

Dictamen n.º: **260/23**
Consulta: **Consejero de Transportes e Infraestructuras**
Asunto: **Responsabilidad Patrimonial**
Aprobación: **18.05.23**

DICTAMEN del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid aprobado por unanimidad en su sesión de 18 de mayo de 2023, emitido ante la consulta formulada por el consejero de Transportes e Infraestructuras, al amparo del artículo 5.3 de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, en el asunto promovido por D., sobre reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños y perjuicios ocasionados por un accidente sufrido en la carretera M-600, cuando circulaba con su motocicleta a consecuencia de la aparición de un jabalí.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El 22 de julio de 2020, la persona citada en el encabezamiento, asistida por letrado, presenta una reclamación de responsabilidad patrimonial, por los daños y perjuicios derivados de un accidente sufrido el 27 de julio de 2019. Refiere que sobre las 23:15 horas circulaba con su motocicleta matrícula, marca BMW por la carretera M-600, sentido descendente hacia Sevilla la Nueva, cuando a la altura aproximada del km 38,95, irrumpió en la calzada de forma súbita, un jabalí por su lado derecho, que provocó el accidente.

Indica que no existía ninguna señalización de animales, significándose que en el tramo en cuestión, según fue informado el propio reclamante, se había detectado la presencia de jabalíes en la calzada y se habían llegado a producir accidentes con anterioridad y que no ha sido hasta después del accidente, cuando se ha señalado la calzada con la correspondiente advertencia; en concreto, se instaló una señal el día 9 de septiembre de 2019 desde el KM 37,200 al KM 40,200 de dicha carretera.

Continúa el relato fáctico indicando que tras el accidente fue asistido por el SUMMA con traslado al Hospital Universitario Rey Juan Carlos donde se le diagnosticaron diversos politraumatismos, contusión de ambas manos, fractura de base del quinto metatarsiano del pie izquierdo aguda y fractura de meseta tibial externa.

Como valoración del daño corporal, el reclamante aporta un informe médico pericial de especialista en Traumatología realizado el 30 de junio de 2020, en el que se cuantifican los perjuicios y secuelas sufridos en un total de 23.214,42 euros.

También aduce que sufrió daños materiales en la motocicleta y en el equipamiento que llevaba que ascienden al importe de 5.723,80 euros, considerando el importe de la reparación (motocicleta y reloj) y el presupuesto de reposición (casco y chaqueta).

Como fundamento jurídico alega la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que entró en vigor el 2 de marzo de 2014, dispone en la disposición adicional novena: *«En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas en las vías públicas será responsable de los daños a personas o bienes el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales que irrumpan en aquellas. (...) No obstante, podrá ser responsable el titular de la vía pública en que se produzca el accidente como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en*

plazo, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos”.

Termina solicitando una indemnización total por importe de 28.789,21 euros.

Acompaña a su reclamación el informe estadístico de la Guardia Civil, diversos informes médicos del hospital en el que fue atendido, partes de baja y alta de incapacidad temporal, correo electrónico de la entidad Emicon informando de la instalación de una señal en la carretera M-600 con una fotografía, un artículo de la prensa local de Sevilla la Nueva de 2005, factura de reparación de la motocicleta por un total de 4.877,29 euros, factura de reparación de un reloj de 337,55 euros, dos anuncios de casco y chaqueta para moto, copia del DNI y del permiso de circulación del reclamante y ficha técnica de la motocicleta (folios 1 a 73 del expediente)

SEGUNDO.- A causa de la referida reclamación se instruyó un procedimiento de responsabilidad patrimonial conforme a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, del que constituyen aspectos a destacar en su tramitación, los siguientes:

La Consejería de Transportes e Infraestructuras requirió el 27 de julio de 2020 (notificado el 29 de julio) al reclamante para que indicara si por estos mismos hechos se siguen otras reclamaciones civiles, penales o administrativas; declaración suscrita por el afectado en la que se manifieste que no ha sido indemnizado (ni va a serlo) por compañía o mutualidad de seguros, ni por ninguna otra entidad pública o privada como consecuencia del accidente sufrido o, en su caso, indicación de las cantidades recibidas; y cualquier otro

documento que estime pertinente. No consta que el reclamante cumpliera el requerimiento.

Por el instructor del expediente se solicitó al Área de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras que informara sobre la titularidad de la carretera, el estado del tramo de la vía del accidente, señalización del tramo afectado y acreditación de las labores de mantenimiento de la vía para evitar situaciones de riesgo.

El 22 de diciembre de 2020 (folio 77) se informó que el tramo de la carretera M-600 donde ocurrió el accidente pertenece a la Red Principal de Carreteras de la Comunidad de Madrid y que hay un contrato de servicio para la conservación y explotación en las carreteras de la Comunidad de Madrid, zona Oeste Lote 7; que el día del accidente el tramo se encontraba en buen estado de conservación sin que se hubieran detectado anomalías; la señalización, tanto vertical como horizontal estaba en buen estado y la visibilidad era buena. A dicho informe se le adjunta el de la empresa concesionaria Aceinsa emitido el 29 de noviembre de 2020, del que se extrae lo siguiente:

- En vista del informe estadístico aportado, parece evidente la certeza del evento lesivo a las 23.15 horas del día 27 de julio de 2019 a la altura del PK 38.950 en la margen izquierda de la M-600.

- Que se constata que dicho incidente fue comunicado a la concesionaria por la Guardia Civil, el día 28 de julio de 2019 a las 12.27 horas, y atendido por el personal de conservación procediéndose a retirar los restos del animal atropellado.

- Que se considera como causa desencadenante del accidente únicamente la irrupción del animal en la calzada.

- Que al tratarse de una carretera convencional que pertenece a la Red Principal de Carreteras de la Comunidad de Madrid no tiene obligación de tener malla de cerramiento que impida el acceso de animales a la calzada de acuerdo con el artículo 3 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

- El 9 de septiembre de 2019, se procedió a la instalación de señalización de peligro de animales sueltos en el tramo objeto de este expediente, en concreto en el PK 37+100 y otra en el PK 40+000, con la indicación de cobertura de 3 km.

- Se desconoce la intensidad de la utilización de la vía a la hora en que se produjeron los hechos. El dato más aproximado de que se dispone es el proporcionado por la estación situada en el PK 39, que fija la I.M.D. del tramo en 11.095 vehículos.

El informe de la empresa concesionaria se exime de responsabilidad en los hechos e indica que no es la actuación de los servicios públicos la causa inmediata y directa del accidente y alude a los partes de vigilancia (que adjunta) y/o trabajo del día del siniestro así como el de la víspera y del día posterior (...).

En el primer trámite de audiencia, el reclamante mediante escrito de 11 de febrero de 2021, pone de manifiesto que, a tenor de lo informado, la única causa eficiente del accidente fue la irrupción de un jabalí en el PK y vía identificadas en el atestado y que en el informe de la empresa si bien no se reconoce expresamente que *“el tramo carecía de la señalización de la señalización de advertencia de animales salvajes en la calzada”*, se reconoce que la señalización que figura en la página 6 del informe de Aceinsa es posterior a los hechos, ya que fue instalada el día 9 de septiembre de 2019, evidenciándose que se trataba de un tramo con alta incidencia de irrupción de animales; y termina solicitando la práctica de las siguientes pruebas:

que se requiera tanto a la Dirección General de Tráfico como al Ayuntamiento de Sevilla la Nueva para que informen sobre los accidentes acaecidos entre los kilómetros 37 y 41 de la M-600 desde el año 2002 hasta el 27 de julio de 2019, y en su término municipal, respectivamente.

Se admite la práctica de ambas pruebas y por el Ayuntamiento de Sevilla La Nueva se remite el informe de inspección realizado el 8 de junio de 2021 por los agentes actuantes de la Policía Local: *“se recorre la M-600 desde Sevilla la Nueva en sentido Brunete se revisa el vallado cinegético de las fincas colindantes a la vía hasta el comienzo del término municipal de Brunete. Se encuentran varias zonas del vallado caídas por donde es posible el paso de animales salvajes, en especial la zona es muy frecuentada por jabalíes. Se relacionan a continuación las fincas con el vallado dañado, según catastro (...). Cada parcela tiene al menos una brecha de paso en su vallado, se adjuntan fotografías y mapa”*.

Además, el informe de la Policía Local donde detalla los avisos por accidentes acaecidos por jabalíes en la M-600 desde el 31 de enero de 2005 hasta el 30 de octubre de 2019 (folios 109 a 115 del expediente).

Concedido el segundo trámite de audiencia, el reclamante señala que el informe de la Policía Local refiere hasta 24 accidentes por irrupción de jabalíes en la carretera M-600 a su paso por Sevilla la Nueva; que la propia Policía manifiesta que esa zona es muy frecuentada por jabalíes, y que en consecuencia, la Administración conocía el peligro de animales sueltos en esa carretera. Sin embargo, hasta el 9 de septiembre de 2019, es decir, después del accidente no instaló la señal oportuna en la carretera. Reitera la petición de la prueba del informe de la Dirección General de Tráfico ya solicitado y que no se ha emitido.

Por el instructor del expediente se vuelve a requerir la práctica de esta última prueba. Y el coronel jefe del sector de la Dirección General de la Guardia Civil señala el 28 de enero de 2022 que la información que se le requiere obra en poder de la DGT (folio 168).

Por la empresa encargada del mantenimiento de la carretera, se presenta escrito de alegaciones el 1 de abril de 2022, en el que indica que la señalización de advertencia de peligro de animales salvajes en la calzada, se instala únicamente en los puntos donde queda constatado el eventual peligro; que no se realizan actuaciones indiscriminadas en todos los tramos ya que se perdería la eficacia.

“En el presente caso, las correspondientes señales P-24 no se encontraban instaladas con anterioridad al accidente al no ser significativas las actuaciones de recogidas de animales salvajes en ese tramo. Posteriormente, y tras la revisión de los datos que se aportan, se procedió a su colocación” y adjunta una tabla con los accidentes acaecidos en la M-600 y la intervención de su retén.

Se confirió nuevamente trámite de audiencia y el reclamante en escrito de 15 de junio de 2022, refiere que el informe de la empresa encargada del mantenimiento, acredita que el lugar donde se ubica el accidente era un tramo de concentración de accidentes que obligaba cuando menos a la implantación de la señal P 24, documentándose que el retén atendió 7 accidentes anteriores al sufrido por el perjudicado y de ello deduce la responsabilidad de la Administración.

El 13 de septiembre de 2022, el instructor del expediente vuelve a solicitar a la DGT el informe admitido como prueba. El 29 de septiembre de 2022 se emite por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, de la Dirección General de Tráfico, un informe de 18 páginas (folios 190 y ss.) sobre los accidentes acaecidos en la M-600 entre los puntos kilométricos 34 y 43 desde el año 2002 hasta 2021,

en el que figuran diversas tablas con la indicación del número de accidentes acaecidos, el de víctimas mortales, y el de heridos con y sin hospitalización.

Se confirió nuevamente el trámite de audiencia y mediante escrito de 18 de octubre de 2022, el reclamante vuelve a incidir en la siniestralidad acusada de esa carretera en ese tramo, y en concreto, pone de manifiesto que el informe de la DGT acredita 145 accidentes; y que por tanto, hubiera merecido una actividad precautoria consecuente, y cuando menos haber colocado la señal indicativa del peligro por cruce de animales, con lo que se incumplió la obligación de medios de la Administración pública y solicita la estimación de la reclamación. Pide una nueva prueba consistente en que por la DGT se informe sobre las causas de cada uno de los accidentes acaecidos en la M-600 a los que se refiere el informe anterior.

El 27 de marzo de 2023 se dictó propuesta de resolución en la que se deniega la práctica de la última prueba propuesta y además, se desestima la reclamación formulada.

TERCERO.- El día 3 de abril de 2023 tuvo entrada en el registro de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid la solicitud de dictamen preceptivo en relación con el expediente de responsabilidad patrimonial aludido en el encabezamiento.

La ponencia correspondió, por reparto de asuntos, a la letrada vocal Dña. Silvia Pérez Blanco, quien formuló la oportuna propuesta de dictamen que fue deliberada y aprobada por el Pleno de la Comisión Jurídica Asesora en la sesión celebrada el día indicado en el encabezamiento de este dictamen.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes

CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- La Comisión Jurídica Asesora emite su dictamen preceptivo de acuerdo con el artículo 5.3.f) a. de la Ley 7/2015, por ser la reclamación de responsabilidad patrimonial de cuantía superior a quince mil euros, y a solicitud de un órgano legitimado para ello a tenor del artículo 18.3.a) del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión Jurídica Asesora, aprobado por Decreto 5/2016, de 19 de enero, del Consejo de Gobierno (ROFCJA).

El presente dictamen se emite en plazo conforme al artículo 23.1 del ROFCJA.

SEGUNDA.- La tramitación del procedimiento de responsabilidad patrimonial ha de seguir lo dispuesto en la LPAC.

En cuanto a la legitimación activa, la ostenta el reclamante al amparo del artículo 4 de la LPAC y del artículo 32 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP) ya que es la persona perjudicada por el accidente.

Asimismo, se encuentra legitimada pasivamente la Comunidad de Madrid por cuanto la caída se produjo en una vía (M-600) cuya titularidad le corresponde, de conformidad con el artículo 57.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, según el cual *“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”*.

Así lo reitera también el artículo 48.2 del Reglamento de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre. Estas normas estatales resultan de aplicación al caso que nos ocupa en virtud de lo establecido en la disposición adicional quinta de la Ley 38/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

El plazo para el ejercicio del derecho a reclamar, es de un año, contado desde que se produjo el hecho o el acto que motive la indemnización, o de manifestarse su efecto lesivo (*ex* artículo 67.1 de la LPAC). En este caso, el interesado reclama por un accidente que tuvo lugar el 27 de julio de 2019, por lo que la reclamación formulada el 20 de julio de 2020 se ha presentado, en todo caso, en plazo legal.

En cuanto al procedimiento, no se observa ningún defecto en su tramitación. Se ha recabado informe del servicio al que se imputa la producción del daño conforme al artículo 81 de la LPAC y ha emitido también informe y efectuado alegaciones la empresa contratista encargada del mantenimiento y conservación de la carretera M-600.

Consta que el instructor del procedimiento solicitó también la documentación requerida por el interesado como prueba, excepto la reclamada en el último escrito de alegaciones.

Una vez instruido el procedimiento, se dio audiencia al reclamante conforme al artículo 82 de la LPAC y a la empresa encargada del mantenimiento de la vía. Por último, se ha formulado la correspondiente propuesta de resolución que ha sido remitida, junto con el resto del expediente, a la Comisión Jurídica Asesora para la emisión del preceptivo dictamen.

En suma, pues, de todo lo anterior, cabe concluir que la instrucción del expediente ha sido completa, sin que se haya omitido ningún trámite que tenga carácter esencial o que resulte

imprescindible para resolver. Si bien, conforme lo establecido en la LPAC y la doctrina de este órgano consultivo al respecto, la denegación del último medio de prueba propuesto en el escrito final de alegaciones, debería haberse efectuado en una resolución previa e independiente de la propuesta de resolución.

TERCERA.- La responsabilidad patrimonial de la Administración se rige por el artículo 106.2 de la Constitución Española a cuyo tenor: *“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”*. El desarrollo legal de este precepto se encuentra contenido actualmente en la LRJSP.

Para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración, de conformidad con constante jurisprudencia, se precisa la concurrencia de los siguientes requisitos:

a) La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.

b) Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal -es indiferente la calificación- de los servicios públicos en una relación directa e inmediata y exclusiva de causa a efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir, alterándolo, en el nexo causal.

c) Ausencia de fuerza mayor.

d) Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

La responsabilidad de la Administración es objetiva o de resultado, de manera que lo relevante no es el proceder antijurídico de la Administración, sino la antijuridicidad del resultado o lesión, de forma que aunque, como se acaba de decir, es imprescindible que exista nexo causal entre el funcionamiento normal o anormal del servicio público y el resultado lesivo o dañoso producido, sólo son indemnizables las lesiones producidas por daños que el lesionado no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la ley.

Además, en el caso de los accidentes acaecidos en las carreteras, hemos de destacar que la mera titularidad del servicio por una Administración no supone sin más la existencia de responsabilidad patrimonial, pues ello supondría convertir a las Administraciones Públicas en aseguradoras universales de las consecuencias dañosas de todo lo acaecido y ello es contrario –como ha señalado reiteradamente la sala tercera del Tribunal Supremo– al sistema de responsabilidad patrimonial de nuestro ordenamiento jurídico.

CUARTA.- Del breve resumen de los presupuestos de la responsabilidad patrimonial incluidos en la consideración jurídica precedente se deduce que, sin la existencia de un daño real y efectivo a quien solicita ser indemnizado, no cabe plantearse una posible responsabilidad de la Administración (Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de febrero de 2012 (recurso 280/2009) entre otras muchas.

La existencia de un daño en el supuesto dictaminado está acreditada por los informes médicos (del Hospital Universitario Rey Juan Carlos, de Móstoles) aportados al expediente, que prueban que el reclamante sufrió politraumatismo, esguince en el hombro derecho, contusión ambas manos, fractura aguda de base del quinto metatarsiano del pie izquierdo, fractura de la meseta tibial externa de la rodilla izquierda (probable re-fractura sobre la meseta fracturada previamente).

Ahora bien, determinada la existencia de un daño efectivo procede analizar si concurren los demás presupuestos para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración.

Esta Comisión viene destacando que conforme a lo dispuesto en el artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, corresponde a la parte que reclama la responsabilidad patrimonial de la Administración, acreditar que las consecuencias dañosas derivan del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos. Y en tal caso, si se acreditase que el accidente fue producido por el mal estado o la falta de conservación adecuada de la vía, la carga de la prueba se desplazaría hacia la Administración que, en virtud del principio de responsabilidad objetiva que rige en materia de responsabilidad patrimonial administrativa, habría de probar las causas de exoneración o la concurrencia de otros posibles factores que hubieran podido influir en los hechos o la existencia de fuerza mayor.

El reclamante invoca como causa del accidente, la existencia de un animal (jabalí) que súbitamente irrumpió en el punto kilométrico 38,9 de la carretera de la M-600 y contra el que impactó su motocicleta.

Pues bien, de la lectura del expediente no resulta controvertido que el reclamante sufrió el accidente provocado por la irrupción del jabalí en la calzada, pues así resulta del informe elaborado por la Guardia Civil inmediatamente después. También se viene a reconocer por la propia empresa encargada del mantenimiento en la página 2 de su informe, *“considerando como causa desencadenante del accidente únicamente la irrupción del animal en la calzada”* y que tras recibir aviso de la Guardia Civil, se procedió a retirar los restos del animal atropellado.

La cuestión, por tanto, se centra en determinar si se da la pretendida relación causal entre el daño sufrido por el interesado y el funcionamiento de los servicios públicos. Para ello analizaremos todo el material probatorio del expediente.

En primer lugar y respecto al informe estadístico de los agentes de la Guardia Civil, aunque estos no presenciaron el accidente, sí acudieron inmediatamente después y pudieron constatar (página 3) como causa de este y describen *“atropello a un jabalí por una motocicleta y tuvo como consecuencia un herido leve y daños materiales en el vehículo implicado y en la vía”*. Describen las circunstancias y estado de la vía y de los daños en la motocicleta; respecto al conductor, que portaba casco, y tenía permiso de circulación y seguro en vigor, no se describe ninguna conducta o infracción que pudiera haber motivado el accidente ya que la página 5 del informe indica que *“presuntamente no existe infracción”* y que en la conducción *“no se aprecian errores”*.

Respecto al valor que ha de darse al atestado de la Guardia Civil, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 24 de octubre de 2012 (recurso 472/2010) manifestó que *«el informe atestado que se ha realizado por los agentes de la autoridad, constituye una pericial que goza del principio de imparcialidad de los Agentes de la Autoridad, que realizaron "in situ" una inspección ocular, sin que se produjera modificación alguna de los elementos del siniestro, lo que constituye una prueba de percepción directa en su estadio final del acontecer del evento dañoso»*. En el mismo sentido, se ha pronunciado también la sentencia de 10 de diciembre de 2015 (recurso 992/2013).

De lo hasta aquí expuesto se concluye que acreditado el daño producido y su causa por la irrupción del animal en la carretera, sin que se haya probado infracción por parte del conductor, se traslada la carga de la prueba al servicio competente de la Consejería de

Trasportes e Infraestructuras y a la empresa concesionaria encargada del mantenimiento de la carretera, que deben dar una explicación razonable de lo sucedido.

En tal sentido, para que el daño resultase imputable a la Administración es necesario que hubiera incurrido, por acción u omisión, en una vulneración de los estándares de seguridad generalmente aplicables, en función de las circunstancias concurrentes y del sector de actividad, en el presente caso, el derivado de la conservación de las carreteras; entonces podría considerarse antijurídico el daño producido y el particular no tendría el deber de soportarlo, conforme establece la LPAC.

Al respecto, hemos de poner de manifiesto el esfuerzo probatorio desplegado por el interesado a lo largo del procedimiento, quedando completamente probado que el día del accidente (27 de julio de 2019), en ese tramo de la carretera M-600 no existía la señalización (P24) de advertencia de peligro por animales salvajes sueltos. Y que dicha señal fue colocada en el 9 de septiembre de 2019 en el PK 37 sentido Brunete y para un tramo de 3 Km según se refleja en la fotografía.

Al respecto, destacaremos que es la propia Dirección General de Carreteras e Infraestructuras la que informa de esta circunstancia mediante correo electrónico del Centro de coordinación y conservación (folios 61 y 62).

En cuanto a lo aducido por la contratista, en el primer informe se reconoce esa fecha de 9 de septiembre de 2019 como la de instalación de la señal y aporta (folio 83) dos fotografías, si bien solo la primera de ellas es relativa a la carretera en cuestión (M-600). Ya en el segundo trámite de audiencia, la empresa viene a reconocer (folio 172) que no colocó la señal antes del accidente *“al no ser significativas las actuaciones de recogidas de animales salvajes en ese tramo”*.

El informe de la Dirección General de Carreteras se limita a señalar que el estado de la calzada era bueno y que la señalización existente (en el momento del accidente) estaba en buen estado de conservación y menciona los partes de trabajo remitidos por la empresa.

La propuesta de resolución guarda silencio sobre estos puntos: colocación de la señal de advertencia y su relación con la peligrosidad de esa carretera por la presencia de animales, pese a ser esta la cuestión controvertida y no la falta de vallado de la carretera, que ni siquiera se menciona en el escrito de reclamación.

QUINTA.- Ahora procede analizar si era o no necesaria la señal de tráfico de peligro de animales salvajes en la M-600 en ese tramo y en las fechas del accidente; esto es si el daño producido al conductor es o no antijurídico y en consecuencia si tiene o no que soportarlo.

Aunque no hay duda de que la Administración tiene el deber de mantener las carreteras abiertas a la circulación pública en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilicen esté normalmente garantizada, sin embargo este deber no puede exceder de los límites impuestos por los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social. Así, la Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de octubre de 2007 que, al examinar el nexo causal, lo relaciona con la obligación administrativa de mantener las vías públicas abiertas a la circulación peatonal y viaria *“en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilizan esté normalmente garantizada, al menos en cuanto a los aspectos materiales de mantenimiento de esas vías para su fin específico, sin que sea permisible que presenten dificultades u obstáculos a la normal circulación (...) sin por lo menos estar adecuadamente señalizados o con la adopción de las medidas pertinentes para la prevención, en tales casos, de posibles eventos dañosos”*.

En el caso que nos ocupa, la omisión de medios que alega el reclamante es la falta de señalización en la carretera M-600 de la posible entrada de animales salvajes ya que en ese tramo no hay una señal triangular P-24 y lo pone en relación con los múltiples accidentes que ocurren desde hace tiempo en esa carretera en el tramo que transcurre cercano al municipio de Sevilla la Nueva.

Valorando la prueba practicada en su conjunto, hemos de concluir que sí se ha probado y además, por organismos oficiales, la peligrosidad de esa carretera por la presencia de animales sueltos, lo que exigía claramente la señalización adecuada para prevenir accidentes.

- El informe de la Policía Local detalla los avisos por 24 accidentes acaecidos, adviértase que todos ellos por jabalíes en la M-600 en el en el término municipal de Sevilla la Nueva desde el 31 de enero de 2005 hasta el 30 de octubre de 2019 (folios 109 a 115 del expediente). Esto es, desde varios años antes del accidente y en concreto, en los meses anteriores (25 de octubre de 2018, 11 de mayo y 30 de junio de 2019) y hasta después (30 de octubre).

- El informe del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, de la Dirección General de Tráfico (folios 190 y ss.) pone de manifiesto 145 accidentes acaecidos en la M-600 entre los puntos kilométricos 34 y 43 desde el año 2002 hasta 2021. Por ello, aunque suponemos que no todos serían motivados por la irrupción de animales, sí se acredita la siniestralidad en esa vía que es elevada y la obligación paralela de instalación de señales adecuadas para la prevención de tales accidentes, y el adecuado mantenimiento de esa carretera por parte de la consejería competente y de la empresa concesionaria.

Frente a estas pruebas, la propuesta de resolución o bien no se pronuncia o bien aduce doctrina de este órgano consultivo que no es aplicable al caso, relativa a la reparación posterior a los accidentes de desperfectos en la acera o en la calzada de calles o vías urbanas. La empresa contratista en su escrito de alegaciones no da una explicación verosímil de por qué no instaló antes la señal, eludiendo su responsabilidad en que *“en los últimos años ha aumentado la población de jabalíes en puntos y zonas donde no habitan usualmente como en Brunete”*. Los datos que aporta en una tabla ponen de manifiesto las 7 intervenciones de retenes.

SEXTA.- Acreditada la existencia de un daño antijurídico procede su cuantificación y la determinación del quantum indemnizatorio.

En el expediente remitido solo hay un informe de valoración del daño corporal efectuado por un especialista en Traumatología el 30 de junio de 2020; sin que se haya aportado otro informe pericial encargado a una compañía aseguradora por la consejería o la contratista.

Con base a ese informe, el abogado del reclamante efectúa la cuantificación de la indemnización por lesiones en 23.214,42 €.

Ahora bien, el informe de valoración del daño aportado hemos de ponerlo en relación con toda la documentación médica del hospital que atendió al reclamante y que consta aportada con la reclamación, para efectuar así la valoración.

Según el TAC de la rodilla izquierda efectuado en Urgencias hospitalarias se produjo una fractura aguda de la meseta tibial en forma de una fractura por separación/cuña lateral con hundimiento de la superficie de carga. Después, consta la intervención quirúrgica realizada el día 30 de julio (reducción abierta y fijación interna con placa de tibia proximal) y el alta al día siguiente con órtesis de

inmovilización y descarga con bastones; medicación y tratamiento y la rehabilitación; teniendo en cuenta que se produjo, además, la infección posquirúrgica de la herida, por lo que el paciente tuvo un nuevo ingreso hospitalario.

Así, resultan acreditados los siguientes perjuicios, que se valoran conforme a 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.

- Perjuicio personal grave: 13 días, correspondientes a la estancia hospitalaria que han quedado acreditados: 1.008,93 euros

- Perjuicio personal moderado: 74 días que es el periodo de baja laboral desde el 30 de julio hasta el 25 de octubre de 2019, es decir, los de incapacidad temporal según los partes de baja y alta aportados, descontando los días de ingreso hospitalario: 3.981,94 €.

- Perjuicio personal leve: 11 días desde el alta laboral hasta el día de la finalización del tratamiento rehabilitador que según el informe de Rehabilitación (folio 47 del expediente) fue el 5 de noviembre de 2019). Esa es la fecha de estabilización de la lesión. Serían 341,55 €.

- Intervención quirúrgica: Según la clasificación terminológica y codificación de actos y técnicas médicas la fractura tibial se encuadra en el Grupo V: de 1.001 a 1.150 €. Se evalúa en 1.100 €.

La suma de todos estos perjuicios supone un total de 9.532,42 €.

El informe de valoración y la reclamación añaden dos cantidades por secuelas funcionales y estéticas.

-Gonalgia postraumática inespecífica: 3 puntos. Material de OSTEOSINTESIS: 5 puntos. Total: 7.593,29 €.

-Perjuicio estético ligero (cicatriz de 14 cm): 2 puntos. 1.688,71 €.

La gonalgia no ha quedado probada; de hecho se dice que es inespecífica y de la documentación del hospital tampoco se menciona en los informes de Traumatología. Sí está acreditado el empleo de material de osteosíntesis y la existencia de la cicatriz a la que se refieren diversos informes de evolución como “*en buen estado*”.

Por tanto, de estos conceptos se valoran como indemnizables solo la osteosíntesis 4.745,8 y el perjuicio estético 1.688,71 €.

El total a indemnizar por secuelas sería de 6.434,51 €.

- Por último, el informe de valoración añade el perjuicio moral por pérdida de calidad de vida ocasionado por las secuelas (art. 107). Indica que las secuelas inciden en las tareas o actividades específicas de desarrollo personal del lesionado (limitación de las actividades deportivas y ocio) y se considera perjuicio personal para la calidad de vida leve. El escrito de reclamación se refiere al “*dolor y a la limitación en la rodilla*” y lo valora en grado medio y lo cuantifica en 7.500 €.

Pues bien, es lo cierto la dificultad de valoración por este concepto, pues parece evidente que tras una intervención quirúrgica con introducción de osteosíntesis se ha producido esta pérdida de la calidad de vida, que coincidimos con el informe en que es leve. Pero discrepamos de la cantidad que señala la reclamación ya que en grado medio se antoja excesiva para el caso y la estimamos en grado mínimo en una cuantía de 5.000 €.

Por tanto, la suma de los conceptos indemnizables por daños personales sería en total de 20.966,93 €.

En cuanto a la valoración de los daños materiales, hemos de decir que solo se han acreditado y así lo indica el informe estadístico de la

Guardia Civil, los producidos en la motocicleta, los cuales fueron reparados y se aporta la correspondiente factura 4.877,29 (folio 66).

El reclamante no acredita los daños que dice se produjeron, en el casco y en la chaqueta de motorista.

Respecto de los daños producidos en el reloj, es de advertir que la factura presentada (folios 67 y 68) corresponde a otra persona distinta del reclamante, por lo que este concepto no se indemniza.

Por tanto, los daños materiales indemnizables son 4.877,29 €.

Por último, han de hacerse una precisión: el requerimiento efectuado al principio del procedimiento administrativo de presentar una declaración suscrita por el reclamante de no haber sido indemnizado por estos hechos por la compañía aseguradora, no se ha cumplido. Por ello, en el caso de atenderse este dictamen de sentido estimatorio, antes del pago de la indemnización y para evitar el enriquecimiento injusto que se produciría con una eventual duplicidad indemnizatoria, procede volverle a requerir su presentación.

En mérito a cuanto antecede, la Comisión Jurídica Asesora formula la siguiente

CONCLUSIÓN

Procede estimar parcialmente la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada, al haberse acreditado la relación de causalidad entre el daño sufrido y el funcionamiento de los servicios públicos, y la

antijuridicidad del daño; debiendo proceder la Administración al pago de una indemnización total de 25.844,22 € al reclamante.

A la vista de todo lo expuesto, el órgano consultante resolverá según su recto saber y entender, dando cuenta de lo actuado, en el plazo de quince días, a esta Comisión Jurídica Asesora de conformidad con lo establecido en el artículo 22.5 del ROFCJA.

Madrid, 18 de mayo de 2023

La Presidenta de la Comisión Jurídica Asesora

CJACM. Dictamen n. ° 260/23

Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras

C/ Maudes n. ° 17 - 28003 Madrid