

Dictamen Núm. 191/2020

**V O C A L E S :**

*Sesma Sánchez, Begoña,*  
Presidenta  
*González Cachero, María Isabel*  
*Iglesias Fernández, Jesús Enrique*  
*Menéndez Sebastián, Eva María*  
*García García, Dorinda*

Secretario General:  
*Iriondo Colubi, Agustín*

El Pleno del Consejo Consultivo del Principado de Asturias, en sesión celebrada el día 27 de agosto de 2020, con asistencia de las señoras y el señor que al margen se expresan, emitió por unanimidad el siguiente dictamen:

“El Consejo Consultivo del Principado de Asturias, a solicitud de esa Alcaldía de 16 de junio de 2020 -registrada de entrada ese mismo día-, examina el expediente relativo a la reclamación de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento de Castrillón formulada por ....., por los daños sufridos al caer del ciclomotor que conducía debido a la existencia de un bache en la calzada.

De los antecedentes que obran en el expediente resulta:

**1.** Con fecha 25 de septiembre de 2018, el interesado presenta en el registro del Ayuntamiento de Castrillón un escrito en el que solicita el arreglo de un socavón sito en la calle `A´ (Arnao), así como una “indemnización por daños

materiales y personales tras accidente de tráfico causado por el socavón” el día 17 de ese mismo mes.

Expone que cuando circulaba por “la carretera Salinas-Arnao, a la altura del cruce hacia la calle `A`, la rueda se encajó en el socavón, por lo que se produjo el accidente en el que, tras perder el control de la moto, choqué contra una señal y salí despedido unos metros”, de lo que resultaron ciertas lesiones, además de daños en el vehículo.

Adjunta el parte de asistencia de la grúa el día de los hechos, un informe del Hospital ..... y un presupuesto de arreglo del vehículo. En el informe del Servicio Urgencias de 20 de septiembre de 2018 se deja constancia de un “accidente de moto hace 2 días al meter la rueda delantera en un bache con caída posterior./ Policontusiones con la caída y al chocar con una señal de tráfico”, y se reseña dolor en mano y muñecas derechas y en supra rotuliano izquierdo, así como a la palpación en muslo derecho, y abrasiones en ambas piernas y antebrazo derecho. Se le da el alta el mismo día para ser controlado por el médico de Atención Primaria. El presupuesto elaborado por un taller mecánico es de fecha 24 de septiembre de 2018, y asciende a 544,50 €.

Respecto al *quantum* resarcitorio, solicita que se le “indemnice en la cuantía que corresponda”.

**2.** Mediante oficio trasladado al interesado el 14 de enero de 2019, el Secretario Accidental le comunica la fecha de recepción de su reclamación, la normativa aplicable al procedimiento, con indicación del plazo de resolución y notificación y los efectos del silencio administrativo, así como la designación de instructora de aquel.

**3.** El día 12 de febrero de 2019, el reclamante presenta un escrito al que acompaña dos informes periciales y diversa documentación clínica, fijando la indemnización que solicita en siete mil seiscientos veintisiete euros con ochenta y cuatro céntimos (7.627,84 €).

En el informe de valoración del accidente y los daños materiales, de 31 de diciembre de 2018, el perito afirma haberse personado en el lugar del siniestro, que describe y sitúa en la confluencia de las calles `A´ y `B´, en Arnao. Señala que se trata de un tramo curvo con reducida visibilidad, en regular estado de conservación, e indica que en el momento del accidente era de día, había buena visibilidad, no constan deslumbramientos y el suelo estaba seco. Sobre el desperfecto de la vía, aclara que tiene “una profundidad de 9 cm y un radio de 90 cm”. Tras analizar el modelo y características de la motocicleta siniestrada (entre ellas, la medida de los neumáticos, con un diámetro de 45,72 cm y una llanta de 18 pulgadas), concluye que “el neumático (...) coge totalmente dentro del socavón, con lo cual es obvio que hay una acción súbita y brusca en la suspensión (...) y sobre manera en la dirección”. Entiende que las características del socavón, y dado que las motocicletas se inclinan para el lado de las curvas al sortearlas y que la rueda, en este caso, cabe dentro de aquel, son suficientes para hacer perder el equilibrio al piloto, “siendo totalmente factible caer debido al impacto sufrido en la suspensión delantera de la motocicleta”. Cuantifica los daños materiales, desglosados, en 544,50 €.

En el informe suscrito el 2 de febrero de 2019 por un especialista en Valoración del Daño Corporal e Incapacidades Laborales se aprecia que “existe nexo de causalidad entre el mecanismo lesional y las lesiones producidas”, que se fijan con base en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, en 1 punto de secuelas por artrosis postraumática y/o antebrazo-muñeca dolorosa y 1 punto por perjuicio estético ligero, así como un perjuicio personal por pérdida temporal de calidad de vida consistente en 86 días de perjuicio moderado y 35 días de perjuicio básico.

**4.** Con fecha 19 de marzo de 2019 emite informe el Jefe de la Policía Local en Funciones del Ayuntamiento de Castrillón. En él pone de manifiesto que no hay constancia de “un accidente de tráfico en el que estuviera implicado el

solicitante en la fecha y lugar que indica. Tampoco consta llamada telefónica en el Libro Registro de Telefonemas”.

Señala que “no constan en estos servicios informes sobre incidencias en la vía pública relativos a la existencia de alguna deficiencia en el pavimento de la calzada en ese punto. No obstante, en el lugar y con anterioridad a la fecha en (...) que el solicitante manifiesta haber sufrido el accidente se había efectuado una reparación del pavimento de la calzada”. Añade que en el carril de circulación referido y hasta febrero de 2019 “la superficie de la calzada presentaba un leve hundimiento de escasos centímetros, sin pérdida de la capa de aglomerado asfáltico. Esta incidencia puede observarse en la imagen que se adjunta”.

Expone que, “previo al punto en que supuestamente se produjo el accidente existe señalización de tráfico que limita la velocidad máxima a 50 km/h (10 metros antes del lugar del accidente). En el mismo mástil se encuentra instalada otra señal que advierte a los conductores del peligro por la existencia de un tramo con pasos para peatones habilitados./ A la altura del punto del incidente existe una señal vertical de tráfico que advierte a los conductores sobre la inminente proximidad de un resalto en el pavimento de la calzada (se adjunta fotografía)”.

Reseña que la Policía Local se puso en contacto con el reclamante, quien no puede indicar el lugar exacto de la caída, por lo que considera adecuado añadir que “con anterioridad a este punto, a la altura de la intersección de la calle ‘A’ con su acceso hacia ‘B’, existe otro leve hundimiento de la superficie (se adjunta fotografía)” en el que “debe circularse a una velocidad inferior a 30 km/h, aumentar la precaución por tratarse de una intersección tipo ‘T’ y con dos curvas previas y consecutivas, con cambios de dirección de prácticamente 90 grados, a derecha e izquierda, advertida esta circunstancia previamente mediante señalización vertical de tráfico”.

Concluye que, “a pesar de que pudiera existir una pequeña deficiencia en la pavimentación de la calzada (leve hundimiento sin pérdida de la capa de

aglomerado asfáltico o cortes bruscos y profundos), se considera poco probable que esta circunstancia, por sí sola, pudiera provocar el supuesto accidente”.

**5.** El día 21 de mayo de 2019, la Jefa de Obras, Servicios y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Castrillón informa que el Departamento de Obras y Servicios no ha recibido aviso del estado de deterioro del pavimento en la zona indicada, haciendo constar que “existe un tramo de vía reasfaltado en varias ocasiones”.

**6.** Solicitada valoración de la pericial aportada por el reclamante, con fecha 10 de junio de 2019 el Jefe de la Policía Local en Funciones refiere que “ahora” el perjudicado “parece concretar que la supuesta pérdida de control de la motocicleta ocurrió a la altura de la intersección de la calle ‘A’ con su acceso hacia ‘B’, al introducir la rueda delantera en un leve hundimiento de la superficie de la calzada cuando transitaba por la vía (en) sentido hacia la carretera CT-1 (Piedras Blancas)”, y aclara que “dicho hundimiento pudiera poseer un diámetro de 0,90 metros y una profundidad de 9 cm”. Señala que “por el que suscribe se comprobó que, a pesar de existir un leve hundimiento en el pavimento con forma circular, el mismo no presentaba la misma profundidad en toda su superficie y se extendía suavemente hacia su centro, sin cortes o aristas que pudieran ocasionar la deformación de la llanta delantera de la motocicleta, como reseña el informe presentado, mucho menos si se circulase a una velocidad inferior a 30 km/h, que es la permitida en la vía en ese punto./ También debe indicarse que nada tiene que ver el diámetro de la rueda con la posibilidad de que esta se introduzca bruscamente en el hundimiento del pavimento, sino que ha de tenerse en cuenta la longitud de la circunferencia del neumático (...), pero en este caso la medida de la rueda permitiría circular sobre el hundimiento sin que esta circunstancia suponga un impacto brusco que pueda deformar la llanta metálica de la rueda, especialmente si esto ocurre a una velocidad inferior a 30 km/h./ Además (...) el vehículo dispone de una horquilla delantera oscilante con amortiguadores

telesco de 30 cm entre centros, mecanismo que en el caso de encontrarse en un buen estado de conservación y circular a una velocidad moderada debe absorber eficientemente la irregularidad de la superficie de la calzada./ No obstante, se indica que en ese punto de la vía y en el supuesto sentido de circulación que seguía (...) debe circularse a una velocidad inferior a 30 km/h, aumentar la precaución por tratarse de una intersección tipo `T` y con dos curvas previas y consecutivas con cambios de dirección de prácticamente 90 grados, a derecha e izquierda, advertida esta circunstancia previamente mediante señalización”.

Concluye que, aunque “existiera una pequeña deficiencia en la pavimentación de la calzada (...) resulta poco probable que esta circunstancia, por sí sola, pudiera provocar el supuesto accidente”, y añade que “no existe constancia de que se hayan registrado accidentes similares en la zona, lo cual, a pesar de tratarse de una vía utilizada frecuentemente por gran cantidad de ciclistas, pudiera mostrar que el hundimiento de la superficie de la calzada no es causa por sí sola que pueda ocasionar un accidente”.

**7.** Formuladas varias preguntas a la Jefa de Obras, Servicios y Medio Ambiente, esta señala el 25 de julio de 2019 que la zona “donde supuestamente se producen los hechos, frente a la c/ `A`, a la altura del n.º 46, con su acceso a `B`, sentido hacia la carretera CT-1, no fue objeto de asfaltado en el marco del expediente” por el que se le cuestiona, que “corresponde al carril de la c/ `A` en dirección a Salinas, previo el cruce al acceso a `B`”, subrayando que “el lugar en el que supuestamente se producen los hechos no fue objeto de asfaltado, por este Servicio Municipal, en los últimos tres años”.

**8.** El día 20 de agosto de 2019 se incorpora al expediente una valoración de las lesiones sufridas elaborada por la entidad aseguradora, que cuantifica los daños en “75 días moderados, 26 días básicos, 1 punto de secuelas (muñeca dolorosa) y 1 punto de perjuicio estético ligero”.

**9.** Evacuado el trámite de audiencia mediante oficio notificado al interesado el 2 de septiembre de 2019, comparece este en las dependencias municipales para examinar el expediente y se le entrega una copia de la documentación que solicita.

Con fecha 17 de septiembre de 2019, aquel presenta un escrito de alegaciones en las que valora los informes emitidos por la Policía Local, y solicita que se requiera al servicio correspondiente para que aclare la fecha en la que fue reparado el bache al que se refiere.

Respecto a la valoración de las lesiones, manifiesta su “disconformidad con los días de sanidad fijados”.

**10.** Mediante resolución de 28 de noviembre de 2019, la Alcaldesa del Ayuntamiento de Castrillón acuerda retrotraer el procedimiento a fin de solicitar informes a la Policía Local; a la Jefa de Obras, Servicios y Medio Ambiente, y a la compañía aseguradora.

**11.** Con fecha 5 de diciembre de 2019 el Jefe de la Policía Local en Funciones informa, respecto a la deficiencia del pavimento detectada en la carretera que une Salinas con la carretera CT-1, que en la inspección ocular que se realiza el 19 de marzo de 2019 continúa existiendo, resultando “evidente que el tapado o reparación del hundimiento se llevó a cabo entre el 19 de marzo de 2019 y el 11 de junio de 2019”. Explica el modo de proceder ante la existencia de incidencias en la vía pública de titularidad municipal, en particular, en el caso de que puedan afectar a la seguridad del tráfico, precisando que ello daría lugar a un parte de incidencia, siendo en ocasiones los ciudadanos quienes alertan de su existencia, y constata que “entre septiembre de 2018 y junio de 2019 no existe constancia de la demanda o comunicación sobre la supuesta deficiencia”.

Respecto a las contradicciones sobre el lugar del siniestro, puntualiza que se deben a lo afirmado por el interesado en conversación mantenida por

este con el Subinspector el día 19 de marzo de 2019, momento en el que comunica aquella ubicación y que la deficiencia había sido reparada.

**12.** Se incorpora al expediente a continuación el informe pericial elaborado por la compañía aseguradora de la Administración el 11 de diciembre de 2019. En él expone que “durante la visita pericial al lugar del accidente se verifica la existencia de un bache en la calzada de forma circular de unos 95 cm de diámetro y desnivel variable, alcanzando un valor máximo de 8 cm en el centro. El socavón está situado en la parte central del carril derecho en dirección Arnao, en la carretera de `B`, confluencia con la calle `A`, y que es la continuidad natural de la anterior./ El trazado de la carretera hace una curva en ese punto de 90º a la izquierda./ La señalización vertical advierte correctamente de las dos curvas del trazado en ese punto y limita la velocidad a 30 km/h”, observando buena limpieza y señalización de la vía, así como del estado del firme, salvo la deficiencia mencionada.

A propósito de la causa de los daños refleja que, “dado que el socavón se encuentra en medio de la trayectoria que debería seguir el vehículo, consideramos que el conductor no pudo evitar el contacto con él y que esta circunstancia a su vez afectara al equilibrio del vehículo y la posterior caída./ Otro factor clave en el siniestro es la velocidad del vehículo en el momento del accidente”, sobre lo que no disponen de datos.

El informe pericial referido a las lesiones, incorporado al expediente el 30 de diciembre de 2019, señala 26 días de perjuicio personal básico y 75 días de perjuicio personal particular moderado, así como 1 punto de secuelas por artrosis postraumática y/o antebrazo-muñeca dolorosa y 1 punto de perjuicio estético ligero.

**13.** El día 22 de enero de 2020, la Jefa de Obras, Servicios y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Castrillón informa que la zona de actuación del servicio al que se habían referido anteriormente “no corresponde con la zona

posteriormente indicada por el reclamante”, y que no les constan avisos “del estado del aglomerado en el punto donde se indica que se produjeron los hechos. Así mismo, se comprueba la inexistencia de partes de trabajo de reparación de asfalto en esa zona”, desconociendo la autoría del depósito de una capa de aglomerado sobre el hundimiento de la calzada en el referido lugar.

**14.** El 31 de enero de 2020 se vuelve a requerir a la compañía aseguradora para que explique la fundamentación de su valoración de las lesiones del reclamante.

El 24 de febrero de 2020 se incorpora al expediente la respuesta del médico informante, en la que señala haber “tenido en cuenta (...) el periodo que se extiende desde la fecha del accidente 17-09-18 hasta alta emitida por parte (del) traumatólogo que lleva su proceso 16-01-19, lo que nos da un total de 122 días, de los cuales los 86 primeros tendrían carácter moderado hasta que el traumatólogo le indica necesidad de efectuar vida normal y los 35 restantes serían de naturaleza básica; por tanto, ha habido un error en mis cálculos”.

**15.** Evacuado un nuevo trámite de audiencia mediante oficio notificado al interesado el 4 de marzo de 2020, comparece este en las dependencias municipales para examinar el expediente.

Con fecha 13 de mayo de 2020 presenta un escrito alegaciones en el que pone de relieve las coincidencias entre los informes de la compañía aseguradora y la pericial aportada por su parte en cuanto al lugar del siniestro y el alcance del desperfecto existente en la calzada, dándolos por acreditados. Sobre la causa del accidente, reitera que la existencia de un socavón en medio de la trayectoria del vehículo supondría que el conductor no puede evitar el contacto perdiendo el equilibrio, pues “entra en el socavón en maniobra de giro en curva de 90º a la izquierda y en consecuencia con la moto inclinada”.

Respecto a la cuantificación de la indemnización, subraya que coinciden la entidad aseguradora y pericial aportada por él en el reconocimiento de “una secuela fisiológica valorada en un punto y una estética con la misma puntuación”. En cuanto a los “días de sanidad”, indica 121 días, de los cuales “86 tendrían carácter (...) moderado y los 35 restantes (...) básico”. Sobre los daños en la motocicleta, se opone a la valoración efectuada por la compañía aseguradora cuando fija “un valor real de 270 euros al aplicar unas depreciaciones que no son correctas, pues lo dañado y que es objeto de tasación son reparaciones, por tanto mano de obra, la cual en modo alguno puede resultar depreciada”, y reitera que el daño material coincide con el presupuesto de reparación.

**16.** El día 10 de junio de 2020 la Instructora del procedimiento formula propuesta de resolución en sentido desestimatorio, “dado que no queda acreditada la relación de causalidad entre la conducta administrativa y el daño alegado”. Reseña que “en la instrucción del procedimiento se observan discrepancias en cuanto al lugar exacto del siniestro” -provocadas por las manifestaciones del reclamante-, dejando constancia de que los informes emitidos por la entidad aseguradora de la Administración sobre el particular responden a las declaraciones efectuadas por aquel en diciembre de 2018, por lo que “no son prueba de la realidad del lugar”.

Expone que “a falta de testigos, de avisos a la Policía Local en el momento del accidente y vistas las contradicciones (...) en las manifestaciones del reclamante en cuanto a la identificación del lugar exacto del accidente, esta Instructora considera que no queda acreditada la realidad del lugar exacto en el que se produce el accidente, y con ello tampoco (...) la relación de causalidad”.

Señala que, aun cuando se aceptara “la declaración del interesado, se localizaría el punto concreto del accidente a la altura del cruce hacia la calle ‘A’”, donde la velocidad permitida no puede superar los 30 km/h, reflejándose en la pericial -con base en sus afirmaciones- que “al dar la curva a unos 40

km/h encontró un socavón y perdió el equilibrio”, por lo que “pudiera ser que la causa del accidente fuera la velocidad ‘inadecuada’ de la motocicleta (...), dado que la deficiencia (...) era mínima, carece de aristas y no parece suponer riesgo alguno para la circulación”, tratándose de una vía altamente transitada sin que consten accidentes similares en la zona. En definitiva, concluye que el percance pudo deberse a la velocidad de la conducción y la “no adaptación (...) a las características y circunstancias de la vía”, entendiéndose que “un leve hundimiento de la calzada no debería ocasionar tal pérdida de control a un vehículo”.

**17.** En este estado de tramitación, mediante escrito de 16 de junio de 2020, esa Alcaldía solicita al Consejo Consultivo del Principado de Asturias que emita dictamen sobre consulta preceptiva relativa al procedimiento de reclamación de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento de Castrillón objeto del expediente núm. ...., adjuntando a tal fin una copia autenticada del mismo a través de la Oficina de Registro Virtual (ORVE).

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes consideraciones fundadas en derecho:

**PRIMERA.-** El Consejo Consultivo emite su dictamen preceptivo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.1, letra k), de la Ley del Principado de Asturias 1/2004, de 21 de octubre, en relación con el artículo 18.1, letra k), del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo, aprobado por Decreto 75/2005, de 14 de julio, y a solicitud de la Alcaldía del Ayuntamiento de Castrillón, en los términos de lo establecido en los artículos 17, apartado b), y 40.1, letra b), de la Ley y del Reglamento citados, respectivamente.

**SEGUNDA.-** Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante LRJSP), está el interesado activamente legitimado para formular reclamación de responsabilidad patrimonial, por cuanto su esfera jurídica se ha visto directamente afectada por los hechos que la motivaron.

El Ayuntamiento de Castrillón está pasivamente legitimado en cuanto titular de los servicios frente a los que se formula reclamación.

**TERCERA.-** En cuanto al plazo de prescripción, el artículo 67.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC), dispone que “El derecho a reclamar prescribirá al año de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o se manifieste su efecto lesivo. En caso de daños de carácter físico o psíquico a las personas, el plazo empezará a computarse desde la curación o la determinación del alcance de las secuelas”. En el supuesto ahora examinado, la reclamación se presenta con fecha 25 de septiembre de 2018, y el hecho del que trae causa -el accidente- tuvo lugar el día 17 de ese mismo mes, por lo que al margen de la fecha de estabilización de las secuelas es claro que ha sido formulada dentro del plazo de un año legalmente determinado.

**CUARTA.-** El procedimiento administrativo aplicable en la tramitación de la reclamación se rige por las disposiciones sobre el procedimiento administrativo común recogidas en el título IV de la LPAC, teniendo en cuenta las especificidades previstas en materia de responsabilidad patrimonial en los artículos 65, 67, 81, 91 y 92 de dicha Ley.

En aplicación de la normativa citada, se han cumplido los trámites fundamentales de incorporación de informe del servicio afectado, audiencia con vista del expediente y propuesta de resolución.

Sin embargo, se aprecia que a la fecha de entrada de la solicitud de dictamen en este Consejo Consultivo se había rebasado ya el plazo de seis

meses para adoptar y notificar la resolución expresa, establecido en el artículo 91.3 de la LPAC. No obstante, ello no impide que esta se adopte, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 21.1 y 24.3, letra b), de la referida Ley.

**QUINTA.-** El artículo 106.2 de la Constitución dispone que “Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”.

A su vez, el artículo 32 de la LRJSP establece en su apartado 1 que “Los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor o de daños que el particular tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley”. Y, en su apartado 2, que “En todo caso, el daño alegado habrá de ser efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas”.

Por otra parte, el artículo 34 de la ley citada dispone en su apartado 1 que “Solo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que éste no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. 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, todo ello sin perjuicio de las prestaciones asistenciales o económicas que las leyes puedan establecer para estos casos”.

En el ámbito de la Administración local, el artículo 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LRRL), dispone que “Las Entidades locales responderán directamente de los daños y perjuicios causados a los particulares en sus bienes y derechos como

consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos o de la actuación de sus autoridades, funcionarios o agentes, en los términos establecidos en la legislación general sobre responsabilidad administrativa”.

Este derecho no implica, sin embargo, que la Administración tenga el deber de responder, sin más, por todo daño que puedan sufrir los particulares, sino que, para que proceda la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, deberán darse los requisitos que legalmente la caracterizan, analizando las circunstancias concurrentes en cada caso.

En efecto, en aplicación de la citada normativa legal y atendida la jurisprudencia del Tribunal Supremo, para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública será necesario que, no habiendo transcurrido el plazo de prescripción, concurren, al menos, los siguientes requisitos: a) la efectiva realización de una lesión o daño antijurídico, evaluable económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas; b) que la lesión patrimonial sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos; y c) que no sea producto de fuerza mayor.

**SIXTA.-** Se somete a nuestra consideración un procedimiento de responsabilidad patrimonial en el que el reclamante interesa una indemnización por los daños sufridos con ocasión de un accidente de tráfico, ocurrido mientras conducía una motocicleta debido al deficiente estado de conservación de una carretera de titularidad local.

De la documentación obrante en el expediente resulta acreditada la realidad de un siniestro acaecido el día de los hechos -pues consta la retirada del vehículo de la vía pública por una grúa-, y la existencia de daños materiales en aquel y personales en su conductor, vista la documentación clínica aportada por el accidentado.

Ahora bien, la existencia de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado no puede significar *per se* la declaración de responsabilidad

patrimonial de la Administración, toda vez que es preciso examinar si se dan las circunstancias que permitan reconocer al reclamante el derecho a ser indemnizado por concurrir los demás requisitos legalmente exigidos. En concreto, debe analizarse si los perjuicios alegados son consecuencia directa e inmediata del funcionamiento de un servicio público del Ayuntamiento de Castrillón, en cuanto titular de la vía en la que se produjo el siniestro, resultando para ello ineludible partir del conocimiento de las causas y circunstancias en que aquellos se produjeron.

Como venimos señalando reiteradamente, en el supuesto de responsabilidad patrimonial de la Administración pública derivada de accidentes de tráfico el principal título competencial es el de la titularidad de la vía. En este sentido, el artículo 57 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece que "Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales". Ahora bien, dicha titularidad no avala el derecho a percibir una indemnización, pues deben quedar acreditadas las circunstancias concretas de los hechos y que no se ha producido la ruptura del nexo causal por la interferencia de factores ajenos al deber de conservación del viario. Para ello debemos despejar, en primer término, las dudas referidas al lugar en el que se produce el percance, suscitadas por el confuso relato del propio accidentado.

Inicialmente el perjudicado presenta un formulario manuscrito el día 25 de septiembre de 2018, pocos días después del siniestro. En él interesa el "arreglo de socavón en calle `A´, 46, Arnao", e indica que iba "circulando por la carretera Salinas-Arnao, a la altura del cruce hacia la calle `A´", cuando "la rueda se encajó en el socavón, por lo que se produjo el accidente en el que, tras perder el control de la moto, choqué contra una señal y salí despedido unos metros". Ante el Servicio de Urgencias refiere también lesiones "al chocar

con una señal de tráfico". La hoja de asistencia del servicio de grúa, emitida el día del siniestro, se limita a indicar que el lugar de recogida del vehículo es "Arnau".

Con posterioridad, en los escritos que el interesado presenta -el primero fechado en febrero del siguiente año, una vez que recibe asistencia letrada- sitúa el lugar del accidente en la calle `B´, a la altura de la intersección con la calle `A´; esto es, a unos metros de distancia del número 46 de esta. La Policía Local, por su parte, informa de la falta de constancia de un accidente de tráfico en el lugar y fecha referida, y añade que se puso en contacto con el accidentado, "quien no puede indicar el lugar exacto de la caída", por lo que considera de interés informar sobre dos puntos en la zona en los que se perciben desperfectos en la vía: el primero, a la altura del número 46 de la calle `A´, donde se aprecia que una deficiencia en el pavimento ha sido reparada (antes de la fecha del accidente) y, el segundo, "con anterioridad a este punto, a la altura de la intersección de la calle `A´ con su acceso hacia `B´", lugar en el que "existe otro leve hundimiento de la superficie", y cuya fotografía se adjunta.

Ahora bien, el propio interesado reconoce ante el agente informante que desconoce el lugar exacto del siniestro, y a lo largo de la prolongada instrucción no se alcanza a despejar la confusión que sus manifestaciones suscitan. En efecto, el relato no es rectilíneo, pues el impacto "con una señal de tráfico" -que reitera el accidentado en un primer momento- se contradice con la trayectoria que con posterioridad concreta, la entidad de las lesiones no se compadece tampoco con la descripción de los hechos finalmente realizada y, no habiendo mediado aviso del siniestro a la Policía Local, nada permite vincular los baches de la calzada que describen los informes con el accidente sufrido. En particular, no puede considerarse acreditado que el desperfecto sobre el que se informa detalladamente en la intersección entre dos calles, a unos metros de distancia del lugar inicial y espontáneamente señalado (mediante la aportación, no de una descripción, sino del número de la calle), guarde relación con la

pérdida de equilibrio y posterior caída del conductor, que bien pudo ser debida a otros factores, sin que a la altura del número 46 de la calle indicada se observen tampoco desperfectos que pudieran ser causa hábil de la caída. Se repara asimismo en que no habiéndose especificado la señal de tráfico contra la que el motorista se golpea, la existente a la altura del reiterado número 46 no presenta ninguna huella de impacto, y las radicadas en la intersección se encuentran inmediatas a un muro, y no en la trayectoria que el accidentado describe o en la que una motocicleta puede trazar al doblar la curva y pisar sobre el bache a la velocidad que se invoca (40 km/h).

En definitiva, este Consejo no puede considerar acreditado el relato fáctico que permitiría anudar el siniestro a un desperfecto viario. Sin perjuicio de desestimarse la reclamación por falta de prueba de los hechos en los que se funda, debe también observarse que -tal como se reseña en el informe de la Policía Local- el socavón existente en el tramo curvo presentaba un hundimiento progresivo, sin aristas o desniveles bruscos, lo que permite descartar que un siniestro del que resulta deformada la llanta delantera de la motocicleta pueda imputarse a la circulación sobre ese bache; máxime cuando la velocidad está ahí limitada a 30 km/h (y no 50 km/h, como se refleja en la pericial aportada por el reclamante) y se trata de una intersección tipo "T" con cambio de dirección de "prácticamente 90 grados", lo que exige una conducción ajustada a esas circunstancias manifiestas y advertidas con las oportunas señales viarias que alertan de resalte en el pavimento por la proximidad de pasos de peatones.

En definitiva, aunque se hubiera acreditado que el accidente se produjo en el lugar finalmente indicado por el reclamante el bache al que se atribuye no podría erigirse en causa hábil del siniestro descrito, pues a la luz del impacto sufrido por la motocicleta no puede obviarse que la velocidad con la que circulaba era notoriamente inadecuada en la aproximación a un cruce, y de manejarse a la permitida en dicho tramo la motocicleta hubiera librado sin dificultad el desperfecto viario.

En mérito a lo expuesto, el Consejo Consultivo del Principado de Asturias dictamina que no procede declarar la responsabilidad patrimonial solicitada y, en consecuencia, debe desestimarse la reclamación presentada por .....

V. I., no obstante, resolverá lo que estime más acertado.

Gijón, a .....

EL SECRETARIO GENERAL,

V.º B.º

LA PRESIDENTA,

ILMA. SRA. ALCALDESA DEL AYUNTAMIENTO DE CASTRILLÓN.