



Consejo Consultivo de Canarias

## D I C T A M E N 3 6 5 / 2 0 2 1

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 8 de julio de 2021.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en nombre y representación de (...), por daños personales y materiales ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público viario (EXP. 182/2021 ID)\**.

## F U N D A M E N T O S

### I

1. El presente Dictamen, solicitado por el Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, es la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial de dicha Administración, iniciado a instancia de (...), en nombre y representación de (...), por los daños y perjuicios irrogados al interesado como consecuencia del accidente que sufrió el día 21 de diciembre de 2018 mientras circulaba con su vehículo por la carretera FV-2, Puerto del Rosario-Morro Jable, en el término municipal de Pájara.

2. Es preceptiva la solicitud de dictamen, según lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (en adelante, LCCC), habida cuenta de que la cantidad reclamada por el interesado (210.000 euros), supera el límite cuantitativo establecido por el precitado artículo de la LCCC en relación con el art. 81.2, de carácter básico, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPACAP).

---

\* Ponente: Sra. Marrero Sánchez.

Por otra parte, la legitimación para solicitar la emisión del dictamen de este Consejo Consultivo le corresponde al Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, según lo establecido en los arts. 11.1.D.e) y 12.3 LCCC.

3. En el análisis a efectuar resultan de aplicación la citada LPACAP; los arts. 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP); el art. 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local; la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias; la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.

4. En el presente expediente se cumple el requisito del interés legítimo y, por ende, del derecho a reclamar de (...) de acuerdo con lo dispuesto en el art. 32.1 LRJSP, puesto que sufrió lesiones en su persona y daños en el vehículo cuya propiedad acredita. Por lo tanto, tiene legitimación activa para presentar la reclamación e iniciar este procedimiento en virtud de lo dispuesto en el art. 4.1.a) LPACAP, si bien en este procedimiento actúa por medio de la representación acreditada de (...) (art. 5 LPACAP).

5. La legitimación pasiva del procedimiento incoado corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, como Administración responsable de la gestión del servicio al que se le atribuye la causa del daño.

Asimismo, es parte en el procedimiento, al amparo del art. 32.9 LRJSP, la (...), que ejecutó las obras de la zona en la que se produjeron los hechos por los que se reclama. A la vista de ello, resulta oportuno traer a colación la doctrina sentada por este Consejo Consultivo respecto a la responsabilidad por daños causados en ejecución de contratos administrativos, regulada actualmente en el art. 196 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

En relación con dicha responsabilidad por daños causados a particulares cuando el servicio es prestado por una entidad contratista de la Administración, este Organismo Consultivo ha tenido ocasión de señalar lo siguiente (Dictámenes 270/2019, de 11 de julio, y 202/2020, de 3 de junio, entre otros):

*«Se cumple, por otra parte, la legitimación pasiva de la Administración municipal, como titular de la prestación del servicio público a cuyo funcionamiento se vincula el daño.*

*Se encuentra también pasivamente legitimada la entidad (...), en su calidad de concesionaria del servicio municipal (...). Consta en el expediente la fecha de adjudicación de este contrato el 29 de julio de 2002. Las sucesivas normas reguladoras de los contratos administrativos han mantenido una regulación similar en lo que se refiere a la responsabilidad de los contratistas por los daños causados a terceros como consecuencia de la ejecución de tales contratos arts. 97.1 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio; 198 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público; 214 Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre; art. 196 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, si bien, obviamente y por razones temporales, ésta última Ley no resulta aplicable en el presente asunto. La concreta legislación aplicable vendrá determinada por la fecha de adjudicación del contrato a (...), si bien, como se ha dicho, no difieren en su regulación material sobre este extremo.*

*Los citados artículos de la legislación de contratos están en relación con los dos últimos párrafos del art. 9.4 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y con el art. 2.e) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, que atribuyen en exclusiva a la jurisdicción contencioso-administrativa el conocimiento de las pretensiones que se deduzcan en relación con la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas y del personal a su servicio, cualquiera que sea la naturaleza de la actividad o el tipo de relación de que se derive, incluso cuando a la producción del daño hubieran concurrido sujetos privados, o estos o la Administración cuenten con un seguro de responsabilidad, en cuyo caso la aseguradora está también legitimada pasivamente ante dicho orden jurisdiccional.*

*Según los referidos artículos de la legislación de contratos, la responsabilidad del contratista ante los particulares es una responsabilidad directa. La Administración no responde por los daños causados por su contratista ni mancomunada, ni solidaria, ni subsidiariamente. Por esta razón, en los procedimientos de reclamación de responsabilidad patrimonial por tales daños están legitimados pasivamente tanto la Administración como el contratista y las aseguradoras de una y otro, porque si se acredita que el daño ha sido causado por la actuación del contratista, entonces éste será el obligado a resarcirlo. La entidad contratista y, en su caso, las aseguradoras ostentan por tanto la cualidad de interesadas según el art. 4.1.b) LPACAP. Así lo ha razonado este Consejo Consultivo en varios de sus Dictámenes, entre los que cabe citar el 554/2011, de 18 de octubre de 2011; 93/2013,*

de 21 de marzo de 2013; 132/2013, de 18 de abril de 2013; y 91/2015, de 19 de marzo; 291/2015, de 29 de julio y 41/2017, de 8 de febrero. Por esta razón la Administración ha de llamar al procedimiento administrativo al contratista y, en su caso, a su aseguradora, lo que se ha llevado a efecto en el presente caso en relación con la concesionaria del servicio».

Así pues, tanto la legislación vigente en materia de contratación pública, como las pretéritas regulaciones relativas a la responsabilidad por daños causados en ejecución de un contrato administrativo, imponen al contratista la obligación de indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la ejecución del contrato, salvo cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, en cuyo caso será ésta la responsable.

Por esta razón, en los procedimientos de responsabilidad patrimonial por tales daños están legitimados pasivamente tanto la Administración como el contratista, que ostenta la condición de interesado a tenor del art. 4.1, letra b) LPACAP, porque si se acredita que el daño ha sido causado por la actuación del contratista, entonces éste será el obligado a resarcirlo de acuerdo con la legislación reguladora de la contratación pública.

En definitiva, el procedimiento para las reclamaciones por daños causados por contratistas de la Administración es el regulado en la LPACAP cuando el perjudicado reclama a ésta el resarcimiento; y en ellos está legitimada pasivamente la empresa contratista, puesto que tiene la cualidad de interesada según el citado art. 4.1, letra b) LPACAP. De esta manera, resulta necesario que se le comunique la tramitación del procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial a los efectos de que pueda personarse en el mismo, proponer las pruebas y realizar las alegaciones que estime oportunas en defensa de sus derechos e intereses legítimos (v. Dictamen 362/2020, de 1 de octubre).

Pues bien, en el presente supuesto, consta acreditado que la entidad mercantil (...), ha sido llamada al procedimiento administrativo en su condición de interesada ex art. art. 4.1, letra b) LPACAP.

6. Compete al Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias la incoación y resolución de los procedimientos de responsabilidad patrimonial en el ámbito funcional de la Consejería, de acuerdo con lo que prevé el art. 6.10 del Decreto 63/2020, de 2 de julio, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda. Asimismo, corresponde a la Secretaría General Técnica, la instrucción y formulación de la

Propuesta de Resolución del procedimiento, en virtud de lo que dispone el art. 20.8 del citado Decreto 63/2020.

7. La reclamación se entiende interpuesta dentro del plazo legalmente establecido en el art. 67.1, párrafo segundo LPACAP. En este sentido, el evento dañoso se produce el día 21 de diciembre de 2018 y el escrito de reclamación se interpone por correo postal el día 21 de diciembre de 2019, por lo que se entiende que la reclamación ha sido interpuesta en plazo.

## II

El reclamante promueve la incoación de un procedimiento de responsabilidad patrimonial, para el reconocimiento del derecho a una indemnización por los daños y perjuicios causados, presuntamente, por el funcionamiento anormal del servicio público. A este respecto, el interesado señala lo siguiente en su escrito de reclamación inicial:

*«PRIMERO.- El día 21 diciembre de 2019 sobre las 03.00 horas, (...) colisionó con su vehículo (...) con matrícula (...) con la rotonda sita en el punto kilométrico 74.500 de la carretera FV-2, Puerto del Rosario-Morro Jable, en el término municipal de Pájara y partido judicial de Puerto del Rosario. Hubo una salida de la vía por el margen derecho y posterior vuelco tras colisionar con la rotonda instalada horas antes y que no estaba señalizada adecuadamente careciendo incluso de señales luminosas, para que se distinguiese la misma por los conductores que circulaban por ese lugar. Se adjunta como documento n.º 2 copia del Informe Atestado n.º 2018- 4985-513 de la Guardia Civil 1 Subsector de Las Palmas, Destacamento de Puerto del Rosario.*

*Como consecuencia del accidente hubo tres heridos graves, (...) y sus acompañantes (...) y (...). El vehículo quedó en estado de siniestro total. Se adjunta como documento n.º 3 el Informe Clínico de Alta de Neurocirugía del Hospital Universitario Insular.*

*SEGUNDO.- Si bien se iniciaron las diligencias previas n.º 1015/2018 en el Juzgado de Instrucción n.º 3 de Puerto del Rosario, las mismas fueron archivadas mediante auto sobreseimiento y archivo por entender Su Señoría que no se había cometido infracción penal alguna.*

*Se adjunta como documento n.º 4 la declaración prestada por mi mandante en el juzgado de instrucción en la que describe la falta de señalización de la glorieta y rotonda instalada escasas horas antes en el lugar donde se produjo el accidente.*

*TERCERO .- Se cuantifican los daños materiales en 60.000 €, que es el valor que se estima por ahora del vehículo siniestrado propiedad d(...); los daños físicos, psíquicos y*

morales en 50.000 €; y el lucro cesante en 100.000 € sumando un total esta reclamación de 210.000 €».

### III

1. En cuanto a la tramitación del procedimiento, no se aprecia la existencia de irregularidades que, por provocar indefensión al reclamante, impidan un pronunciamiento sobre el fondo de la cuestión planteada.

No obstante, se ha sobrepasado el plazo máximo de seis meses para resolver (arts. 21.2 y 91.3 LPACAP), sin embargo, aun expirado este, y sin perjuicio de los efectos administrativos y en su caso económicos que ello pueda comportar, sobre la Administración pesa el deber de resolver expresamente (art. 21.1 y 6 LPACAP).

2. Los principales trámites del procedimiento de responsabilidad patrimonial que constan en el expediente son los siguientes:

- El procedimiento de responsabilidad patrimonial se inicia mediante escrito de fecha 21 de diciembre de 2019.

- El 21 de febrero de 2020 se solicita a la Dirección General de infraestructura Viaria, Área de carreteras, preceptivo informe, que se emite el 17 de marzo de 2020 con el siguiente contenido:

*«Primero.- La Dirección General de Infraestructura Viaria es la promotora de las obras del "Corredor Aeropuerto - Tarajalejo - Morro Jable. Tramo: Costa Calma - Pecenescal. Isla de Fuerteventura, que se iniciaron en el año 2.010, siendo recibidas por la Administración el día 4 de diciembre de 2.019, comprendiendo entre sus actuaciones la sustitución del tramo de vía reseñado (punto kilométrico 74,5 de la vía FV-2) por una autovía de doble calzada.*

*Segundo.- La fecha real del accidente no coincide con la indicada por el recurrente, sino que se corresponde con la de 21 de diciembre de 2.018. Para comprobar ello, basta observar la primera página del atestado de la Guardia Civil de Tráfico aportado.*

*Tercero.- El accidente se produce en una glorieta provisional, necesaria para el mantenimiento de la circulación de forma compatible con la ejecución de las obras. La situación de la señalización el día del accidente se corresponde con la contemplada en los planos de señalización provisional aprobados con fecha 17 de diciembre de 2.018, cuya copia se adjunta al presente informe.*

*Cuarto.- La señalización implantada se corresponde con la prevista en la Instrucción de Carreteras, norma 8.1-IC sobre Señalización Vertical, aprobado mediante la orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, y publicada en el Boletín Oficial del Estado de 4 de abril de 2014. Dicha señalización coincide en concreto con la figura 201 Intersección con glorieta, adaptada a las condiciones previas de circulación de la vía: limitación previa de velocidad a*

60 km/h por obras, así como prohibición de adelantamiento. Se adjunta dicha figura en la que se observa la señalización vertical prescrita por la normativa sectorial de aplicación para el caso de una intersección en glorieta en una vía de dos carriles y dos sentidos de circulación.

Quinto.- De forma adicional a lo prescrito por la instrucción de carreteras 8.1 IC sobre señalización, se tomaron las siguientes medidas adicionales con objeto de mejorar la percepción de la glorieta así como contribuir a la disminución de la velocidad:

- Paneles direccionales (TB-1) reforzando el sentido de circulación de la rotonda.
- Balizamiento nocturno con dos cascadas luminosas instaladas sobre los paneles direccionales.
- Previamente a la entrada a la glorieta, se instalan bandas transversales de alerta (BTA). Tienen la función de actuar como señales de advertencia acústica y vibratoria, alertando a los conductores de que puede ser necesario realizar alguna actividad preventiva. Las BTA se colocan donde es conveniente advertir al conductor que se aproxima a un lugar en el que es aconsejable disminuir la velocidad o un incremento de atención. Las BTA se instalaron siguiendo los criterios de su Instrucción correspondiente (Orden FOM/3053/2008). En ésta se indica que las bandas deberán terminar a una distancia del elemento o circunstancia sobre el cual las BTA pretenden alertar (en nuestro caso la glorieta) de un mínimo de 50 metros.

- Para incrementar la seguridad, así como facilitar la incorporación a la glorieta, en su entrada se sitúan balizas H-75. Se trata de elementos cilíndricos dotados de dos franjas retrorreflectantes que aumentan su visibilidad. La función de estos H-75 es la de servir de guía o referencia en zonas singulares de la carretera.

- Otra medida implantada para mejorar las condiciones de seguridad de la circulación es el uso de captafaros. Éstos son elementos que se fijan a los sistemas de contención de vehículos de la carretera o en el pavimento y están dotados de elementos retrorreflectantes. La función de los captafaros es la de facilitar el guiado óptimo del trazado de la carretera, fundamentalmente en condiciones nocturnas. En el tramo de la vía que nos ocupa, se instalan captafaros verticales y horizontales. Tanto, en el tramo de llegada a la glorieta como en la glorieta en sí:

En la carretera de acceso:

- Verticales, en el lado mar, situados en la valla bionda.
- Horizontales (ojos de gato), en el lado tierra, situados sobre el pavimento.

En la glorieta:

- *Verticales, en todos los elementos de contención, tanto en la isla central de la glorieta como por el exterior.*

- *Horizontales (ojos de gato), sobre el pavimento, delimitando la isla central y el límite de la calzada.*

*Sexto.- La vía donde sucede el accidente no precisa de iluminación según la Orden Circular 36/2015 sobre Criterios a aplicar en la iluminación de carreteras a cielo abierto y túneles, del Ministerio de Fomento, puesto que la misma contempla su instalación en los siguientes casos, no resultando ninguno de ellos de aplicación al caso concreto de la glorieta referida:*

- *Glorietas situadas en carreteras convencionales, en las que por tener una importante intensidad de tráfico o por su peligrosidad no sea suficiente con una correcta señalización y balizamiento de la misma.*

- *Cruces con glorietas e intersecciones a nivel, siempre que el tráfico de la carretera secundaria sea mayor que 10.000 vehículos por día, o bien sea un TCA con un porcentaje de accidentes nocturnos superior al 50% del total de accidentes durante los dos últimos años.*

*Séptimo.- Tras el suceso denunciado por el recurrente, comoquiera que se habían producido daños a los elementos de señalización de obra así como a unidades de obra en ejecución, que no habían sido recibidas por la Administración, el contratista de las obras (...) dirigió correo electrónico con fecha 8 de enero de 2019, cuya copia se adjunta al presente informe, a la empresa (...) (entidad aseguradora del vehículo) reclamando el importe de los daños producidos a las obras, valorándolas en 5.275 €, según el desglose adjunto al presente informe. Dicho importe fue abonado por la entidad aseguradora al contratista de las obras, (...), con fecha 25 de septiembre de 2019, adjuntándose al presente informe copia del abono del mismo.*

*Octavo.- Los daños producidos a los elementos de obra, así como la posición final del vehículo, situado a más de 50 metros de la glorieta con la que colisionó, no parecen compatibles con la afirmación del recurrente en la que indica que conocía los límites de velocidad de 60 y 40 km/h y que en todo momento los respetaba.*

*Noveno.- Según se desprende del atestado de la Guardia Civil de Tráfico, con indicación tanto en la primera página como en el folio número 2, el conductor del vehículo accidentado fue sometido a las pruebas analíticas correspondientes en el Hospital General de Fuerteventura, resultando positivo en Cannabis.*

*Décimo.- Existe un vídeo grabado al atardecer, el día previo al suceso, es decir, 20 de diciembre, que prueba que la señalización efectivamente dispuesta en obra se correspondía tanto con los planos como con la descripción de medios adicionales descrita.*

#### CONCLUSIONES



*A la vista de todo lo expuesto anteriormente, se considera que en las inmediaciones de la vía donde tuvo lugar el accidente, la señalización existente era la prescrita por la normativa de aplicación, se habían implementado en obra medidas adicionales para mejorar la percepción de la glorieta así como conseguir una mayor reducción de la velocidad. Asimismo, según se ha expuesto, en el lugar de los hechos no resultaba necesaria la disposición de iluminación artificial. Por tanto se considera que el suceso denunciado no guarda ninguna relación con las obras que allí se desarrollaban, sino que pudo deberse al exceso de velocidad del vehículo y/o a un posible déficit de atención del conductor motivado por el estado en el que circulaba».*

- Por Orden n.º 174/2020, de 10 de junio, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, se acordó el inicio del procedimiento, así como requerir al interesado la aportación del poder de representación, y cuantos documentos u otras pruebas estime convenientes para completar o mejorar la reclamación.

- Mediante burofax de 21 de julio de 2020 se aporta por el representante del interesado la documentación requerida, asimismo mediante escritos presentados por correo postal los días 14 y 25 de septiembre de 2020 aclara la presentación de anterior escrito y documentación anexa.

- El 16 de octubre de 2020 se otorga trámite de audiencia a la (...), como contratista de las obras, de lo que recibe notificación el 28 de octubre de 2020, presentando escrito de alegaciones el 12 de noviembre de 2020. En ellas se limita a manifestar, por un lado, su disconformidad con la cantidad reclamada y, por otro, considerar causa eficiente del accidente la negligencia del conductor, remitiéndose en cuanto a la debida señalización de las obras al informe del Servicio.

- Por medio de Resolución n.º 122/2020, de 16 de octubre, del Secretario General Técnico, sobre la proposición de prueba, se rechaza por improcedentes o innecesarias las pruebas testificales propuestas, y se otorga plazo al reclamante para que aporte los informes que previamente había anunciado (informe de valoración del daño corporal e informe de ingeniero técnico industrial sobre el estado y circunstancias en que se encontraba la rotonda provisional, la carretera y el entorno del lugar del accidente) y el Auto de Sobreseimiento y archivo de las Diligencias Previas 1015/2018 del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 3 de Puerto del Rosario, admitiéndose el resto de las pruebas documentales que habían sido propuestas.

- Mediante correo postal de fecha 11 de noviembre de 2020 se aporta por el reclamante Auto de Sobreseimiento Provisional del Juzgado de Primera Instancia e

Instrucción n.º 3 de Puerto del Rosario, informe de valoración de lesiones y secuelas e informe pericial de (...) sobre el «estado y circunstancias en que se encontraba la rotonda provisional, la carretera y el entorno del accidente».

- A la vista de la nueva documentación aportada se solicita informe complementario del Servicio el 24 de noviembre de 2020, que se emite el 16 de diciembre de 2020 por el Área Técnica de la Dirección General de Infraestructura Viaria, señalando:

*«En el informe pericial emitido por (...) se realizan una serie de consideraciones y se aportan determinadas fotografías cuyo objetivo es probar que no existían elementos luminosos que balizaran la glorieta. Asimismo, se realiza una estimación de la velocidad con la que el vehículo circulaba en función de los daños ocasionados en el mismo al impactar contra los elementos de defensa instalados en la vía».*

Pues bien, en relación con la velocidad a la que circulaba el vehículo se informa por el Servicio:

*«el autor del informe pericial manifiesta que los daños principales producidos en dicho vehículo fueron derivados de la colisión contra una barrera metálica, que considera un elemento indeformable, aportando a continuación un documento que parece ser un artículo de prensa o de una revista especializada en el que se muestran fotografías de vehículos que parecen haber sido sometidos a un test de colisión frontal a una velocidad de 50 km/hora contra un elemento indeformable. El objetivo que persigue el razonamiento del perito es demostrar que los importantes daños sufridos por el vehículo accidentado son compatibles con una velocidad de circulación moderada.*

*Sin embargo, en la exposición realizada por el ingeniero industrial se realizan dos afirmaciones que no consideramos correctas. La primera es señalar que la barrera metálica es un elemento indeformable. Precisamente por su carácter deformable es por lo que su utilización está generalizada como elemento de defensa en las infraestructuras viarias. Esta capacidad de deformación, que está reconocida en las propias normas que regulan su fabricación y colocación, permite absorber parcialmente la energía de los impactos, reduciendo los daños físicos a los ocupantes del vehículo, así como los desperfectos en este último. En el artículo que aporta el perito no se muestra información técnica relativa a esos ensayos realizados a 50 km/hora, por lo que no puede establecerse una relación entre esos test y el accidente ocurrido. Si los test se han realizado sobre muros o sobre defensas rígidas conformadas por barrera de hormigón, las conclusiones no son aplicables al caso que nos ocupa.*

*El perito establece una relación de equivalencia entre los ensayos de colisión que relata el artículo que aporta (cuyas características se desconocen) y el accidente ocurrido. Pero los ensayos realizados, según se puede deducir (no sin dificultad) de las fotos aportadas, parecen*

*haber sido realizados con colisiones frontales. Sin embargo, el accidente que tuvo lugar el 21 de diciembre de 2018 sobre las 3,00 horas dista mucho de ser una colisión frontal contra un elemento indeformable, al haberse producido por salida de vía, colisiones contra diferentes elementos y vuelco. Por lo tanto, no puede estimarse, al menos por el método utilizado por el perito, la velocidad con la que circulaba el vehículo accidentado».*

Por su parte, en relación con la inadecuada iluminación y señalización del lugar del accidente, señala el informe del Servicio:

*«Respecto a la afirmación de que no existían elementos luminosos en la glorieta, el perito obtiene esta conclusión tras aportar dos fotografías en las que, según sus manifestaciones, no aparecen restos de elementos luminosos. Sin embargo, tal como se expuso en el apartado décimo del informe técnico emitido por el Director de las obras con fecha 17 de marzo de 2020 sobre esta misma reclamación patrimonial, existe un vídeo grabado al atardecer, el día previo al suceso, es decir, el 20 de diciembre de 2018, que prueba que la señalización efectivamente dispuesta en obra se correspondía con la normativa vigente, incluyendo dos cascadas luminosas instaladas sobre los paneles direccionales.*

*Se reiteran por tanto las conclusiones señaladas en dicho informe técnico de 17 de marzo de 2020, en el sentido que en las inmediaciones de la vía donde tuvo lugar el accidente, la señalización existente era la prescrita por la normativa de aplicación, y se habían implementado en obra medidas adicionales para mejorar la percepción de la glorieta así como conseguir una mayor reducción de la velocidad. Asimismo, en el lugar de los hechos no resultaba necesaria la disposición de iluminación artificial, en base a la normativa vigente. Por tanto se considera que el suceso denunciado no guarda ninguna relación con las obras que allí se desarrollaban, sino que pudo deberse al exceso de velocidad del vehículo y/o a un posible déficit de atención del conductor».*

- Emitido el nuevo informe del Servicio, el 17 de diciembre se otorga nuevamente trámite de audiencia al interesado y a la (...), de lo que reciben notificación el 24 de febrero de 2021 y el 21 de diciembre de 2020, respectivamente, sin que se hayan presentado alegaciones por el contratista.

Por su parte, el reclamante presentó escrito de alegaciones por correo postal el 12 de marzo de 2021 (fuera del plazo de diez días), reiterando su reclamación inicial, destacando el déficit de señalización de la obra, e indicando que sí existía señalización al día siguiente del accidente, con gran cantidad de señalizadores luminosos, así como que el tramo previo a la rotonda provisional presenta algunas señales, como la triangular de peligro por rotonda, pero no se aprecia la peligrosidad real. Se señala, además, que la limitación a 40 km/h está situada prácticamente

junto a la propia rotonda, lo que obliga a reaccionar de manera brusca y que la Guardia Civil indica en su atestado que la zona estaba insuficientemente iluminada.

En relación con la velocidad de circulación del vehículo, se refuta el informe del Servicio, señalando que, como señala el informe pericial de parte, los daños que presenta el vehículo responden al principio de acción y reacción, al haber chocado con un elemento fijo e indeformable como es la bionda de protección, en comparación de la chapa débil de la carrocería del vehículo.

Se concluye que la oscuridad absoluta y la deficiente señalización resultan ser la causa real y eficiente del accidente.

- El 23 de marzo de 2021 se emite Propuesta de Resolución en sentido desestimatorio, y en igual sentido consta Proyecto de Orden de 25 de marzo de 2021, que se remiten a este Consejo Consultivo para que se emita preceptivo dictamen.

- Mediante oficio remitido por este Consejo el día 29 de abril de 2021, se comunica acuerdo adoptado por la Sección II, en sesión celebrada el mismo día, en aplicación de lo dispuesto en el art. 53 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo de Canarias (Decreto 181/2005, de 26 de julio), por el que se requiere a la Administración actuante, con suspensión del plazo de emisión del dictamen solicitado por 15 días, a los efectos de cumplimentar este trámite, la información o documentación que a continuación se expresa:

1) Vídeo al que hace referencia la Propuesta de Resolución al señalar:

*«Existe un vídeo grabado al atardecer, el día previo al suceso, es decir, 20 de diciembre, que prueba que la señalización efectivamente dispuesta en obra se correspondía tanto con los planos como con la descripción de medios adicionales descrita anteriormente».*

2) Fotografías en color de los elementos de advertencia, iluminación y limitación de velocidad a los que hace referencia el informe del Servicio, implementados antes del accidente.

- Tal documentación es remitida a este Consejo el 22 de junio de 2021.

## IV

1. La Propuesta de Resolución desestima la reclamación formulada por el interesado, puesto que el órgano instructor considera que no existe relación de causalidad entre el funcionamiento del Servicio y el daño reclamado por el interesado, ya que el accidente se debe exclusivamente a la actuación negligente del propio afectado, quien circulaba bajo los efectos de sustancias estupefacientes.

2. De acuerdo con la reiterada doctrina jurisprudencial, *«debemos recordar que si bien el artículo 106.2 de la Constitución Española establece que “los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en sus bienes y derechos salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”.* Del mismo modo el artículo 139.1 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común se deduce que la responsabilidad patrimonial de la Administración, ha sido configurada en nuestro sistema legal y jurisprudencialmente, como de naturaleza objetiva, de modo que cualquier consecuencia dañosa derivada del funcionamiento de los servicios públicos, debe ser en principio indemnizada, porque como dice en múltiples resoluciones el Tribunal Supremo *“de otro modo se produciría un sacrificio individual en favor de una actividad de interés público que debe ser soportada por la comunidad”.*

No obstante, también ha declarado de forma reiterada el Tribunal Supremo (por todas, Sentencia de 5 de junio de 1998) que no es acorde con el referido principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, aun de forma mediata, indirecta o concurrente, de manera que, para que exista aquella, es imprescindible la existencia de nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso producido, y que la socialización de riesgos que justifica la responsabilidad objetiva de la Administración cuando actúa al servicio de los intereses generales no permite extender dicha responsabilidad hasta cubrir cualquier evento, lo que, en otras palabras, significa que la prestación por la Administración de un determinado servicio público y la titularidad por parte de aquella de la infraestructura material para su prestación no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a éstas en aseguradoras universales de todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, porque de lo contrario se transformaría aquél en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

Para que concurra tal responsabilidad patrimonial de la Administración, se requiere (...) que concurran los siguientes requisitos:

A) Un hecho imputable a la Administración, bastando, por tanto, con acreditar que un daño antijurídico, se ha producido en el desarrollo de una actividad cuya titularidad corresponde a un ente público.

B) Un daño antijurídico producido, en cuanto detrimento patrimonial injustificado, o lo que es igual, que el que lo sufre no tenga el deber jurídico de soportar. El perjuicio patrimonial ha de ser real, no basado en meras esperanzas o conjeturas, evaluable

*económicamente, efectivo e individualizado en relación con una persona o grupo de personas.*

*C) Relación de causalidad directa y eficaz, entre el hecho que se imputa a la Administración y el daño producido, así lo dice la Ley 30/1992, en el artículo 139, cuando señala que la lesión debe ser consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos; y*

*D) Ausencia de fuerza mayor, como causa extraña a la organización y distinta del caso fortuito, supuesto éste que sí impone la obligación de indemnizar. La fuerza mayor entroncaría con la idea de lo extraordinario, catastrófico o desacostumbrado, mientras que el caso fortuito haría referencia a aquellos eventos internos, intrínsecos al funcionamiento de los servicios públicos, producidos por la misma naturaleza, por la misma consistencia de sus elementos, por su mismo desgaste con causa desconocida, correspondiendo en todo caso a la Administración, tal y como reiteradamente señala el Tribunal Supremo, entre otras y por sintetizar las demás, la de 6 de febrero de 1996, probar la concurrencia de fuerza mayor, en cuanto de esa forma puede exonerarse de su responsabilidad patrimonial». (Fundamento de Derecho cuarto, de la Sentencia n.º 757/2006, de 28 de julio, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña).*

3. La reiterada doctrina de este Consejo Consultivo en cuanto a los principios generales de distribución de la carga de la prueba se ven perfectamente recogidos, entre otros, en el Dictamen n.º 272/2019, de 11 de julio:

*«Cabe recordar, a este efecto, que, en aplicación del artículo 60.4 de la vigente Ley 29/1998, de 13 de julio (...), rige en el proceso contencioso-administrativo el principio general, inferido del Código Civil (...), que atribuye la carga de la prueba a aquél que sostiene el hecho (‘semper necesitas probandi incumbit illi qui agit’) así como los principios consecuentes recogidos en los brocardos que atribuyen la carga de la prueba a la parte que afirma, no a la que niega (‘ei incumbit probatio qui dicit non qui negat’) y que excluye de la necesidad de probar los hechos notorios (‘notoria non egent probatione’) y los hechos negativos (‘negativa non sunt probanda’). En cuya virtud, este Tribunal en la administración del principio sobre la carga de la prueba, ha de partir del criterio de que cada parte soporta la carga de probar los datos que, no siendo notorios ni negativos y teniéndose por controvertidos, constituyen el supuesto de hecho de la norma cuyas consecuencias jurídicas invoca a su favor (por todas, sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del T.S. de 27.11.1985, 9.6.1986, 22.9.1986, 29 de enero y 19 de febrero de 1990, 13 de enero, 23 de mayo y 19 de septiembre de 1997, 21 de septiembre de 1998). Ello, sin perjuicio de que la regla pueda intensificarse o alterarse, según los casos, en aplicación del principio de la buena fe en su vertiente procesal, mediante el criterio de la facilidad, cuando hay datos de hecho que resultan de clara facilidad probatoria para una de las partes y de difícil*

acreditación para la otra (sentencias TS (3ª) de 29 de enero, 5 de febrero y 19 de febrero de 1990, y 2 de noviembre de 1992, entre otras)».

2. A la vista de la jurisprudencia expuesta, es a la parte demandante a quien corresponde, en principio, la carga de la prueba sobre las cuestiones de hecho determinantes de la existencia, la antijuridicidad, el alcance y la valoración económica de la lesión, así como del sustrato fáctico de la relación de causalidad que permita la imputación de la responsabilidad a la Administración. Como ha reiterado en múltiples ocasiones este Consejo Consultivo, el primer requisito para el nacimiento de la obligación de indemnizar por los daños causados por el funcionamiento de los servicios públicos es que exista daño efectivo y que éste sea consecuencia del dicho funcionamiento. La carga de probar este nexo causal incumbe al reclamante, tal como establece la regla general que establecen los apartados 2 y 3 del art. 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), conforme a la cual incumbe la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone. Sobre la Administración recae el onus probandi de la eventual concurrencia de una conducta del reclamante con incidencia en la producción del daño, la presencia de causas de fuerza mayor o la prescripción de la acción, sin perjuicio del deber genérico de objetividad y colaboración en la depuración de los hechos que pesa sobre la Administración y, del principio de facilidad probatoria (art. 217.7 LEC), que permite trasladar el onus probandi a quien dispone de la prueba o tiene más facilidad para asumirlo, pero que no tiene el efecto de imputar a la Administración toda lesión no evitada, ni supone resolver en contra de aquélla toda la incertidumbre sobre el origen de la lesión (STS de 20 de noviembre de 2012)».

Finalmente, y como ha señalado de forma reiterada este Consejo Consultivo « (...) es necesario acreditar la realidad del hecho lesivo y la relación causal entre el actuar administrativo y los daños que se reclamen, como se hace en los recientes Dictámenes 40/2017, de 8 de febrero y 80/2017, de 15 de marzo, en los que se afirma que: “Además, como este Consejo ha manifestado recurrentemente (ver, por todos, los Dictámenes 238/2016, de 25 de julio y 343/2016, de 19 de octubre), sin la prueba de los hechos es imposible que la pretensión resarcitoria pueda prosperar. El art. 6.1 RPAPRP, en coherencia con la regla general del art. 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), impone al reclamante la carga de probar los hechos que alega como fundamento de su pretensión resarcitoria. Toda la actividad de la Administración está disciplinada por el Derecho (art. 103.1 de la Constitución, arts. 3, 53, 62 y 63 LRJAP-PAC), incluida la probatoria (art. 80.1 LRJAP-PAC). Para poder estimar una reclamación de responsabilidad por daños causados por los servicios públicos es imprescindible que quede acreditado el hecho lesivo y el nexo causal (art. 139.1 LRJAP-PAC, arts. 6.1, 12.2 y art. 13.2 RPAPRP), recayendo sobre el interesado la carga de la prueba (art. 6.1 RPAPRP). Esta prueba puede ser directa o por presunciones, pero para recurrir a estas es necesario que exista un enlace preciso y directo

*según las reglas del criterio humano entre un hecho probado y aquel cuya certeza se pretende presumir. No basta para ello la mera afirmación del reclamante, porque ésta no constituye prueba (art. 299 LEC en relación con el art. 80.1 LRJAP-PAC)».*

4. Entrando en el fondo del asunto, es de reseñar que, consta en el expediente, por haberse aportado por el reclamante, Auto de 4 de junio de 2019, del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 3, de Puerto del Rosario, de Sobreseimiento y Archivo de las actuaciones en las Diligencias Previas n.º 1015/2018, en el que se señala:

*« (...) se indicó en el atestado que (...), una vez sometido a las analíticas pertinentes, da POSITIVO en CANNABIS. No obstante, en fecha 4 de marzo de 2019 se emitió por el Servicio de Química de la Delegación de La Laguna dictamen nºL19-00092 concluyendo “sin detectarse ninguna sustancia de interés toxicológico”. A tal efecto debe tenerse en cuenta también la declaración del investigado que dijo que no había fumado cannabis recientemente, que había fumado cannabis hace tres meses aproximadamente, pero también la declaración de (...) que, tras jurar decir la verdad y advertido de las consecuencias del falso testimonio, dijo que (...), mientras estuvo con él, no tomó ninguna bebida alcohólica ni sustancia estupefaciente.*

*Por otra parte, resulta significativo que el investigado (...) manifestara en su declaración, a preguntas de su Abogado, que no vio ninguna señal de aviso de glorieta o rotonda antes del impacto, que la zona no estaba iluminada, estaba completamente a oscuras y que no había visto la rotonda previamente. Que pasa habitualmente por esa zona y no estaba la rotonda. Dicha circunstancia se confirma por la declaración del testigo (...), vigilante del material de la obra que se estaba llevando a cabo en la zona del impacto. Indicó (...) que el día del accidente era el primer día que estaba la rotonda, que había sido colocada esa mañana. Que la iluminación de la vía es la de obra, unos focos que parpadean y que funcionan a batería, y que cuando las luces del vehículo dejaron de funcionar se queda todo a oscuras. Que se trata de un tramo en obras y que está insuficientemente iluminado también viene confirmado por el atestado ampliatorio 2019-4985-124, páginas 21 y 33.*

*En suma, no hay elementos de juicio que permitan considerar debidamente justificada la perpetración de los delitos aquí investigados, pues no existen elementos que permitan afirmar que la causa del accidente fue la conducción realizada por el investigado. De haberse producido algún tipo de responsabilidad que pueda motivar el derecho de los perjudicados a ser resarcidos, deberá hacerse valer ante distinto orden jurisdiccional al penal».*

Pues bien, en el presente caso, nos encontramos con la existencia de una resolución judicial firme en virtud de la cual se dan por probados determinados extremos, así:



1) Por un lado, a pesar de que en las analíticas realizadas al ingreso del accidentado en el Hospital se obtiene resultado positivo en Cannabis, sin embargo, consta, tras haberse insistido por aquél en que la última vez que lo consumió fue hacía unos tres meses, dictamen n.º L19-00092 de 4 de marzo de 2019 emitido por el Servicio de Química de la Delegación de La Laguna concluyendo *«sin detectarse ninguna sustancia de interés toxicológico»*.

2) Respecto de la iluminación y señalización de la zona, en el Auto referido consta la declaración del testigo (...), vigilante del material de la obra que se estaba llevando a cabo en la zona del impacto y que indicó *«que el día del accidente era el primer día que estaba la rotonda, que había sido colocada esa mañana. Que la iluminación de la vía es la de obra, unos focos que parpadean y que funcionan a batería, y que cuando las luces del vehículo dejaron de funcionar se queda todo a oscuras»*.

También se recoge en el meritado Auto la manifestación de la Guardia Civil, en cuyo atestado ampliatorio 2019-4985-124, páginas 21 y 33, se señala que se trata de un tramo en obras y que está insuficientemente iluminado.

3) Finalmente concluye el Auto desconectando el accidente de la conducción del perjudicado: *«no existen elementos que permitan afirmar que la causa del accidente fue la conducción realizada por el investigado»*.

5. Ahora bien, no obstante lo anterior, en el procedimiento administrativo se han aportado nuevos datos, constanding así informe del Servicio de fecha 17 de marzo de 2020, donde se realizan dos manifestaciones que han quedado acreditadas en el indicado procedimiento:

- Por una parte, se afirma que la señalización implantada se corresponde con la prevista en la Instrucción de Carreteras, norma 8.1-IC sobre Señalización Vertical, aprobado mediante la orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, y publicada en el Boletín Oficial del Estado de 4 de abril de 2014. Dicha señalización coincide en concreto con la figura 201 Intersección con glorieta, adaptada a las condiciones previas de circulación de la vía: limitación previa de velocidad a 60 km/h por obras, así como prohibición de adelantamiento. Añadiendo que, de forma adicional a lo prescrito por la Instrucción de Carreteras 8.1-IC sobre señalización, se tomaron las medidas adicionales con objeto de mejorar la percepción de la glorieta así como contribuir a la disminución de la velocidad, que enumera en el meritado informe.

Por su parte, en el informe pericial aportado al expediente por el reclamante, se indica que las medidas que se veían a la mañana siguiente del siniestro no era las existentes en la noche del mismo, sino que fueron implementadas con posterioridad. Asimismo, en sus alegaciones finales, el reclamante reconoce que el tramo previo a la rotonda provisional presenta algunas señales, como la triangular de peligro por rotonda, pero no se aprecia la peligrosidad real. Se señala, además, que la limitación a 40 km/h está situada prácticamente junto a la propia rotonda, lo que obliga a reaccionar de manera brusca y que la Guardia Civil indica en su atestado que la zona estaba insuficientemente iluminada. Es decir, no se niega que hubiera señalización, que, por otra parte, es la que exige la norma técnica aplicable, sino que se considera, subjetivamente por el conductor, que es insuficiente porque no se aprecia la peligrosidad real.

En contra de ello, se aporta informe complementario del Servicio refutando aquella afirmación, al señalar:

*«Respecto a la afirmación de que no existían elementos luminosos en la glorieta, el perito obtiene esta conclusión tras aportar dos fotografías en las que, según sus manifestaciones, no aparecen restos de elementos luminosos. Sin embargo, tal como se expuso en el apartado décimo del informe técnico emitido por el Director de las obras con fecha 17 de marzo de 2020 sobre esta misma reclamación patrimonial, existe un vídeo grabado al atardecer, el día previo al suceso, es decir, el 20 de diciembre de 2018, que prueba que la señalización efectivamente dispuesta en obra se correspondía con la normativa vigente, incluyendo dos cascadas luminosas instaladas sobre los paneles direccionales».*

Pues bien, sentado lo anterior, y analizada la documentación obrante en el expediente administrativo, especialmente el video grabado horas antes del siniestro, esto es, al atardecer del día 20 de diciembre de 2018, se puede apreciar perfectamente como la vía contaba no sólo con la señalización exigida y necesaria para asegurar una circulación segura por una vía en obras, sino que también contaba con la iluminación adecuada al indicado fin.

Así, se ha de partir del hecho indubitado que el punto kilométrico 74.500 de la vía FV-2, Puerto del Rosario - Morro Jable (lugar del siniestro), es un tramo de vía que ordinariamente carece de elementos de iluminación, ahora bien, como consecuencia de las obras que se estaban desarrollando en la misma se dispusieron por la Administración tanto las señales lumínicas, acústicas y visuales necesarias para asegurar una circulación segura a los usuarios de la vía. En este sentido, en el vídeo obrante en el expediente denominado *«Sentido Morro Jable»*, con una duración de 1:33 minutos, grabado horas antes del siniestro, se puede apreciar como en el minuto

0:05 se advierte la existencia de dos señales triangulares, a ambos lados de la calzada, con la advertencia de peligro por obras. A continuación, en el minuto 0:11 se aprecia la existencia de dos señales, a ambos lados de la calzada, de prohibido adelantar. Seguidamente, en el minuto 0:14 se constata la existencia de una señal de velocidad máxima de la vía de 60 km/h. A continuación, en el minuto 0:20, se encuentra instalada una señal advirtiendo la proximidad de un tramo de curvas, para en el minuto 0:22 observarse como comienza un tramo señalizado con conos autorefractantes, a ambos lados de la carretera que se prolongan por la misma hasta el minuto 0:59. Asimismo, en el minuto 0:26 se aprecia la existencia, en el lado izquierdo de la calzada, de tres paneles direccionales con luces en la parte superior de cada uno de ellos. Posteriormente, en el minuto 1:09 se advierte la existencia de una señal triangular de proximidad de rotonda, en el minuto 1:11 existe una señal de ceda el paso y en el minuto 1:15 una señal grande donde se advierte la existencia de una rotonda en dirección a Morro Jable. Ya en el minuto 1:18 se advierte la presencia en la calzada de cinco bandas transversales de alerta (BTA), encontrándose a la altura de la tercera BTA, en el minuto 1:21, una señal de limitación de velocidad a 40 km/h, perfectamente visible, la cual se encuentra a una distancia de la entrada de la rotonda, más que suficiente para adecuar la marcha a la velocidad de la vía y entrar en la rotonda a la velocidad indicada. A continuación en el minuto 1:22 se aprecia la existencia de conos autorefractantes y balizas H-75, dispuestos a ambos lados de la calzada, y que se prolongan hasta la misma rotonda, donde se encuentra nuevamente una señal, tanto vertical como en el suelo, de ceda el paso. Ya en el minuto 1:26 se advierte la existencia en la rotonda de bandadas en todo su perímetro, con paneles direccionales iluminados en su parte superior con numerosas luces intermitentes.

En definitiva, lo indicado en el informe del servicio y en el plano obrante en el mismo, se adecua perfectamente a la realidad de la vía en el momento de producción del siniestro. Así en el presente caso, la vía se encontraba perfectamente señalizada y advertía claramente la existencia de obras en la misma, limitando su velocidad a 60 km/h para después reducirla a 40 km/h, hasta llegar a la rotonda, de tal forma que un conductor diligente debería circular con la precaución necesaria a la vista de las indicaciones existentes en la vía, máxime si tenemos en cuenta que se trata de una vía que de manera habitual carece de iluminación artificial, de lo cual era perfectamente conocedor el reclamante por ser usuario frecuente de la misma.

En este sentido, el art. 10.2 de Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada 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»* y en su art. 21.1 se establece que *«El 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»*.

En el presente caso, el conductor, quizás confiado en que frecuentaba la vía y el desconocimiento de la instalación de la rotonda esa misma tarde, así como subestimando las señales de peligro existentes, no desplegó toda la diligencia exigible en la conducción.

2) Asimismo, implícitamente reconoce el interesado que no circulaba a la velocidad exigida al entrar en la rotonda, pues a su entender, que no apoya en ningún elemento técnico ni jurídico, la señal de limitación de velocidad a 40 km/h está muy cerca de la propia rotonda y ello obliga a reaccionar de forma brusca. De lo que se infiere que al entrar en la rotonda, el reclamante circulaba a una velocidad superior a la permitida por la vía, coincidiendo este órgano consultivo en este punto con la Propuesta de Resolución, al imputar la responsabilidad del siniestro al reclamante como consecuencia de un exceso de velocidad.

Así, frente al informe pericial aportado por el reclamante, se informa por el Servicio, en informe complementario:

*«El informe pericial que establece una relación de equivalencia entre los ensayos de colisión que relata el artículo que aporta (cuyas características se desconocen) y el accidente ocurrido. Pero los ensayos realizados, según se puede deducir (no sin dificultad) de las fotos aportadas, parecen haber sido realizados con colisiones frontales. Sin embargo, el accidente que tuvo lugar el 21 de diciembre de 2018 sobre las 3,00 horas dista mucho de ser una colisión frontal contra un elemento indeformable, al haberse producido por salida de vía, colisiones contra diferentes elementos y vuelco. Por lo tanto, no puede estimarse, al menos por el método utilizado por el perito, la velocidad con la que circulaba el vehículo accidentado»*.

Por su parte, en el informe emitido por el Servicio el día 17 de marzo de 2020 se informaba:

*«Séptimo.- Tras el suceso denunciado por el recurrente, comoquiera que se habían producido daños a los elementos de señalización de obra así como a unidades de obra en ejecución, que no habían sido recibidas por la Administración, el contratista de las obras (...) dirigió correo electrónico con fecha 8 de enero de 2019, cuya copia se adjunta al presente informe, a la empresa (...) (entidad aseguradora del vehículo) reclamando el importe de los daños producidos a las obras, valorándolas en 5.275 €, según el desglose adjunto al presente informe. Dicho importe fue abonado por la entidad aseguradora al contratista de las obras, (...), con fecha 25 de septiembre de 2019, adjuntándose al presente informe copia del abono del mismo.*

*Octavo.- Los daños producidos a los elementos de obra, así como la posición final del vehículo, situado a más de 50 metros de la glorieta con la que colisionó, no parecen compatibles con la afirmación del recurrente en la que indica que conocía los límites de velocidad de 60 y 40 km/h y que en todo momento los respetaba».*

De ello cabe concluir que los daños producidos en los elementos públicos, así como en el propio vehículo, cuyas fotografías se aportan al expediente, no son compatibles con la circulación a la velocidad exigida en el tramo de obras, lo que parece confirmar el propio reclamante al indicar que la señalización del límite de velocidad se encuentra muy cerca de la propia rotonda y obliga a reaccionar de manera brusca, lo que no habría sucedido si hubiera circulado a la velocidad exigida por las señales existentes.

6. En el caso que nos ocupa, las circunstancias concurrentes que se acaban de exponer, nos permiten imputar totalmente la responsabilidad del siniestro al reclamante, habiendo roto cualquier eventual nexo causal con el funcionamiento de la Administración (que se considera correcto y adecuado a las circunstancias), debido a su falta de diligencia al circular con su vehículo, entendiéndose, por tanto, que la Propuesta de Resolución es conforme a Derecho, en cuanto desestima la reclamación del interesado, al no existir relación de causalidad entre el daño por el que se reclama y el funcionamiento del Servicio.

## CONCLUSIÓN

La Propuesta de Resolución por la que se desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial, se entiende que es conforme a Derecho.