



DICTAMEN: 254/2016, de 22 de setembre

MATÈRIA: Responsabilitat patrimonial

DEPARTAMENT: Governació, Administracions Públiques i Habitatge

PONENT: Sonia Ramos i González

DICTAMEN 254/2016, de 22 de setembre. Reclamació d'indemnització instada per la Sra. A davant la Diputació de Barcelona pels danys i perjudicis derivats de la mort d'un fill, amb motiu d'un accident de circulació al PK 4,1 de la carretera BV-1221, TM de Matadepera, i que atribueix a un mal disseny o construcció de la rotonda

La Comissió Jurídica Assessora, reunida el 22 de setembre de 2016, amb la presidència del Sr. Albert Lamarca i Marquès, actuant com a secretària la Sra. Francesca Mas i Casanovas, amb la participació de les Sres. i els Srs. Enric Argullol i Murgadas, Ferran Badosa i Coll, Marta Franch i Saguer, Alfredo Galán Galán, Margarida Gil i Domènech, Marc Marsal i Ferret, Joan Pagès i Galtés, Eva Pons i Parera, Isabel Pont i Castejón, Lluís Saura i Lluvià, Joan Manuel Trayter i Jiménez, Antoni Vaquer Aloy, i Carles Viver i Pi-Sunyer, i essent-ne ponent la Sra. Sonia Ramos i González, ha aprovat el Dictamen següent:

ANTECEDENTS DE FET

1. El 13 de gener de 2016, la Sra. A, que actuava en nom propi, de l'espòs i d'una filla menor, va formular una reclamació de responsabilitat quantificada en 93.496,10 euros davant la Diputació de Barcelona, pels danys i perjudicis derivats de la mort d'un fill, el Sr. B, nascut l'any 1994, amb motiu d'un accident de circulació amb un vehicle ciclomotor. Juntament amb l'escrit de reclamació, i entre d'altra documentació, va aportar una còpia de l'atestat policial instruït pels Mossos d'Esquadra amb motiu de l'accident i els resultats d'un estudi emès el 15 de desembre de 2015 en el marc del Programa europeu de valoració de carreteres. Altrament, en l'escrit de reclamació sol·licitava la pràctica de prova documental i testifical.

2. La reclamació es fonamenta en la consideració que el desenllaç de l'accident, esdevingut el dia 16 de juliol de 2015, a l'alçada de la rotonda situada al punt quilomètric 4.1 de la carretera BV-1221, al terme municipal de Matadepera, es va derivar indirectament de les deficiències del disseny i construcció de la rotonda. Segons assenyala, l'accident es va produir pel fet que el vehicle turisme que precedia el ciclomotor no va senyalitzar la maniobra de sortida de la rotonda, fet que va provocar que el conductor del ciclomotor, en una maniobra evasiva, optés per travessar la rotonda per damunt la glorieta i, en distreure l'atenció en seguir amb la mirada la trajectòria del turisme, va sortir de la glorieta i es va introduir en el canal d'aigües pluvials, amb pèrdua de control del vehicle i col·lisió obliqua amb un turisme que circulava pel sentit contrari. D'altra banda, la instant assenyala que el lloc on va succeir l'accident és un tram d'alta sinistralitat viària.

3. Mitjançant correu electrònic de 27 de gener de 2016, la cap del Servei d'Assessoria Jurídica de la Diputació de Barcelona, òrgan instructor del procediment, va donar trasllat de la reclamació a l'Oficina de Patrimoni i Gestió Immobiliària.

4. Per ofici de 2 de febrer de 2016, l'òrgan instructor va comunicar a la reclamant l'admissió a tràmit de la reclamació i la va informar sobre el procediment que s'iniciava, el termini per a resoldre'l i els efectes de la manca de resolució expressa. Altrament, es va pronunciar sobre la proposició de prova documental aportada amb l'escrit de reclamació, en el sentit d'admetre-la i incorporar-la a l'expedient, i d'incorporar la declaració testifical que també esmentava en l'escrit de reclamació en el moment que fos tramesa per la instant.

5. Mitjançant una comunicació electrònica de data 3 de febrer de 2016, es va sol·licitar a la Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat que emetés un informe tècnic relatiu als fets que motivaven la reclamació, en el qual es donés resposta a un seguit de qüestions que es plantejaven sobre les característiques tècniques de la via, la senyalització horitzontal, l'índex d'intensitat mitjana diària de vehicles i si s'havien produït altres accidents en el mateix punt, entre d'altres qüestions.

6. L'informe anterior, emès per la cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local i la cap de Secció de Mobilitat i Seguretat Viària, va ser remès a l'òrgan instructor del procediment per ofici de 24 de febrer de 2016 i incorporat a l'expedient.

7. Mitjançant ofici de 3 de març de 2016, l'òrgan instructor va atorgar a la instant el tràmit de vista i audiència de l'expedient per un termini de 10 dies. El 17 de març de 2016, hi va comparèixer una representant de la reclamant, i li van donar vista de l'expedient.

8. El 22 de març següent, la instant va presentar un escrit d'al·legacions en què es reiterava en les adduïdes; manifestava disconformitat amb les consideracions contingudes en l'informe tècnic emès i manifestava que, amb posterioritat a l'accident, la Diputació havia portat a terme millores en les mesures de seguretat de la rotonda i les zones adjacents, com ara la instal·lació d'un pas de vianants previ a la rotonda, per tal que els vehicles reduïssin la velocitat, i una tanca de protecció en el punt on el conductor va perdre el control del ciclomotor. Altrament, al·legava que l'alçada de la rotonda i la decoració interior no eren adequades per a complir la finalitat que els conductors prestin atenció a la circulació i s'afavoreixi, així, la disminució de velocitat. I, finalment, adduïa la impossibilitat d'aportar unacòpia de la declaració testifical, a la qual es feia esment en l'escrit de reclamació, i sol·licitava que es practiqués la testifical a la persona esmentada en l'escrit de reclamació.

9. Per mitjà d'un correu electrònic de 31 de març de 2016, l'òrgan instructor va requerir a la Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat per tal que, a la vista de les al·legacions de la instant sobre les millores efectuades, ampliés l'informe emès en data 24 de febrer de 2016 i donés resposta a determinades qüestions que es concretaven sobre les actuacions dutes a terme amb posterioritat a l'accident i el projecte d'obres en què

s'emmarcaven i quina finalitat tenien. Aquest informe complementari va ser emès el 7 d'abril de 2016 pels caps de l'Oficina Tècnica i de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària Local.

10. El 18 d'abril de 2016, l'òrgan instructor, mitjançant correu electrònic, va trametre a la representant de la reclamant l'informe tècnic complementari de 7 d'abril de 2016 i li va atorgar un nou tràmit d'audiència de l'expedient. La representant va confirmar la rebuda d'aquest escrit i no consta que, durant el termini atorgat a aquest efecte, hi formulessin al·legacions.

11. Per Decret de 13 de maig de 2016, la presidenta de la Diputació de Barcelona va resoldre sol·licitar el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora i suspendre el termini per a resoldre el procediment fins que no s'emetés el dictamen preceptiu referit, la qual cosa es va comunicar a la instant per mitjà d'una comunicació electrònica de data 25 de maig de 2016.

12. El 26 de maig de 2016, l'òrgan instructor va emetre la proposta de resolució, en la qual proposava desestimar la reclamació, en considerar que la causa eficient i determinant del resultat lesiu no va ser una altra que la conducta de la mateixa víctima.

13. El 20 de maig de 2016, la presidenta de la Diputació de Barcelona va trametre l'expedient instruït al Departament de Governació, Administracions Públiques i Habitatge per tal de sol·licitar el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora.

14. El 6 de juny de 2016, la tècnica de la Subdirecció General d'Assistència Jurídica i Règim Local, amb el vistiplau de la cap del Servei de Règim Local, va informar favorablement sobre la tramesa de l'expedient a aquesta Comissió.

15. El 29 de juny de 2016, va tenir entrada en aquest òrgan consultiu la petició de dictamen, formulada per la Diputació de Barcelona i tramesa per la consellera de Governació, Administracions Públiques i Habitatge.

16. En la reunió del dia 30 de juny de 2016, el Ple de la Comissió va admetre a tràmit la petició referida i en va designar ponent.

17. En la sessió celebrada el 28 de juliol de 2016, el Ple de la Comissió va acordar ampliar en un mes el termini d'emissió del dictamen sol·licitat i el president, per ofici d'1 d'agost de 2016, ho va notificar a la consellera de Governació, Administracions Públiques i Habitatge.

FONAMENTS JURÍDICS

I. Objecte del dictamen i intervenció de la Comissió Jurídica Assessora

La Diputació de Barcelona sotmet a dictamen d'aquesta Comissió la reclamació de responsabilitat patrimonial formulada per la Sra. A, en nom propi, de l'espòs i d'una filla

menor, davant la Diputació de Barcelona pels danys i perjudicis derivats de la mort d'un fill, el Sr. B, veí de Matadepera, esdevinguda el dia 16 de juliol de 2015, com a conseqüència de l'accident de circulació que va patir amb el seu ciclomotor a l'alçada de la rotonda situada al punt quilomètric 4.1 de la carretera BV-1221, al terme municipal de Matadepera. La reclamació es fonamenta en la consideració que l'accident va portar causa indirecta en les deficiències del disseny i construcció de la rotonda esmentada.

La quantia indemnitzatòria que es reclama és d'un total de 93.496,10 euros. La intervenció d'aquest òrgan és preceptiva d'acord amb el que estableix l'article 8.3.a) de la Llei 5/2005, de 2 de maig, de la Comissió Jurídica Assessora, atès que la quantia indemnitzatòria sol·licitada és superior al límit de 50.000 euros establert en la llei. En el mateix sentit que l'art. 8.3.a) de la Llei 5/2005 es pronuncien l'article 86 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya i l'article 142.3 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú (LRJPAC).

II. Quantificació dels danys

Segons la reclamació la quantia resulta, en primer terme, de l'aplicació de la indemnització prevista per causa de mort fixada per als pares de la víctima i una germana menor d'edat, d'acord amb els barems establerts per a valorar els danys causats a les persones en els accidents de circulació (Reial decret legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles de motor), vigents l'any 2014 (Resolució de 5 de març de 2014 de la Direcció General d'Assegurances i Fons de Pensions, publicada el 15 de març següent). Tanmateix, la suma de la indemnització prevista per als pares (105.488,93 euros) i la germana menor d'edat –amb convivència amb la víctima– (19.172,54 euros), que suma un total de 124.661,47 euros, es redueix en un 25 % sobre la base de la consideració que la víctima va concórrer en aquest percentatge en la causació del dany.

D'altra banda, no consta en la proposta de resolució cap referència a la quantificació del dany.

III. Legitimació activa

L'acció ha estat exercida per la mare de la víctima de l'accident. Tot i que no s'especifica, de l'escrit de reclamació es desprèn que la reclamant actua també en nom de l'espòs i la filla menor, en la mesura que la quantificació de la reclamació, com s'ha vist en el punt anterior, abasta la indemnització dels dos pares i d'una germana menor d'edat de la víctima, amb convivència. No s'inclou, però, en la indemnització, el germà gran del finat, al qual es fa esment en el fonament quart de la reclamació. En aquest fonament de la reclamació s'assenyala que, en el moment del finament, la víctima residia amb els pares, el germà gran

i una germana menor d'edat. Una explicació a això podria ser que, segons el sistema de barems, anterior a la reforma de la Llei 35/2015, els perjudicats inclosos en el grup IV, "víctima sense cònjuge i amb ascendents", no inclouen als germans majors d'edat de la víctima.

La condició dels instants com a pares del finat queda acreditada en la certificació del Registre civil, que s'incorpora a la pàgina 5 de l'expedient. No sembla que es pugi considerar acreditada, en canvi, la condició de la menor com a germana de la víctima, ja que no figura incorporada cap còpia del llibre de família. La relació de convivència dels instants amb la víctima s'acredita amb un certificat de convivència emès per l'Ajuntament de Matadepera, d'acord amb les dades del Padró d'Habitants (*vid.* pàgina 47).

D'altra banda, cal assenyalar que no consta acreditada en l'expedient la representació de la instant per a reclamar en nom i representació de l'espòs. L'esmena d'aquesta deficiència, juntament amb la manca d'acreditació de la relació de parentiu amb la germana menor, no consta que hagi estat requerida per l'òrgan instructor del procediment.

Altrament, la reclamant hauria iniciat el procediment en nom de la filla com a representat legal de la menor, que tindria la condició d'interessada en el procediment administratiu com a persona perjudicada per la mort del germà (art. 31.1.a) de l'LRJPAC). L'article 32.3 de l'LRJPAC, en matèria de representació, exigeix que: "Per formular sol·licituds, entaular recursos, desistir d'accions i renunciar a drets en nom d'una altra persona se n'ha d'acreditar la representació per qualsevol mitjà vàlid en dret que en deixi constància fidedigna [...]". Caldria que constés acreditada en l'expedient la condició de representant legal de la reclamant, així com la relació de parentiu de la menor amb la víctima.

El fet que hagi estat només la mare qui formula la reclamació en representació de la menor no representa un obstacle jurídic per a admetre la reclamació d'acord amb els articles 31 i 32 de l'LRJPAC, i la seva actuació es pot considerar exercitada correctament d'acord amb la regla de l'article 236.8, apartat 2.a), del Codi civil de Catalunya, la qual permet presumir *iuris et de iure* que l'actuació individual d'un progenitor compta amb el consentiment de l'altre si actua respecte de tercers de bona fe i es tracta d'"actes d'administració ordinària" (o d'"exercici ordinari" de la potestat parental, art. 156 del Codi civil). Sembla raonable aplicar aquesta presumpció quan un dels progenitors exercita individualment el dret del fill a reclamar el pagament d'un crèdit que ha nascut al seu favor, tenint en compte, a més, que la pretensió de responsabilitat patrimonial està limitada per un termini breu de prescripció (en aquest sentit, l'actuació individual del progenitor també podria tenir encaix en la lletra c) de l'apartat 2 de l'article 236.8 del Codi civil de Catalunya, la qual admet l'actuació indistinta dels progenitors per als actes de necessitat urgent).

Finalment, cal assenyalar que en la darrera fase del procediment, en el moment que s'efectua el tràmit de vista i audiència, la instant actua assistida d'una advocada, la representació conferida a la qual es pot estimar suficient en vista de la designació que consta en l'escrit de data 16 de maig de 2016 (pàg. 84).

IV. Competència per a resoldre

La competència per a conèixer de la reclamació és de la Diputació de Barcelona, atès que l'accident va tenir lloc en una via de la seva titularitat. Aquesta circumstància es desprèn de l'informe de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local, de la mateixa Diputació.

L'article 31 del Text refós de la Llei de carreteres, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, disposa que l'explotació de la carretera comprèn les operacions de conservació i manteniment, i les actuacions dirigides a la defensa de la via i a millorar-ne l'ús, incloses les actuacions referents a senyalització, ordenació d'accessos i ús de les zones de domini públic, de servitud i d'afectació, i també les adreçades a assegurar la integració de la via en el seu entorn i, especialment, el compliment de les mesures correctores establertes. D'altra banda, l'article 57 del Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, determina que correspon al titular de la via la responsabilitat de mantenir-la en les millors condicions possibles de seguretat per a la circulació, i d'instal·lar-hi i conservar-hi els senyals i les marques viàries adequades (en sentit similar, referit només als senyals, hi ha el Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova l'anterior text articulat, vigent en el moment dels fets).

La competència per a resoldre correspon a la Presidència de la Diputació de Barcelona, d'acord amb l'apartat 2.4 a) de la Refosa 1/2016, sobre nomenaments i delegació de competències i atribucions d'òrgans de la Diputació de Barcelona, diferents del Ple, aprovada pel Decret de la presidència núm. 3048/16, de 14 d'abril de 2016 (publicada al BOPB de 22 d'abril de 2016)

V. Exercici de l'acció

La reclamació ha d'interposar-se dins del termini d'un any establert en l'article 142.5 de l'LRJPAC. Segons aquest precepte, "el dret de reclamar prescriu al cap d'un any d'haver-se produït el fet o l'acte que motiva la indemnització o de manifestar-se l'efecte lesiu. En cas de danys a les persones, de caràcter físic o psíquic, el termini es comença a computar des de la curació o la determinació de l'abast de les seqüeles".

En el cas que ara ens ocupa, queda acreditat a la documentació incorporada a l'expedient, en concret en l'atestat policial, que l'accident amb resultat de mort es va produir el dia 16 de juliol de 2015, de manera que no hi ha dubte que la reclamació, que es va presentar per correu certificat el 13 de gener de 2016, s'ha de considerar temporània.

En l'escrit de reclamació, quan s'efectua la proposta de prova –*vid.* atressí final– s'esmenta el fet que en el decurs del procediment s'aportaria una còpia d'una testifical que s'havia de

practicar en el Jutjat d'Instrucció núm. 2 de Terrassa, del que es desprèn que, pels mateixos fets, se segueixen diligències penals que no han estat identificades i que la instant ha optat per formular la reclamació abans que finalitzi aquest procediment penal. En relació amb aquesta qüestió l'òrgan instructor, en la proposta de resolució, assenyala que en l'expedient es disposa de tots els elements per a emetre un pronunciament sobre l'existència o no de responsabilitat patrimonial del titular de la via, sense perjudici de la pendència d'altres procediments judicials sobre l'accident i que, en qualsevol cas, la determinació dels fets que es pugui realitzar en l'ordre jurisdiccional penal no esdevé necessària per a fixar la responsabilitat patrimonial.

VI. Aspectes procedimentals

L'expedient s'ha presentat a aquesta Comissió indexat, ordenat cronològicament i paginat correctament, en format electrònic i amb una còpia compulsada.

Es constata que el procediment que s'ha seguit per a determinar l'eventual responsabilitat de l'Administració ha complert majoritàriament els tràmits de la Llei 26/2010, l'LRJPAC i l'RPRP. En primer terme, la reclamació es va admetre a tràmit amb indicació a la instant del termini per a resoldre i el sentit del silenci, de conformitat amb allò previst en l'article 42.4 de l'LRJPAC. Així mateix, l'òrgan instructor es va pronunciar sobre la pràctica de la prova proposada per l'instant en l'escrit de reclamació, la qual fou admesa en els termes proposats, si bé no es va efectuar cap pronunciament en relació amb la proposta de pràctica de prova testifical, que s'efectuava únicament amb la identificació d'un nom i primer cognom, sense cap dada de localització, i sense especificar tampoc la relació d'aquesta persona amb l'accident, ni la intervenció que hi va tenir.

La instant, segons va justificar en l'escrit d'al·legacions posterior al tràmit d'audiència, no va aportar durant la instrucció còpia de la testifical que, en l'escrit de reclamació, havia anunciat que aportaria durant el decurs de la instrucció –la qual s'havia de dur a terme en el procediment judicial davant del Jutjat d'Instrucció núm. 2 de Terrassa–, atès que, segons assenyala, finalment, el Jutjat no havia citat a declarar aquesta persona com a testimoni. En aquest mateix escrit d'al·legacions, posterior al tràmit d'audiència, la instant sol·licita que es practiqui la testifical de l'altra persona que es proposava en l'escrit de reclamació, sense aportar tampoc cap dada d'identificació ni cap justificació sobre la procedència de dur-la a terme. No consta que l'òrgan instructor notifiqués a la instant la seva posició en relació amb la pràctica d'aquesta testifical, si bé en la proposta de resolució fa palès que l'atestat policial ja recull d'una manera clara i detallada les circumstàncies de l'accident i incorpora una única testifical del conductor del vehicle que va impactar amb el ciclomotor, i que en el supòsit que hi haguessin altres testimonis el més lògic hauria estat que l'atestat hagués incorporat les declaracions d'aquestes altres persones.

Tot i que no consta la comunicació de la reclamació a la companyia asseguradora de l'Administració, en l'escrit d'admissió a tràmit es fa constar que la reclamació s'ha comunicat

a la companyia d'assegurances amb la qual la Diputació té contractada una pòlissa de responsabilitat patrimonial als efectes que pugui personar-se en el procediment com a part interessada. No obstant això, no consta documentat que se li comunicés l'obertura del tràmit d'audiència i vista de l'expedient (articles 84 de l'LRJPAC, 11 de l'RPRP i 85 de la Llei 26/2010). Aquest fet, si escau, pot haver privat l'entitat asseguradora de l'oportunitat de presentar-hi al·legacions.

A l'expedient s'ha incorporat l'informe de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local (Gerència d'Infraestructures Viàries i Mobilitat) i posteriorment s'ha atorgat el tràmit de vista i audiència en l'expedient a la instant, de conformitat amb allò previst en l'article 84 de l'LRJPAC. Com a conseqüència de les al·legacions formulades per la instant en el tràmit d'audiència, en el sentit que en la zona de l'accident s'havien dut a terme diverses millores, l'òrgan instructor va requerir a l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local que ampliés aquest informe per donar resposta a diverses qüestions que es formulaven. L'ampliació d'aquest informe ha motivat que s'atorgués a la instant un segon tràmit d'audiència, durant el qual no consta que s'hi hagin formulat al·legacions.

Finalment, s'ha sotmès la proposta de resolució i tot l'expedient al dictamen d'aquest òrgan consultiu, amb la suspensió prèvia del termini per a resoldre la reclamació, acordada per Decret de la Presidència de la Diputació de Barcelona de 13 de maig de 2016.

És de destacar que no consta, en la proposta de resolució, cap referència a la quantificació del dany, tot i que aquesta Comissió ha posat en relleu en nombrosos dictàmens (60/2008, 106/2011, 357/2013, 21/2014 i 63/2016) la conveniència que l'Administració instructora efectuï una valoració econòmica del dany, encara que hi hagi una proposta desestimatòria. Aquesta quantificació facilita la intervenció d'aquest òrgan consultiu davant d'hipotètics pronunciaments estimatoris, ja que, d'acord amb l'article 12.2 de l'RPRP, s'ha de pronunciar no solament sobre l'existència de responsabilitat, sinó també sobre la quantia.

VII. Dinàmica de l'accident

No es discuteix en l'expedient que l'accident de trànsit va tenir lloc un dijous, a les 15.32 h del dia 16 de juliol de 2015, a la via pública urbana carretera BV-1221, PK 4.1 del municipi de Matadepera (Vallès Oriental), entre Terrassa i Talamanca, quan el ciclomotor propietat de la víctima, a la sortida de la rotonda existent en aquell punt quilomètric, va sortir de la via, moment en el qual el conductor va fer una maniobra cap a l'esquerra per tornar al seu carril, però no va aconseguir controlar el ciclomotor, que va envair el carril contrari i va impactar amb la part davantera esquerra d'un turisme que s'aproximava a l'entrada de la rotonda. Com a conseqüència de l'impacte, el conductor del ciclomotor va perdre la vida (en va certificar la mort, a les 16.02 h, el metge del SEM desplaçat al lloc del sinistre, pàg. 8) i van resultar danys materials als vehicles implicats. Es destaquen a continuació les diferències entre el relat de la part reclamant i la descripció feta a la diligència de valoració tècnica policial dels Mossos d'Esquadra (pàg. 19).

1. Segons la part reclamant

L'escrit de la reclamant explica que un vehicle marca Audi, de color vermell, que circulava davant del ciclomotor, "del qual en aquest moment es desconeixen més dades [...], va prendre la primera sortida de la rotonda direcció al C/ Joan Camps de Matadepera sense senyalitzar prèviament la maniobra, la qual cosa va fer que [...] optés per travessar la rotonda per damunt la glorieta tot i esquivant l'esmentat vehicle. En aquest punt va distreure la seva atenció de la conducció, en seguir amb la mirada l'esmentat vehicle de color vermell (l'atestat constata com va aixecar la mà per queixar-se) i, en breus instants, en tornar a posar la seva atenció en la conducció, es va trobar sortint de la glorieta i anant a parar dins del canal de desaiugar les aigües pluvials, on va perdre el control de la moto, cosa que va fer que efectués una maniobra evasiva cap a l'esquerra per tal de tornar a la carretera. No obstant aquesta maniobra no va ser suficient per recuperar el control de la moto, i va envair el carril de circulació contrari, col·lidint de forma obliqua amb la part davantera esquerra del vehicle [...] que circulava en direcció Terrassa" (pàg. 1 i 2).

L'escrit de reclamació constata que l'atestat policial no recull la presència del vehicle que precedia el ciclomotor en el sentit de la marxa, perquè no va recollir els testimonis dels conductors dels turismes que circulaven respectivament darrere del turisme i del ciclomotor implicats en l'accident i "això comporta que els Mossos no efectuen una valoració de la rellevància que la temerària maniobra de conducció d'aquest vehicle va tenir sobre l'accident de trànsit" (pàg. 2).

2. Segons l'informe dels Mossos d'esquadra

Sobre la base de la inspecció ocular practicada al lloc dels fets, de les manifestacions recollides pel conductor del turisme amb el qual va impactar el ciclomotor, els danys observats, empremtes i altres dades obtingudes, l'atestat policial descriu la probable evolució de l'accident de la manera següent: "[...] el vehicle ciclomotor circulava pel carril en sentit ascendent (Talamanca) de la carretera BV-1221, aproximant-se a la glorieta ubicada al punt quilòmetric 4.1. Al mateix temps el vehicle turisme circulava per la mateixa via però en sentit contrari, en aproximació, també a la glorieta citada anteriorment.

Uns metres abans d'arribar a la glorieta i d'acord amb la seva geometria i la pròpia orografia del terreny, cosa que en aquest cas proporciona una plena visualització de les entrades, l'interior i sortides que la componen, el conductor del ciclomotor entra, sense modificar la velocitat que duia inicialment, de manera directa a la part interior de la glorieta per tal de continuar la trajectòria recta que inicialment portava, és a dir, que va fer una traçada recta, eludint la realització de les tres maniobres bàsiques i mínimes (de gir cap a dretes d'entrada, gir cap a esquerres de circulació pel seu interior i gir cap a dretes de sortida) que es requereixen a tot conductor, independentment del tipus de vehicle que condueix, que circuli per una intersecció del tipus glorieta.

Una vegada a l'interior de la glorieta i com a conseqüència de l'aproximació a aquesta dels vehicles que sortien de la localitat de Matadepera, el conductor del ciclomotor perd, per uns instants, de vista la seva trajectòria, és a dir, que gira el cap a la dreta per comprovar que els vehicles que volen sortir de la població respecten la seva prioritat de pas i, en el moment que torna a mirar endavant es troba sortint de la rotonda, dins del canal de desaiguar l'aigua de pluja, moment en el qual rasca, amb el tub d'escapament, la voravia de la calçada.

Mentre es produeix el fregament, el conductor del ciclomotor realitza una maniobra evasiva consistent a accionar, bruscament, els elements de direcció del ciclomotor cap a l'esquerra, cosa que juntament amb el fregament provoca que perdi el control del ciclomotor, canviï de trajectòria, envaeixi el carril en sentit contrari, just quan el vehicle turisme circulava per aquell punt i envesteixi, de forma obliqua, amb la part davantera esquerra del ciclomotor contra l'aleta davantera esquerra del turisme [...]” (pàg. 19).

Part del contingut descrit deriva d'allò que manifesta el conductor del turisme amb el qual va impactar el ciclomotor, recollit en acta, a les 16.40 h del dia de l'accident:

“Venía de les Pedritxes (Urbanización) [...] y ha visto como un ciclomotor circulaba a velocidad elevada por la rotonda de la carretera BV-1221 a la altura de Matadepera, y a su conductor, levantar la mano (brazo) izquierda como queriendo saludar a alguien justo cuando salía de la rotonda por la que circulaba [...]. Durante la maniobra que realizaba el conductor de la motocicleta, con el brazo (mano) en alto, ha circulado por el vierte aguas (cuneta), momento en que el tubo de escape de la moto ha tocado el bordillo y su conductor ha perdido el control de la misma, haciendo un recto y envistiendo el lateral delantero izquierdo de su vehículo” (pàg. 24).

L'atestat considera que són causes directes de l'accident, pel que fa al conductor del ciclomotor, “no modificar la velocitat del ciclomotor en aproximar-se a un lloc on s'hagi de cedir el pas, és a dir, en aproximar-se a una glorieta” i “no mantenir l'atenció permanent a la conducció. D'acord amb la manifestació del conductor del vehicle turisme, el conductor del ciclomotor es va deixar d'una mà i va mirar cap el costat dret perdent, per uns instants, de vista la seva pròpia conducció, cosa que va provocar l'inici de l'accident” (pàg. 21).

L'atestat qualifica de causa indirecta la circumstància següent, relativa a la via: “Tot i que el conductor és qui ha de prendre la decisió de respectar o no la senyalització i traçar la glorieta en les tres fases que es descriuen a l'evolució de l'accident, tot reduint la velocitat abans d'accedir-hi, és parer d'aquesta instrucció que el disseny i/o la construcció de la glorieta, ja sigui per l'orografia del terreny o per altres causes que no han estat identificades, no s'ajusta a una de les finalitats per a les quals són dissenyades i construïdes, és a dir, que el seu disseny i/o construcció no hauria de permetre que alguns tipus de vehicles la poguessin travessar sense haver de modificar tant la velocitat d'entrada com la seva trajectòria, és a dir, fent un recte o continuant la mateixa trajectòria inicial.”

VIII. Al·legacions principals de la part reclamant i contingut dels informes de la Gerència d'Infraestructures Viàries i Mobilitat de la Diputació de Barcelona

La valoració que fa l'atestat policial sobre el disseny de la rotonda serveix de principal fonament a la reclamant per a imputar a l'Administració el 75 % de culpa en l'accident de circulació per raó de les deficiències de disseny i construcció de la rotonda ubicada en el punt de l'accident (pàg. 2). En síntesi, la reclamant imputa a l'Administració un funcionament anormal del servei de construcció i manteniment de les vies públiques de la seva titularitat en condicions de seguretat per als usuaris. El relat de l'accident segons la part reclamant atribueix el 25 % de culpa restant a la víctima, en tant que redueix en aquest percentatge la quantia de la indemnització que resultaria segons els barems de trànsit "en atenció a una concurrència de culpes" (pàg. 2). L'escrit de reclamació també reconeix "la rellevància que la temerària maniobra de conducció [del vehicle que precedia al ciclomotor] va tenir sobre l'accident" (pàg. 2), però no la computa en la distribució de responsabilitats.

1. Disseny de la rotonda

En relació amb el disseny de la rotonda, la reclamant qüestiona en l'escrit d'al·legacions que aquesta rotonda reuneixi "els requisits necessaris per a complir el seu objectiu, que no és altre que el de fer que els vehicles que transiten per la carretera redueixin la seva velocitat a l'objecte d'afavorir la incorporació o sortida de vehicles de la carretera BV-1221 cap al carrer Joan Camps" (pàg. 87). En aquesta línia, la reclamant també qüestiona en l'escrit d'al·legacions l'alçat de la rotonda i la seva decoració interior: "si tenim en compte que [la rotonda] està edificada sobre un terreny amb un escàs desnivell, la seva decoració no queda relativament elevada de forma" (pàg. 89). La instant cita la recomanació del punt 3.4 de la "Instrucció per al disseny i projecte de rotondes" (esborrany d'abril de 2006 del Departament de Política Territorial i Obres Públiques), segons la qual "Es procurarà que el tractament paisatgístic de l'illot sigui tal que permeti la seva visió des de qualsevol dels accessos de la rotonda. Per tant es procurarà que el seu interior quedi relativament elevat".

2. Alta sinistralitat en la carretera BV-1221

La instant al·lega, a més, que l'accident sofert no és un fet aïllat ja que l'alta sinistralitat de la carretera BV-1221 es recull en la 14^a edició de l'estudi EuroRAP (*European Road Assessment Programme*), de 15 de desembre de 2015, que s'aporta adjunt amb la reclamació. Segons s'indica, aquest assenyala que el tram BV-1221, entre els termes municipals de Terrassa i Matadepera, és el tercer amb més risc d'accident a Catalunya entre el 2012 i el 2014 (pàg. 3).

L'estudi EuroRAP efectivament situa la carretera BV-1221, entre Terrassa i Matadepera, entre els deu trams amb més risc d'accident a Catalunya, entre 2012 i 2014, però, com indica la proposta de resolució, aquesta documentació es genèrica i no aplicable al cas sobre el qual es dictamina. Segons l'informe de Gerència d'Infraestructures Viàries i Mobilitat, de 24 de febrer de 2016, l'índex d'intensitat mitjana diària de vehicles al punt

quilomètric 4+340 és de 7.661 vehicles/dia l'any 2014 i no consta cap altre accident en aquest punt (pàg. 80).

3. Obres de millora del tram de l'accident

En l'escrit d'al·legacions, la instant manifesta que, amb posterioritat a l'accident, durant el mes de març de 2016, la Diputació va portar a terme millores en les mesures de seguretat de la rotonda i les zones adjacents a l'objecte d'afavorir la reducció de la velocitat dels vehicles. “[A]questa part entén que tàcitament la Diputació de Barcelona, conscient de les mancances d'aquests elements, ha portat a terme un seguit d'actuacions tendents a millorar la seguretat de la zona, admetent de forma indirecta la seva responsabilitat” (pàg. 89). Aquestes mesures consistirien, segons la reclamant, en les obres de construcció d'una vorera, en la instal·lació d'un pas de vianants previ a la rotonda en sentit Terrassa, d'una tanca de protecció just en el punt on el conductor del ciclomotor va perdre el control del vehicle, d'un altre pas de vianants i una illeta central entre els dos carrils al nord de la rotonda, així com en la instal·lació de dos senyals verticals de limitació de velocitat en els metres previs a la rotonda.

Els informes de la Gerència d'Infraestructures Viàries i de Mobilitat contradiuen les al·legacions de la reclamant relatives a la realització de determinades obres amb posterioritat a l'accident i que aquestes van ser una resposta a la manca de seguretat de la zona:

En primer lloc, l'informe de 24 de febrer de 2016 explica que quan s'ha produït un accident mortal a la xarxa de carreteres de la Diputació de Barcelona se'n fa un informe per tal de proposar, si escau, una actuació de millora de la seguretat viària. “En aquest cas, l'informe fa un anàlisi de l'accidentalitat en aquest tram i de l'accident mortal en particular i no proposa cap actuació específica, ja que no troba cap millora a fer a la carretera” (pàg. 80).

En segon lloc, l'informe complementari de la Gerència d'Infraestructures posa de manifest que “el pas de vianants executat tot just abans de la rotonda”, al qual es refereix la reclamant en les al·legacions, “es va executar a les obres del projecte d'urbanització de la travessera BV-1221 entre l'avinguda de les Arenes i el carrer Joan Camps a Matadepera durant l'any 2014 i, per tant, anterior a l'accident”. L'informe també explica que les obres del projecte de vorera entre la rotonda i la urbanització Roques Blanques van començar l'abril de 2016, en resposta a una petició de l'alcalde de Matadepera al diputat d'Infraestructures Viàries i Mobilitat al final de l'any 2014 (l'expedient inclou la carta de l'alcalde on queda acreditat aquest extrem), i tenen com a finalitat principal, tal i com es deriva de la carta esmentada, executar un itinerari de vianants entre el nucli urbà de Matadepera i la citada urbanització perquè es pugui anar a peu amb seguretat (pàg. 99). Segons l'informe, la tanca de doble ona, a la que es refereix la reclamant, “és preexistent a aquestes obres i està situada a uns 30 metres sortint de la rotonda en direcció Nord” (pàg. 99), en un punt no coincident amb el lloc on el ciclomotor va sortir de la via, segons les fotografies incorporades a l'expedient.

IX. Responsabilitat de l'Administració pública pels danys i perjudicis derivats dels accidents de circulació succeïts en vies públiques: consideracions generals

De conformitat amb l'article 174 del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya (TRLMRLC), els ens locals responen directament dels danys i perjudicis causats als particulars en llurs béns i drets com a conseqüència del funcionament dels serveis públics, en els termes previstos per la legislació general sobre responsabilitat administrativa. En el mateix sentit es pronuncia l'article 54 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local. La Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, es pronuncia en termes semblants i estableix, en l'article 81, que els ciutadans tenen dret a ser indemnitzats per les administracions públiques de Catalunya de tota lesió que pateixin en qualsevol de llurs béns i drets, sempre que la lesió sigui conseqüència del funcionament dels serveis públics.

En aquest sentit, la responsabilitat patrimonial de l'Administració local es regeix pels articles 139 i següents de l'LRJPAC, que exigeixen uns requisits generals perquè prosperi qualsevol acció de responsabilitat patrimonial: a) que existeixi un dany real, efectiu i avaluable econòmicament i individualitzable en una persona o un grup de persones; b) que la lesió sigui conseqüència del funcionament normal o anormal del servei públic; c) que no hi hagi intervingut força major; i d) que el dany sigui antijurídic en el sentit que qui el pateixi no tingui el deure de suportar-lo.

Com a punt de partida, en els casos d'accidents de circulació en vies de titularitat públiques en què la víctima o els seus familiars al·leguen la responsabilitat patrimonial de l'Administració, és d'aplicació la jurisprudència de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Suprem, citada en la proposta de resolució, segons la qual: *“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, convertida 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”* (Sentència del Tribunal Suprem de 14 d'octubre de 2003, amb cita de les sentències del mateix tribunal de 30 de setembre de 2003, en un cas relatiu a un accident produït en un ascensor d'un ambulatori mèdic; i de 13 de setembre de 2002, en un cas relatiu a un accident escolar). En el mateix sentit, *“aun cuando la responsabilidad de la Administración ha sido calificada por la jurisprudencia de esta Sala como un supuesto de responsabilidad objetiva, no lo es menos que ello no convierte a la Administración en un responsable de todos los resultados lesivos que puedan producirse por el simple uso de instalaciones públicas, sino que, como antes señalamos, es necesario que esos daños sean consecuencia directa e inmediata del funcionamiento normal o anormal de aquella”*

(Sentència del Tribunal Suprem de 13 de novembre de 1997, en un cas relatiu a una caiguda en un edifici públic).

En aquesta línia, la Sentència del Tribunal Suprem de 31 d'octubre de 2014 recorda que els articles 139 i següents de l'LRJPAC estableixen un sistema de responsabilitat objectiva que *“prescinde de la idea de culpa, por lo que, además de erigirse la causalidad en pilar esencial del sistema, es preciso que el daño sea la materialización de un riesgo jurídicamente relevante creado por el servicio público”*. I, també, precisa que *“correspond[e], a quien reclama la indemnización, la prueba de ese nexo causal”*.

L'aplicació d'aquesta jurisprudència als casos d'accidents de circulació ocorreguts en vies públiques porta a considerar que el mer ús de la infraestructura públic i la mera titularitat pública de la via no és un criteri d'imputació suficient per atribuir a l'Administració les conseqüències danyoses dels riscos de la circulació: *“[P]ara que el daño concreto producido por el funcionamiento del servicio a uno o varios particulares sea antijurídico basta con que el riesgo inherente a su utilización haya rebasado los límites impuestos por los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social. No existirá entonces deber alguno del perjudicado de soportar el menoscabo y, consiguientemente, la obligación de resarcir el daño o perjuicio causado por la actividad administrativa será a ella imputable”* (Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Galícia, Secció 2^a, de 14 de març de 2003, en un cas en què s'aprecia la responsabilitat concurrent de l'Administració per no haver senyalitzat la presència de la rotonda).

Els casos d'accidents de circulació que s'imputen a l'Administració pública titular de la via on s'ha produït l'accident presenten freqüentment la particularitat que la mateixa víctima, si aquesta conduïa, o un altre conductor o un tercer han infringit normes de circulació i de seguretat vial, i aquesta infracció ha estat rellevant en la producció de l'accident. Per aquest motiu, esdevé una qüestió clau determinar si aquesta conducta negligent de la víctima o un tercer, per infracció de la normativa aplicable, ha estat decisiva en la producció de l'accident i té la capacitat de trencar qualsevol vincle de causalitat entre el funcionament del servei públic i els danys. Si la conducta negligent és imputable a la mateixa víctima, pot concórrer un cas de concurrència de causes o de culpa exclusiva de la víctima.

X. Els danys

La reclamant sol·licita una indemnització pels danys morals derivats de la mort del fill, l'existència dels quals no planteja discussió en aquest cas. Aquests danys són efectius, avaluables econòmicament i individualitzables en les persones indicades en la reclamació: la mare, el pare i una germana de la víctima. La quantificació dels danys es realitza d'acord amb els barems vigents l'any 2014, perquè les quanties per a l'any 2015, any en què va tenir lloc l'accident, no es van actualitzar atesa l'existència d'un IPC negatiu.

XI. Valoració de la senyalització existent en el tram de la rotonda i del seu disseny

La reclamant no discuteix que la presència de la rotonda estigués correctament senyalitzada i s'advertia correctament, mitjançant senyals verticals i horitzontals, el límit de velocitat màxim, de 40 Km/h, abans d'arribar a la rotonda. D'acord amb l'informe de Gerència d'Infraestructures Viàries i Mobilitat, de la Diputació de Barcelona, de 24 de febrer de 2016, "La rotonda disposa de visibilitat suficient en tots els sentits de la marxa i la senyalització corresponent segons la Instrucció 8.1-C de senyalització vertical. En particular, disposa de limitació de velocitat a 40km/h i del cedi el pas, tant senyalitzats horitzontalment com verticalment" (pàg. 80).

Com s'ha advertit amb anterioritat, un dels aspectes controvertits de l'expedient és si la rotonda tenia un disseny adequat per a influir en la inflexió de la trajectòria del vehicle a la seva entrada i, conseqüentment, per influir en la seva velocitat. La reclamant fonamenta la imputació de responsabilitat patrimonial de l'Administració en la valoració que l'atestat policial realitza sobre la inadequació del disseny de la rotonda per a aconseguir l'objectiu de reducció de velocitat: "és parer d'aquesta instrucció que [...] el seu disseny i/o construcció no hauria de permetre que alguns tipus de vehicles la poguessin travessar sense haver de modificar tant la velocitat d'entrada com la seva trajectòria". Respecte a aquesta valoració, l'informe de la Gerència d'Infraestructures, de febrer de 2016, el considera erroni i no fonamentat (pàg. 80) i afegeix: "El disseny de [la rotonda] es considera adequat i tenint en compte els radis d'entrada i sortida de la rotonda, així com la dimensió i disposició de l'illot central, s'aconsegueix una inflexió suficient perquè els vehicles es vegin obligats a reduir la velocitat i fer la traçada corba a la rotonda" (pàg. 79).

El Servei Català de Trànsit ha estudiat els factors que repercuteixen més en l'accidentalitat en rotondes i ha identificat determinats problemes de configuració de les rotondes que hi poden estar connectats. En relació amb la velocitat d'aproximació, el Dossier Tècnic de Seguretat Viària, número 19, "Millora de la seguretat de les rotondes", enumera els elements següents que contribueixen a l'excés de velocitat: el ramal d'entrada rectilini, el sobredimensionament del/s carril/s d'entrada, una insuficient deflexió a l'entrada a l'anella, els fluxos circulatoris baixos i/o desequilibrats, la bona visibilitat a l'esquerra i les dimensions insuficients de l'illot central.

L'atestat policial i l'informe de la Gerència d'Infraestructures aporten valoracions – contradictòries – sobre el disseny de la rotonda, sense indicar les característiques físiques (dimensió de l'illot central, angle d'entrada, curvatura, etc.) que justificarien la conclusió a la qual arriben i que permetrien a aquesta Comissió entrar en el fons d'aquesta qüestió.

En tot cas, amb la informació que integra l'expedient es pot concloure que no ha quedat acreditat que la rotonda presentés un defecte de seguretat consistent en el fet que el seu disseny contribuís a l'excés de velocitat dels vehicles. Com es veurà en l'apartat següent, tampoc no ha quedat acreditat que aquest suposat disseny hagués evitat l'accident.

La reclamant també qüestiona que el tractament paisatgístic de l'illot central fos adequat per a fer visible la rotonda als usuaris. L'Informe de la Gerència d'Infraestructures, de febrer de 2016, es limita a indicar: "La rotonda disposa de visibilitat suficient en tots els sentits de la marxa." Cal fer notar que la reclamant no aporta el document "Instrucció per al disseny i projecte de rotondes" que cita en suport de la seva al·legació, i el document amb aquest títol que està disponible a Internet és un esborrany de treball d'abril de 2006 de la Generalitat de Catalunya. A més, el punt relatiu al tractament paisatgístic de l'illot és una mera recomanació; i, en qualsevol cas, no ha quedat acreditat que la rotonda de la carretera BV-1221, PK 4.1, no la compleixi.

XII. Culpa exclusiva de la víctima i manca de relació de causalitat entre el funcionament del servei públic i els danys

D'acord amb el relat no discutit sobre la dinàmica de l'accident, els factors que objectivament existeixen –la inexistència dels quals hauria evitat l'accident–, són exclusivament els següents: la velocitat excessiva del ciclomotor, que no va reduir la velocitat en entrar a la rotonda; la decisió del conductor de travessar la rotonda seguint una trajectòria en línia recta; i la distracció del conductor que va perdre per uns segons la pròpia trajectòria quan va centrar l'atenció en el vehicle que el precedia –segons la reclamant– o en els vehicles que es volien incorporar a la rotonda –segons l'atestat policial–. Tots aquests comportaments suposen la infracció de diverses normes de circulació, dirigides a garantir la seguretat del conductor i de la resta d'usuaris de la via, i la influència decisiva d'aquests comportaments en l'accident permet qualificar el cas com un supòsit de culpa exclusiva de la víctima, sense que es pugui constatar cap vincle de causalitat entre el danys i el funcionament del servei públic.

No existeix encara una norma especial que reguli com s'ha de circular per les rotondes, però la Direcció General de Trànsit ha advertit que travessar en línia recta la rotonda, tallant la trajectòria d'altres vehicles, és una de les trajectòries errònies més habituals (reportatge publicat per la Direcció General de Trànsit: <http://revista.dgt.es/es/reportajes/2014/10OCTUBRE/1009glorietas.shtml>). La rotonda és un tipus d'intersecció que estableix, per definició, una circulació rotatòria entorn d'un illot central (apartat 79 de l'annex del Text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març; en l'actualitat, apartat 63 del Text refós aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre) i, precisament és aquesta circulació rotatòria la que aconsegueix que els vehicles es vegin obligats a reduir la velocitat. És conegut que un dels beneficis principals que deriven de la seva configuració és que "moderen les velocitats a l'entrada, a l'anella de circulació i a la sortida de manera que inherentment representa una mesura per 'calmar' el trànsit" (Servei Català de Trànsit, Dossier Tècnic de Seguretat Viària, núm. 19, "Millora de la seguretat de les rotondes").

En aquest cas, el conductor del ciclomotor no va mantenir la norma de prudència bàsica de mantenir la posició correcta dins de la rotonda (annex VI, apartat C, 7.4 del Reial decret

818/2009, de 8 de maig, pel qual s'aprova el Reglament general de conductors) i va vulnerar diversos preceptes generals en matèria de circulació i seguretat vial, com indica la proposta de resolució:

Així, va vulnerar les obligacions generals de mantenir el camp necessari de visió i l'atenció permanent del vehicle, així com de respecte als límits de velocitat –articles 11.2 i 19.1 del Text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març (Reial decret legislatiu 339/1990) –en l'actualitat, articles 13.2 i 21.1. del Text refós aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre–, segons els quals:

“El conductor d'un vehicle està obligat a mantenir [...] el camp necessari de visió i l'atenció permanent a la conducció que garanteixin la seva pròpia seguretat, la de la resta d'ocupants del vehicle i la dels altres usuaris de la via.”

“El conductor està obligat a respectar els límits de velocitat establerts i a tenir en compte, a més, [...] totes les circumstàncies que concorrin en cada moment, a fi d'adequar la velocitat del seu vehicle a aquelles, de manera que sempre el pugui parar dins dels límits del seu camp de visió i davant qualsevol obstacle que es pugui presentar.”

En particular, en relació amb la circulació per rotondes, l'article 46.1.h) del Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de circulació, disposa:

“1. S'ha de circular a velocitat moderada i, si cal, s'ha de detenir el vehicle quan les circumstàncies ho exigeixin, especialment en els casos següents: [...]

h) En aproximar-se a passos a nivell, a rotondes i interseccions en què no es tingui prioritat, a llocs de visibilitat reduïda o a estretalls.”

Sense perjudici del que s'ha dit amb anterioritat en relació amb la manca de prova sobre el fet que la rotonda presentés un disseny defectuós, és discutible que un suposat disseny alternatiu d'aquesta hauria evitat l'accident en aquest cas, perquè, en últim terme, la decisió sobre la trajectòria a seguir per travessar la rotonda, juntament amb la decisió de no reduir la velocitat en entrar-hi, van ser les veritables causes de l'accident i aquestes decisions són competència exclusiva del conductor. El disseny de la rotonda, en definitiva, no és, en aquest cas, causa de l'accident (aquest cas contrasta amb un altre objecte de dictamen per aquesta Comissió en què es va apreciar la responsabilitat concurrent de l'Administració pública perquè concorrien circumstàncies diferents: en aquell cas el vehicle de la víctima es va precipitar per un pont que no presentava les mesures de contenció suficients per a evitar la caiguda de vehicles i aquesta circumstància de la via es va considerar com una causa rellevant de l'accident, juntament amb la mateixa actuació del conductor –Dictamen 339/2015–).

L'informe policial tracta la qüestió del disseny de la rotonda en un apartat relatiu a les causes indirectes, en el qual també afirma que és el conductor qui ha de prendre la decisió de respectar o no la senyalització i traçar la glorieta en tres fases [de gir cap a dretes d'entrada, gir cap a esquerres de circulació pel seu interior i gir cap a dretes de sortida], tot reduint la velocitat abans d'accedir-hi (pàg. 21). Si es considera el conjunt de la valoració tècnica policial, de les referències que en aquest informe es fa al disseny de la rotonda no es pot derivar un fonament de responsabilitat patrimonial de l'Administració pública, com pretén la part reclamant.

Però, a més, admetre que l'Administració hauria d'assumir part dels danys derivats de conductes negligents dels conductors en la circulació, quan aquestes conductes posen en risc la pròpia vida o la de tercers, no només no té cabuda en un règim de responsabilitat patrimonial que exigeix que els danys siguin imputables al funcionament del servei públic, sinó que portaria al resultat indesitjable de no prevenir suficientment aquest tipus de conductes negligents.

En el cas sobre el qual es dictamina, no existeix, per tant, el necessari vincle de causalitat entre el funcionament del servei públic i els danys per a poder imputar les conseqüències de l'accident a la Diputació de Barcelona.

XIII. Jurisprudència sobre responsabilitat patrimonial de l'Administració pública per accidents de circulació

La jurisprudència existent en matèria de responsabilitat patrimonial de l'Administració que han resolt accidents de circulació relacionats amb rotondes, s'observa que el factor de risc d'accident més important que es presenta com a causa directa i, a vegades, exclusiva dels danys és la conducta imprudent del mateix conductor en relació amb la velocitat o amb l'atenció en la conducció.

Algunes sentències aprecien la concurrència de responsabilitat patrimonial en casos en els quals s'ha acreditat que l'accident es va produir –juntament amb la velocitat inadequada del conductor o altres factors–, perquè la rotonda presentava defectes de seguretat importants: per exemple, en el cas resolt per la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Galícia, Secció 2^a, de 14 de març de 2003, la rotonda, que ocupava part del carril que, fins a aquell moment portava una trajectòria recta, no estava correctament senyalitzada –l'únic senyal vertical estava tapat per una altre panell i no s'havien pintat les marques vials que delimitaven els carrils o les línies de detenció–; o en el cas resolt per la Sentència del Tribunal Suprem, de 28 d'abril de 2009, el conductor va perdre el control del vehicle i va anar a caure en un barranc que es trobava en el centre de la rotonda, no delimitat per cap tanca.

Malgrat l'anterior, si la conducta del conductor ha estat considerada com a greument negligent per haver infringit normes bàsiques de circulació, algunes sentències han apreciat

la culpa exclusiva de la víctima, fins i tot quan s'havia acreditat alguna irregularitat en el disseny o en la senyalització de la rotonda. En la primera sentència acabada de citar, per exemple, s'afirma: *“No se cuestiona en el presente supuesto la actuación de la Administración al colocar la rotonda invadiendo parte del carril que hasta ese momento llevaba una trayectoria recta sin obstáculo alguno, pues es evidente que la colocación de una rotonda obliga a los vehículos a bordearla en lugar de seguir rectos; sino que la responsabilidad que se exige de la Administración deriva de la defectuosa señalización de aquel obstáculo”* (Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Galícia, Secció 2^a, de 14 de març de 2003).

En la Sentència del Tribunal Suprem de 31 d'octubre de 2014, el vehicle conduït per la víctima havia impactat d'una manera molt violenta amb una peça de formigó que envoltava una glorieta en construcció. Consta que el perímetre de la glorieta estava envoltat per aquestes peces de formigó, no existia senyalització d'obres i la calçada es trobava en condicions normals de circulació. La Sentència del Tribunal Suprem conclou que *“La situación de la calzada, pues, en condiciones normales de circulación, determina que la carencia de señalización de obras no sea título bastante de imputación en el que fundar una declaración de responsabilidad patrimonial”* i confirma la valoració feta per l'Audiència Nacional: *“cabe [...] inferir –del violento impacto [...]– una velocidad inadecuada, [...], [i] esa falta de señalización –no puede olvidarse que no estamos ante un elemento aislado, de presencia inesperada, sino con una glorieta ya existente que estaba rodeada en todo su perímetro, de bloques de hormigón [...]– [...] [no té] entidad bastante para constituir la imprescindible relación causa-efecto del violento impacto frontal, en el que no existe, tampoco, constancia de maniobras evasivas.”*

En una altra sentència es reconeix que el senyal de reducció de velocitat (a 60 km/h) era incorrecte, però es considera que aquesta irregularitat no té prou rellevància causal en l'accident en comparació amb la conducta imprudent del conductor que va impactar amb un dels arbres existents a l'interior de la rotonda (Sentència del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears, Secció 1^a, de 31 de gener de 2007):

“Difícilmente cabe asumir que quien conduce un vehículo de motor acercándose a una rotonda que cuenta con la precisa señalización vial y que, en todo caso, exhibe a las claras los rasgos propios de la misma, ha de ser indemnizado por el Ente público titular del servicio en cuyo ámbito se ha desarrollado la actividad de ejecución y mantenimiento de esa obra de infraestructura pública cuando no se da cuenta de su existencia con tiempo bastante para reducir su velocidad y tomarla con adecuación; o, percibiéndose de la misma, sigue una actuación distraída que es la causa determinante de la colisión [...].”

“La señalización de rotonda (figura muy repetida y habitual en las vías públicas españolas, lo que impone el conocimiento preciso de los conductores acerca de la actitud que se ha de seguir ante las mismas, actitud en la que la drástica reducción en la velocidad de circulación es uno de los datos más trascendentes de seguridad, y ello tanto para realizar el giro propio de la rotonda como para conocer si circulan por la misma otros vehículos que, por ello –por

situarse en la rotonda– disponen de preferencia) y la presencia física de la misma imponía, per se, el seguimiento de una actitud totalmente diferente por parte de [...], quien debió, como hemos comprobado ya, acomodar su velocidad y actitud a las circunstancias de la vía por la que circulaba. No haciéndolo así, el hecho de que la señal de tráfico indicadora de la reducción de velocidad fuese incorrecta (por deber fijar una inferior a 60 km/h) es insuficiente para atribuir la causa generadora del daño a la conducta seguida por el Consell Insular de Mallorca.”

En la Sentència del Tribunal Suprem, de 26 d'octubre de 1993, que resol un altre cas en què el vehicle conduït per la víctima va impactar amb la corona de la rotonda, el Tribunal va considerar que *“la colisión del vehículo propiedad del apelante, contra el borde de la rotonda, tuvo por causa eficiente, directa e inmediata la propia actividad del apelante en la conducción de su automóvil en la noche de autos. Es cierto que no existía señalización vertical y una iluminación muy escasa en el cruce, proveniente de la otra vía, razón que desde luego obligaba [...], a circular con la luz llamada de cruce, e incluso, si lo permitía la circulación contraria, con la larga o de carretera [...]. [L]as señales horizontales existentes [...], señalizando la separación de ambos sentidos de marcha mediante la oportuna línea divisoria continua, hubiera bastado simplemente al conductor del vehículo [...], circulando a la derecha de la misma, para haber salvado sin problema alguno la corona central de la rotonda que además estaba cubierta de pintura reflectante”*.

Aquesta jurisprudència contrasta amb la dictada en altres casos en els quals el disseny dels elements de la via pot haver tingut una major influència en la producció de l'accident. En seria el cas la jurisprudència de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Suprem, que ha admès la responsabilitat patrimonial concurrent de l'Administració per l'existència de bioncs de seguretat a la calçada: a diferència de les rotondes, el disseny de la tanca de protecció en forma de bioncs és perillós per si mateix, sense necessitat que hi concorri una conducta negligent del conductor, i és capaç d'agreujar les lesions de l'accidentat, sense que aquest hi pugui fer res per a evitar-ho: *“la responsabilidad de la Administración por los daños causados surge lo mismo cuando éstos son consecuencia del funcionamiento anormal de los servicios públicos que cuando son consecuencia su ‘normal’ funcionamiento (art. 139.1 de la Ley 30/92). Dicho de otro modo, lo relevante no es que existieran normas o directrices que instaran a la Administración a sustituir las biondas advirtiéndole de su peligrosidad. La peligrosidad de éstas es conocida desde hace tiempo. Lo relevante es que esas biondas estaban allí colocadas (nadie lo discute) y que el accidentado fue a golpear contra ellas, agravándose sus lesiones. En consecuencia, esas lesiones son, al menos en parte, responsabilidad de la Administración”* (Sentència del Tribunal Suprem de 30 de maig de 2012; i, més recentment, Sentència de l'Audiència Nacional, Secció 8^a, d'1 de juliol de 2013).

CONCLUSIÓ

És procedent desestimar la reclamació d'indemnització instada per la Sra. A davant la Diputació de Barcelona pels danys i perjudicis derivats de la mort d'un fill, amb motiu d'un accident de circulació al PK 4,1 de la carretera BV-1221, TM de Matadepera, i que atribueix a un mal disseny o construcció de la rotonda.