras el accidentado, estos habían salido de ruta y les cayó la noche, y ya de vuelta al lugar donde se encontraban los vehículos y cuando circulaban sobre el asfalto de dicha vía, ve a su compañero el cual marchaba primero, salir por los aires y caer sobre la carretera”.

c) “Que el accidente se produjo en vía denominada GC-802 p.k. 4,3 o calle El Raso (...), siendo esta una vía en que a la hora de los hechos empezaba a existir ausencia de luz natural y la iluminación artificial era escasa, dicha vía es de doble sentido a la circulación, carece de línea longitudinal divisoria de carriles, y sí está

provista de línea longitudinal que delimita el borde de calzada, encontrándose en el momento del accidente la vía limpia y seca”.

d) “Que al no encontrarse el accidentado en el punto exacto de su caída, ni existir vestigios en la vía, a la llegada de estos agentes, y presuponiendo que las manifestaciones tanto del accidentado como de los presentes son verdaderas, es parecer de estos agentes que el accidentado circulaba por el centro de la calzada en el lugar mencionado sito en la GC-802, o calle el Raso (...), en dirección hacia el barrio de La Atalaya, en un tramo levemente descendente que pudo ayudar a que el ciclista alcanzase cierta velocidad, y al llegar al lugar descrito por los compañeros y testigos la rueda delantera de la bicicleta entró en el mencionado bache, originando la pérdida de control por parte del conductor y su posterior caída en el asfalto”.

3. Al atestado le acompaña un reportaje fotográfico del estado de la vía, que permite constatar que no había un bache en la calzada, sino que en el centro de esta y en parte del carril de circulación en sentido contrario la superficie de la cubierta asfáltica estaba cuarteada a causa de su envejecimiento.

4. El preceptivo informe del Servicio de Obras Públicas e Infraestructuras del Cabildo Insular de Gran Canaria expresa lo siguiente:

«Carretera convencional con calzada única de 6,00 m de ancho medio en el tramo objeto de informe, con acera de 1,00 metro en el margen izquierdo, con dos carriles, uno para cada sentido de la circulación sin marca vial en el eje para la separación de los mismos.

El tramo en el que ocurrió el incidente es un tramo de poblado por lo que la velocidad está limitada a 50 km/h. La señal de limitación de velocidad anterior al tramo se sitúa en el margen derecho del p.k. 1+230.

Existe alumbrado público en este tramo.

Por las características del trazado (recto) y el estado de los márgenes (ausencia de vegetación u otros obstáculos próximos a la vía) la visibilidad es buena.

El pavimento de la calzada es de aglomerado asfáltico. En el momento de este informe la superficie de la calzada en el tramo se encuentra desgastada con fisuras del tipo “piel de cocodrilo” debido al envejecimiento y la fatiga del mismo. Se observa la existencia de parches de aglomerado asfáltico, resultado de las operaciones de bacheo en la zona.

En noviembre de 2013, la Consejería de Obras Públicas del Cabildo de Gran Canaria realizó un refuerzo de firme del tramo de la GC-802 comprendido entre los pp.kk. 0+100 y 0+770, por tratarse de la zona de esta carretera cuyo pavimento se encontraba en peores condiciones. El resto de la vía tiene el firme envejecido, pero en un estado aceptable para la circulación. La empresa encargada de la conservación realiza las operaciones de mantenimiento necesarias en cuanto detecta la presencia de baches. Los últimos bacheos realizados en la GC-802 en fecha anterior al incidente tuvieron lugar los días 16/09/2014 con aglomerado en frío y los días 30/09/14 y 01/10/2014 con aglomerado en caliente, tal como se refleja en los partes que se adjuntan».

III

1. Del reportaje fotográfico que acompaña al atestado de la Policía Local y del informe del servicio resulta que en el punto kilométrico donde acaeció el accidente no existía un bache, sino que el aglomerado asfáltico de la banda de rodadura de la vía presentaba fisuras del tipo “piel de cocodrilo” debido al envejecimiento y la fatiga del mismo. Esa leve irregularidad de la superficie no determina la caída de una bicicleta de tipo corriente, menos aún la de una bicicleta de montaña como la que conducía el reclamante, vehículo que está construido para transitar por superficies accidentadas. Por consiguiente, no hay relación de causalidad entre el estado de la vía y accidente. La producción del accidente solo se puede explicar por la concurrencia de otras circunstancias tales como la distracción del ciclista y la velocidad excesiva a la que circulaba, tal como resulta de la declaración de uno de sus compañeros que afirma que lo vio “salir por los aires”. Esta ausencia de nexo causal determina por sí sola la desestimación de la pretensión resarcitoria.

2. Si, en hipótesis, se hiciera abstracción del hecho incontrovertible de que una superficie cuarteada de aglomerado asfáltico no determina la caída de una bicicleta y menos de una de montaña, tampoco se podría estimar la pretensión, porque el art. 36.2 del Reglamento General de Circulación (RGC), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, impone a los ciclistas, cuando no exista arcén, que circulen lo más próximo posible al extremo derecho de la vía. Si el reclamante hubiera cumplido con la citada prescripción reglamentaria, el accidente no se habría producido, porque la superficie cuarteada de la banda de rodadura se hallaba en el centro de esta y en el carril contrario. Fue su propia conducta infractora de esa norma la que causó el accidente, con independencia, se insiste, de la imposibilidad de que provoque la caída de una bicicleta la leve irregularidad indicada.

3. Respecto a la insuficiente iluminación de la vía que alega el reclamante, se ha de observar lo siguiente:

a) La vía tenía el carácter de travesía y disponía de alumbrado público.

b) Los arts. 4 y 7 del Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07, REE, aprobado por el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, y su Instrucción Técnica Complementaria EA-02 no establecen valores mínimos obligatorios de iluminación para el alumbrado vial, sino niveles medios de referencia que no pueden ser superados en un 20%. Esos niveles medios de referencia son suficientes para amparar a conductores, ciclistas y peatones. No existe por tanto un nivel mínimo obligatorio de iluminancia y sí un nivel máximo que no puede ser sobrepasado.

c) El art. 100.3 RGC define como vía insuficientemente iluminada aquella en la que, con vista normal, en algún punto de su calzada no pueda leerse la placa de matrícula a 10 metros o no se distinga un vehículo pintado de oscuro a 50 metros de distancia. En esas condiciones de iluminación, un ciclista puede distinguir un obstáculo con la suficiente antelación para sortearlo o frenar para evitar la colisión con él, siempre que circule con la diligencia exigible para evitar todo daño propio o ajeno, es decir, siempre que cumpla con la obligación legal de circular a una velocidad adecuada a las circunstancias de la vía, entre las que figura su iluminación, de manera que pueda detener su vehículo dentro de los límites de su campo de visión ante cualquier obstáculo que pueda presentarse [art. 19.1 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TALTSV), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo].

d) El art. 22.4 del Reglamento General de Vehículos (aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre) sólo obliga a las bicicletas a llevar luz de posición delantera y trasera. Según los apartados 1.4 y 5 del Anexo X de este Reglamento, esas luces meramente sirven para indicar la presencia y el ancho de un vehículo. No sirven, por tanto, para alumbrar los obstáculos que se presenten ante la marcha de la bicicleta. Por ello, los ciclistas, conforme al art. 19.1 del citado Texto Articulado, deban adecuar siempre la velocidad de la bicicleta a las condiciones de iluminación de la vía para poder frenar ante cualquier obstáculo que pueda surgir dentro del corto alcance de su campo de visión.

2. En resumen, la vía disponía de alumbrado público, por lo que el ciclista podía distinguir con suficiente antelación cualquier obstáculo y, por ende, evitarlo, aunque

esa iluminación fuera insuficiente. Si el accidente se produjo fue exclusivamente debido a que no circulaba a la velocidad adecuada a la iluminación existente y a la que proporcionaba el dispositivo de alumbrado de la bicicleta, sin que en su causación haya podido intervenir el cuarteamiento del recubrimiento asfáltico de la banda de rodadura de la vía.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución es conforme a Derecho, por lo que procede la desestimación de la reclamación presentada por R.S.S.