



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 166/2016

(Sección 2ª)

La Laguna, a 24 de mayo de 2016.

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 M.M.C.M. y E.A.S., por daños físicos y materiales ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 145/2016 ID)**.

FUNDAMENTOS

I

1. El presente dictamen tiene por objeto el análisis de la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial derivado del funcionamiento del servicio público de carreteras tramitado por el Cabildo de Gran Canaria, al ser de su competencia, de acuerdo con la letra c) del apartado segundo del art. 6 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares (LCI), en relación con lo indicado en el art. 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL).

2. Es preceptiva la solicitud de dictamen, en virtud de lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, del Consejo Consultivo de Canarias, solicitud remitida por el Presidente del Cabildo actuante, de conformidad con el art. 12.3 de la citada ley.

3. Los interesados alegan en su escrito de reclamación que el día 26 de abril de 2015, sobre las 13:00 horas, circulaban con la motocicleta propiedad de la reclamante M.M.C.M. (...) por la carretera GC-21, cuando en el punto kilométrico 22,100, al sobrepasar una curva se vieron sorprendidos por un autobús, por lo que los

* Ponente: Sr. Belda Quintana.

afectados se desplazaron al extremo derecho de la vía en el que existía tierra y piedras lo que ocasionó el derrape y posterior caída de la motocicleta. Como consecuencia, el vehículo resultó dañado y la afectada tuvo que ser trasladada en ambulancia con heridas leves al Centro H.P.S., diagnosticándosele esguince/torcedura del cuello, contusión de pared torácica, contusión de cadera, contusión de rodilla y pierna inferior, contusión de tobillo y pie, fractura del extremo superior de peroné y fractura de condilo femoral del fémur.

Los afectados consideran que los daños soportados han sido consecuencia del deficiente funcionamiento del servicio público de mantenimiento de carreteras, al existir sobre el asfalto en el que circulaban tierra y arena, causa directa del accidente. En virtud de la reclamación presentada, solicitan del Cabildo de Gran Canaria que les reconozca una indemnización global de 6.441,60 euros, cantidad que desglosan en 3.154,14 euros por los daños físicos sufridos por la afectada y 3.287,46 euros que se corresponderían con los daños materiales ocasionados a ambos reclamantes.

4. En el presente procedimiento los reclamantes ostentan la condición de interesados en cuanto titulares de un interés legítimo, puesto que alegan haber sufrido daños materiales y físicos como consecuencia del funcionamiento incorrecto de un servicio público, pudiendo, por tanto, instar la iniciación del procedimiento.

5. El hecho lesivo que ha determinado la iniciación del procedimiento se produjo el día 26 de abril de 2015, y la reclamación fue registrada por la Corporación Insular en fecha 7 de octubre de 2015, por lo que no puede considerarse extemporánea al no haber transcurrido el plazo de un año legalmente previsto desde la producción del hecho lesivo, de acuerdo con el art. 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC).

6. Entre otras, son aplicables al caso que nos ocupa la citada Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares; la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias, de 8 de mayo; la citada Ley 30/1992; el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial (RPAPRP); y los anexos sobre sistema de valoración de daños y perjuicios a las personas en accidentes de tráfico del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, aplicable por analogía según ha admitido reiteradamente la jurisprudencia,

de acuerdo con lo que dispone el apartado 2 de la disposición transitoria de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de Reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

7. Concurren los requisitos previstos para hacer efectivo el derecho indemnizatorio del art. 106.2 Constitución Española (CE), desarrollado en los arts. 139 y ss. LRJAP-PAC.

II

1. Por lo que se refiere a la tramitación del procedimiento, constan en el expediente las siguientes actuaciones:

Primero. El procedimiento se inició en virtud de la reclamación presentada por los interesados ante el órgano competente para su tramitación -el Cabildo de Gran Canaria- que ostenta la titularidad de la carretera en la que se produjo el accidente, de acuerdo con el art. 42.3 b) LRJAP-PAC en relación con el art. 6 RPAPRP.

Segundo. La reclamación de responsabilidad patrimonial fue admitida a trámite oportunamente, notificándose así a los interesados.

Igualmente, se solicitó el informe preceptivo técnico del Servicio de Obras Públicas e Infraestructuras a efectos de que se pronuncie sobre las características de la vía; si el Servicio referido ha tenido constancia del accidente causado por piedras y tierra; día y hora en el que se realizó el último recorrido de vigilancia-mantenimiento en dicho tramo de la vía con anterioridad a los hechos; y copia de los partes de trabajo, recorridos y de comunicaciones correspondientes. Recabándose e incorporándose al expediente la citada información en fecha 23 de noviembre de 2015.

Tercero. El 1 de febrero de 2016, la instrucción del procedimiento acuerda conceder a los interesados el trámite de vista y audiencia del expediente con el fin de que, una vez notificados, alegaran lo que estimasen pertinente en el plazo concedido al efecto (art. 11 RPAPRP), sin que se hayan presentado alegaciones.

Cuarto. El 18 de abril de 2016, la instrucción del procedimiento formula la Propuesta de Resolución.

2. En relación con el desarrollo procedimental se observa que el procedimiento concluirá vencido el plazo para resolver, de conformidad con lo que dispone el art. 13.3 RPAPRP. No obstante, pese a que tal demora ha de conllevar los efectos

administrativos y, en su caso, económicos pertinentes, es obligado resolver expresamente, como específicamente indican los arts. 42.1 y 7, 43.1 y 3.b), 141.3, y 142.1 LRJAP-PAC.

III

1. La Propuesta de Resolución es de carácter desestimatorio al considerar la instrucción del procedimiento que no ha quedado probada la relación de causalidad entre el daño producido y el funcionamiento normal o anormal del servicio de mantenimiento de carreteras del Cabildo de Gran Canaria.

La citada Propuesta de Resolución se fundamenta en que existe contradicción entre la velocidad permitida, ya que el citado Servicio indica que es de 50 km/h en tanto que la Guardia Civil la establece en 90 km/h; que existen muros de mampostería para la contención de terrenos, salvo en un tramo en el que se ha practicado un talud; que en el tramo de la carretera en el que se produce el accidente se ha de circular con precaución; y que el último recorrido de carretera se efectuó en la tarde del día 24 de abril de 2015 sin recoger incidencia alguna. Por tanto, al haber dejado el vehículo una «huella impronta» con una longitud de 9,45 metros en el asfalto, concluye que el conductor estaba obligado a respetar la velocidad establecida atendiendo a sus condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía.

2. En el presente caso, las pretensiones que se deducen del escrito de reclamación por parte de los afectados se dirigen contra el deficiente funcionamiento del referido servicio público al haber existido en el asfalto tierra y piedras, desencadenante del hecho lesivo que alegan.

3. En cuanto a las actuaciones practicadas por la instrucción del procedimiento, ha quedado probado en su existencia, causa y efectos el accidente producido.

4. Concretamente, conviene poner de manifiesto el contenido de los informes obrantes en el expediente para poder entrar a considerar de forma precisa sobre el fondo de la cuestión planteada.

a) Así, según consta en el atestado de la Guardia Civil de Tráfico, los agentes indican que el accidente se produjo, según su parecer, de la siguiente manera:

«(...) a la salida de la citada curva se ve sorprendido por un autobús, momento en el que el conductor de la motocicleta se desplaza hacia el margen derecho de la calzada, viéndose sorprendido por piedras y tierras que se encontraban en ese margen, no pudiendo evitar la caída sobre el asfalto y cuneta del margen derecho de la vía.

Por todo lo anteriormente expuesto, es parecer del informante que el accidente se pudo producir por "mal estado de conservación de la vía", ya que existían piedras y arena en el margen derecho de la vía (...).

En cuanto a las características de la vía, la fuerza informante nos indica que carece de arcones en ambos márgenes de la vía, y que en el margen derecho existe un talud rocoso positivo, siendo un tramo recto con plena visibilidad en el día del accidente, y limitada la velocidad a 90 km/h.

Finalmente, determina que en razón del daño material ocasionado determina que la fuerza principal de impacto fue en la parte derecha del vehículo, y en cuanto al daño físico de la afectada, confirma su traslado en ambulancia.

b) Por parte del Servicio Técnico de Obras Públicas e Infraestructuras, se indica lo siguiente:

«(...) el tramo de carretera donde presuntamente tuvo lugar el accidente se encuentra delimitado por las señales de poblado "Lanzarote", por lo que la velocidad permitida es de 50 km/h (...) último recorrido de carreteras realizado con anterioridad al accidente, de la tarde del 24 de abril (...).

Es parecer del informante técnico que, leído el atestado de la Guardia Civil, «(...) en este tipo de carreteras, con un trazado sinuoso, los vehículos como los autobuses, en la propia curva, así como en su entrada y salida, invaden el carril contrario, por lo que se produce un cierto desconcierto en los conductores de los vehículos que vienen en sentido contrario, que incluso a veces les obliga a frenar bruscamente, por todo ello, es importante circular con precaución».

5. Entrando en el fondo de la reclamación planteada, en cuanto a la contradicción (entre 50 y 90 km/h) relativa a los límites de velocidad señalados, entendemos que la misma resulta irrelevante en este caso, pues en el atestado de la Guardia Civil consta que la motocicleta circulaba a una velocidad de entre 15 y 20 kilómetros por hora, circunstancia esta que no ha sido puesta en duda por los citados agentes después de efectuadas las mediciones oportunas, no constando en el citado atestado que se rebasara ningún límite de velocidad. Tampoco la Administración ha probado fehacientemente que la motocicleta no circulara a la citada velocidad, que, por otra parte, se encuentra muy por debajo de los límites fijados (tanto por la Guardia Civil como por el Cabildo) y, en consecuencia, acorde con el trazado y características de la vía.

Por otra parte, no puede fundamentar la Propuesta de Resolución la desestimación basándose en una velocidad inadecuada a las características concretas de esta vía (debido al trazado sinuoso, estrechez de la calzada y que los vehículos que vienen en sentido contrario pueden invadir el lado opuesto al sentido de la marcha en las curvas), porque si así fuera la Administración titular de la misma y de su señalización tendría la obligación de rebajar aun más la velocidad máxima permitida en el tramo en cuestión mediante las oportunas señales de tráfico, advirtiendo del peligro y la citada limitación.

En consecuencia, aunque la Propuesta de Resolución se fundamente en la inadecuada velocidad del vehículo debido a las características de la vía, la Administración no ha demostrado que se superara el límite de velocidad de 50 km/h, ni que la velocidad a la que circulaba, según el conductor (15-20 km/h), fuera inadecuada.

Por el contrario, de los documentos obrantes en el expediente -particularmente, del atestado de la Guardia Civil- se ha constatado la existencia de un talud rocoso positivo en el margen derecho, así como tierra y piedras en la calzada por donde debían circular los vehículos y que, aun cuando la motocicleta llevara una velocidad prudencial, debido a la maniobra realizada para evitar la colisión con la guagua que venía en sentido contrario y que invadía el sentido de la carretera por la que circulaba, derrapó inevitablemente por la existencia de los citados materiales, ocasionándose los daños descritos.

Consecuentemente, la carretera presentaba un riesgo para los usuarios de la vía que se materializó con el accidente que aquí nos ocupa y que podría haberse evitado mediante un funcionamiento eficiente del servicio público implicado.

6. En todo caso, de acuerdo con lo dispuesto en los arts. 6.2.c) LCI y 25 y 36 LRBRL, corresponde al Cabildo de Gran Canaria garantizar el servicio de conservación de carreteras y seguridad vial de una forma eficiente. Sin embargo, como se ha llegado a constatar, el servicio concernido no ha atendido correctamente sus funciones, habiendo sido la causa directa y acreditada del accidente la existencia de los obstáculos en la carretera, más, en este caso, al ser consciente el propio servicio público del peligro que, en todo caso, se genera en dicha curva al indicarse que determinados vehículos invaden el carril contrario lo que produce un desconcierto en los conductores que vienen en sentido contrario, y sin que, además, la carretera presente arcén alguno, lo que incrementa el peligro en la vía.

Por tanto, el funcionamiento del servicio público responsable puede calificarse de inadecuado, pues el último recorrido de carretera por parte del servicio de mantenimiento se efectuó en la tarde del día 24 de abril de 2015, es decir, aproximadamente dos días antes del accidente, por lo que el Cabildo no prestó servicio alguno de seguridad y prevención de riesgo en dicho tramo de la vía durante ese periodo de tiempo, desconociéndose el lapso de tiempo en que los obstáculos indudablemente causantes del accidente estuvieron en la carretera, pues bien es sabido el peligro que entraña la arena, tierra o piedras existentes en la calzada para los usuarios de la vía, especialmente para las motocicletas, pudiendo haber finalizado este episodio con consecuencias más graves que las que se han producido.

7. En definitiva, por las razones expuestas este Consejo considera acreditado el nexo causal que los afectados alegan, por lo que el Cabildo de Gran Canaria debe responder por los daños ocasionados.

8. En relación con la cantidad indemnizatoria que los reclamantes solicitan de la Corporación Insular, deberá estar debidamente probada y justificada, correspondiéndose con los daños efectivamente causados tanto en cuanto a los daños materiales referidos a la motocicleta, la vestimenta y accesorios producidos a causa del accidente, como en atención a los daños físicos soportados por la afectada. En todo caso, la cantidad que resulte de los daños materiales debidamente probados ha de actualizarse de acuerdo con el valor de mercado de los mismos en la fecha de la caída.

Finalmente, por mandato del art. 141.3 LRJAP-PAC, la cantidad indemnizatoria que resultase acreditada como daño antijurídico soportado por los interesados se ha de actualizar a la fecha en que se ponga fin al procedimiento.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución, desestimatoria de la reclamación formulada por M.M.C.M. y E.A.S., no se considera conforme a Derecho, según se razona en el Fundamento III de este Dictamen.