



Dictamen 339/2015, de 15 d'octubre. Reclamació d'indemnització instada davant una diputació per la Sra. A i el Sr. B pels danys i perjudicis derivats de la mort d'una filla amb motiu d'un accident de trànsit a la carretera BV-5156 (t. m. de Montornès del Vallès), i que atribueixen a la manca d'un sistema de contenció de vehicles en el lloc de l'accident

MATÈRIA: Responsabilitat patrimonial

DEPARTAMENT: Governació i Relacions Institucionals

PONENT: Lluís Saura i Lluvià

ANTECEDENTS

Es dedueixen del Dictamen.

FONAMENTS JURÍDICS

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

Se sotmet a dictamen de la Comissió Jurídica Assessora la reclamació de responsabilitat patrimonial formulada pels pares d'una dona que va traspassar, l'11 de gener de 2009, als 38 anys (nascuda el 1970), de resultes de l'accident de circulació que va patir mentre circulava pel pont que uneix els municipis de Montmeló i Montornès del Vallès –carretera BV-5161– en precipitar-se el vehicle que conduïa i caure sobre la llera del riu Besòs, amb un desnivell de 17 metres.

La intervenció de la Comissió Jurídica Assessora en aquest expedient s'efectua a l'empara d'allò que disposen 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 8.3.a) de la Llei 5/2005, de 2 de maig, institucional d'aquest òrgan, ja que la quantia que es reclama –300.000 euros per la mort de la filla i 3.000 euros de danys materials pel valor venal del vehicle sinistrat– és superior als 50.000 euros, xifra que aquest precepte estableix com a requisit d'intervenció.

II. Legitimació activa, Administració competent per a resoldre la reclamació i temporalitat de l'exercici de l'acció

És indiscutible la legitimació activa dels reclamants, pares de la conductora que va morir en l'accident de circulació, que reclamen pels danys morals i materials patits arran de l'accident. Consta en l'expedient una còpia del llibre de família, de les actes notariales de declaració d'hereus abintestat, així com dels DNI dels reclamants, documentació que dóna fe del parentiu i de la condició d'hereus al·legada. Arran de l'òbit d'uns dels dos reclamants, en concret, del pare de la víctima, que va tenir lloc el 3 de juny de 2011, la vídua s'ha subrogat, com a successora *mortis causa*, en la posició jurídica d'aquest, per tal de prosseguir amb la tramitació del procediment. En l'expedient consten acreditades fefaentment la condició d'hereva i l'acceptació de l'herència.



La reclamació s'adreça contra la Diputació C, que és la titular de la via on es va esdevenir l'accident, la producció del qual s'imputa a la manca d'adopció d'un sistema de contenció de vehicles. Pel que fa a l'òrgan que ha de resoldre, tal com s'indica en la proposta de resolució, conformement a l'apartat 2.4.a) de la Refosa 1/2015, sobre nomenaments i delegació de competències i atribucions d'òrgans de la Diputació, diferents del Ple, aprovada pel Decret de la Presidència 5/2015, de 8 de gener, i modificada pel Decret 29/2015, de 13 de gener, correspon a la Presidència.

En darrer lloc, pel que fa a l'exercici temporani de l'acció, atès que l'accident mortal, *dies a quo*, es va esdevenir l'11 de gener de 2009 i l'escrit de reclamació es va registrar d'entrada en el Registre general de la Diputació el 7 de gener de 2010, es va formular dins del termini anual que estableixen tant l'article 4.2 del Reial decret 429/1993, de 26 de març, que va aprovar el Reglament dels procediments de les administracions públiques en matèria de responsabilitat patrimonial (RPRP), com l'article 142.5 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú (LRJPAC).

III. La instrucció de l'expedient

El 5 de gener de 2010 va tenir entrada en el Registre general de la Diputació l'escrit de reclamació de responsabilitat patrimonial presentat pel Sr. B i l'esposa, la Sra. A, que actuen assistits per un advocat, la representació conferida al qual cal estimar-la suficient, en vista de la designació continguda en l'escrit de reclamació.

El procediment s'ha ajustat a les previsions legals i reglamentàries. En aquest sentit, un cop presentada la reclamació, per Acord de la cap del Servei d'Assessoria Jurídica de 9 de febrer de 2010 s'inicia el procediment, de la qual cosa es dóna compte a la representació dels reclamants; es participa la reclamació a la companyia asseguradora de l'Administració, i es demanen informes tècnics a l'Oficina Tècnica d'Infraestructures Viàries i Mobilitat. Posteriorment, per Decret de 18 de juny de 2010, s'amplia en tres mesos el termini per a resoldre tenint en compte la complexitat de la reclamació i la necessitat de disposar d'un informe extern demanat per la Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat. El procediment ha estat suspès des del 18 d'octubre de 2010 fins al 28 de novembre de 2014 per la tramitació d'unes diligències prèvies (número X) al Jutjat d'Instrucció núm. 4 de Granollers, a partir d'una denúncia presentada pel pare de la finada contra diversos responsables dels serveis de vies locals de la Diputació per un presumpte delictes d'homicidi imprudent, al qual més endavant es farà referència. Un cop aixecada la suspensió del procediment de responsabilitat patrimonial, s'ha donat tràmit d'al·legacions als reclamants i s'ha evacuat la proposta de resolució, que, tot i ser desestimatòria, efectua una valoració econòmica dels danys, per al cas d'una eventual estimació.

Pel que fa a la conformació de l'expedient, cal indicar que s'han tramès a aquesta Comissió dues còpies de l'expedient, correctament paginades i precedides de l'índex corresponent, i que a l'expedient administratiu relatiu al procediment de responsabilitat patrimonial s'han annexat la documentació relativa a les diligències penals seguides davant el Jutjat d'Instrucció núm. 4 de Granollers (toms 1 a 5) i l'expedient administratiu corresponent a aquestes (volums I a VII).

IV. La posició dels reclamants i de l'Administració

Els reclamants consideren que el vehicle conduït per la filla anava a velocitat reduïda i que, si els elements de protecció del pont sobre el riu Besòs, en lloc d'estar constituïts per una simple barana pensada per als vianants, haguessin estat configurats per a resistir l'impacte d'un vehicle, el que conduïa la seva filla no s'hauria precipitat al buit i no s'haurien produït les fatals conseqüències que van tenir lloc. I manifesten, també, que la substitució de la barana per un sistema de proteccions més segur era especialment exigible, en aquest cas, tenint en compte que menys d'un any abans es va esdevenir un accident idèntic al que va patir la seva filla. Addueixen que han patit danys morals, que quantifiquen en 300.000 euros, i a la reclamació afegixen, com a dany material, el valor venal del vehicle sinistrat, que quantifiquen en 3.000 euros.

La proposta de resolució és desestimària, sobre la base dels arguments següents: pel que fa a la conducció, l'atestat policial considera que la causa directa de l'accident va ser la conducció de la mateixa víctima, cosa que ratifica el dictamen pericial emès per un enginyer tècnic a instàncies de la Diputació, segons el qual la causa principal i única de l'accident va ser la velocitat excessiva i antireglamentària del vehicle. Pel que fa a les condicions de seguretat de la via, afirma que en 50 anys des de la construcció del pont només s'havia registrat un únic accident greu, al 2008; que, a més de la barana, hi ha un voral, estret, per a vianants, que disposa d'una vorera ("*bordillo no montable*") que constitueix un element de protecció suficient atesa la limitació de velocitat a 40 km/h existent en el lloc. S'addueix que la millora de les contencions laterals era incompatible amb l'espai disponible del pont i que, de conformitat amb l'Ordre circular 321/1995, es consideren eficaços els sistemes de contenció adoptats. A l'hora de quantificar la possible indemnització a la qual tindrien dret els reclamants, la proposta de resolució pren com a referència la Resolució de 20 de gener de 2009, de la Direcció General d'Assegurances i Fons de Pensions, i quantifica la indemnització en 76.880,68 euros.

V. La concurrència dels pressupòsits fàctics i jurídics de la responsabilitat patrimonial

La jurisprudència del Tribunal Suprem i la doctrina emanada d'aquesta Comissió Jurídica Assessora, del Consell d'Estat i dels diversos organismes consultius de les administracions autonòmiques coincideixen a considerar que, per tal que tingui lloc la responsabilitat patrimonial de l'Administració, és necessari que existeixi un dany efectiu, avaluable econòmicament i



individualitzat que el particular perjudicat no tingui l'obligació de suportar i que hi hagi una relació de causalitat entre el funcionament, normal o anormal, d'un servei públic i el fet constitutiu del dany.

Ha quedat perfectament acreditat que els pares de la conductora que va perdre la vida en l'accident han patit uns danys morals a conseqüència de la mort de la filla, que són efectius, individualitzats i avaluable econòmicament.

A l'hora de determinar si concorren els pressupòsits per a declarar la responsabilitat patrimonial que es demana, cal tenir en compte, complementant l'expedient instruït per la Diputació, dos procediments judicials de singular rellevància en aquest cas:

1. Després de l'accident, els avui reclamants van presentar una denúncia contra diversos càrrecs de la Diputació per la comissió d'un delictes d'homicidi imprudent, que va donar lloc a les diligències prèvies X tramitades pel Jutjat d'Instrucció núm. 4 de Granollers, denúncia que es basava en el fet de no haver adoptat les mesures de protecció adients, particularment tenint en compte que al mes de maig de 2008 havia tingut lloc un accident pràcticament igual. Aquestes diligències prèvies van concloure mitjançant la Interlocutòria de 9 d'octubre de 2013, que decretava el sobreseïment lliure i l'arxivament, resolució que va confirmar, en apel·lació, l'Audiència Provincial de Barcelona, amb una Interlocutòria de 6 d'octubre de 2014.

2. Vuit mesos abans de l'accident, concretament el dia 15 de maig de 2008, es va produir un accident pràcticament idèntic en el mateix lloc, que també va acabar amb un vehicle precipitant-se al riu, tot i que sense les greus conseqüències del que és objecte d'aquest expedient. El conductor accidentat va formular una reclamació de responsabilitat patrimonial contra la Diputació, que li van desestimar. Un cop formulat el recurs contenciós administratiu, el Jutjat Contenciós Administratiu núm. 5 de Barcelona, en la Sentència Y, de 8 de juliol (procediment ordinari Z), va estimar la reclamació amb distribució de culpes, i aquesta sentència va ser confirmada per la Secció Quarta de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (Sentència K, de 12 de maig).

La incorporació d'aquests pronunciaments a l'anàlisi fàctica i jurídica que tot seguit es farà es fonamenta en dues qüestions: la manera en què es va produir l'accident i la protecció existent en el pont sobre el riu Besòs.

V. 1. La manera en què es va produir l'accident

Els reclamants sostenen que amb l'escassa velocitat a la qual anava el vehicle sinistrat, si en lloc d'haver-hi una barana al llarg de tot el pont hi hagués hagut un element de protecció d'una altra mena, el vehicle no s'hauria precipitat al riu i, per tant, no s'hauria produït el dany. En aquest punt –la velocitat a la qual anava el vehicle–, hi ha una forta discrepància entre la versió dels reclamants, adverada per un informe pericial, i la que conté l'atestat aixecat pels Mossos d'Esquadra immediatament després de l'accident, que es va produir a les 15.35 h del dia 11 de



gener de 2009, a la carretera BV-5156, punt quilomètric 0,1, al terme municipal de Montmeló, en un tram de via recte, amb visibilitat bona, sense obstacles i en una calçada en correcte estat de conservació i neteja.

En l'atestat –il·lustrat amb un croquis explicatiu i documentació fotogràfica– s'explica que el vehicle circulava per la carretera BV-5001 en sentit la Roca del Vallès i, en arribar a l'altura del pont que creua el riu Besòs i que porta a Montmeló, va iniciar una maniobra de gir a l'esquerra, és a dir, en direcció al pont, "gir que la conductora efectua d'una manera incorrecta i frega lleugerament amb el pneumàtic davanter dret el lateral de la vorera existent en aquell punt. A causa d'això la conductora s'espanta i intenta corregir la situació fent un cop de volant i un gir bruscat a l'esquerra, i probablement pels nervis afegint-se una experiència escassa en la conducció en ser conductora novella, confon els pedals del vehicle, accelerant en lloc de frenar, cosa que, afegida al cop de volant, provoca la pèrdua total de control del vehicle, que creua transversalment la via cap al lateral esquerre, fins que topa amb la tanca, superant-la i caient al llit del riu Besòs pel desnivell de 17 metres existent". Pel que fa als elements de seguretat de la via, s'explica que "la via en aquest punt és un pont sobre el riu Besòs que està habilitat per al trànsit de vehicles i persones. El pont, a la data de l'accident, disposava de baranes per evitar la caiguda de les persones, però no disposava de cap sistema de contenció de vehicles". Tot i que l'atestat explica que hi ha un límit de velocitat establert a 40 km/h, no conté cap menció de la velocitat a la qual anava el vehicle. Tanmateix, l'acta de manifestació del testimoni que conduïa el vehicle que anava darrere del sinistrat diu que, "*cuando no circulaba ningún vehículo por la carretera BV-5001, el vehículo [...] ha iniciado el giro muy despacio; que cuando ya estaba incorporado a la carretera que discurre por el puente el vehículo ha girado hacia su izquierda y ha acelerado con fuerza*". Si es té en compte que abans de precipitar-se i trencar la barana per a vianants el vehicle havia de superar un voral, la versió del testimoni permet concloure que anava a una velocitat considerable.

No obstant això, aquesta versió és contradita pels reclamants, que aporten un informe pericial, emès per un enginyer industrial, que afirma que la velocitat a la qual anava el vehicle era de 24 km/h, i exposa la seva versió dels fets en els termes següents: "*Una vez internado en la carretera BV-5156 [és a dir, en el pont sobre el riu] el vehículo [...] después de haber realizado el giro a la izquierda, se le reventó el neumático de la rueda directriz delantera izquierda. El neumático izquierdo friccionó presionado por la llanta contra el asfalto mientras el vehículo daba bandazos de una longitud de 13,5 metros dejando a su vez una marca de rozamiento con el neumático derecho contra el bordillo situado a su derecha. Como consecuencia del golpe sobre la rueda derecha se modificó el ángulo de la dirección de la trayectoria, con salida hacia la izquierda.*" I afegeix que "*Por el giro que efectuó el vehículo a su izquierda denota que la conductora hizo uso del freno de forma intensiva*".



En contraposició a aquest Dictamen, l'emès per l'enginyer industrial i tècnic de la Direcció General de Trànsit, de l'empresa D, després de descriure el possible desenvolupament de l'accident, en la conclusió 7.2.5. diu: *“Debe considerarse como causa principal y única de la producción del accidente la velocidad excesiva y antirreglamentaria [...] en un tramo limitado a 40 km/h al que se accedió o se acabó circulando a una velocidad del orden del doble de la establecida”*. I acaba afirmant, en la conclusió 7.2.6, que *“Las anteriores conclusiones por lo tanto se apartan totalmente de las que expresa el informe pericial de [...], que afirma que circulando a 24 km/h el turismo [...] tuvo un reventón de la rueda delantera izquierda [...] esa dinámica no es admisible porque cualquier incidencia a 24 km/h es absolutamente controlable por cualquier conductor y un reventón súbito no es un hecho instantáneo que produce efectos inmediatos sino que requiere un espacio para la pérdida de aire [...] además, la energía derivada de un reventón a 24 km/h no puede ejercer un par de fuerzas con un recorrido de lanzamiento y proyección de la violencia con que se produjeron los hechos que nos ocupan. Y menos aún si la conductora, como dice la propia pericial, hubiese accionado de manera intensiva el sistema de frenado”*.

Tot i que amb aquests antecedents n'hi ha prou per a considerar com a més fiable la versió que conté l'atestat elaborat pels Mossos d'Esquadra, cal atendre el pronunciament judicial de l'Audiència dictat en les diligències prèvies X, al qual s'ha fet referència. Quan la Secció Sisena de l'Audiència Provincial de Barcelona desestima el recurs d'apel·lació presentat contra la Interlocutòria de sobreseïment lliure, afirma, en la Interlocutòria de 6 d'octubre de 2014: *“Sobre la mecánica del accidente, de los informes técnicos obrantes en las actuaciones se desprende que el vehículo iba a escasa velocidad por haber entrado en el puente desde una situación de parada, que un pequeño roce con el bordillo provocó una reacción de pánico en la conductora que acabó perdiendo el control del vehículo hasta el punto de efectuar un violento giro de volante y accionar el pedal del acelerador en lugar del de frenada, reacción que la instructora (y también los mencionados informes técnicos) atribuyen a la inexperiencia como conductora de la víctima.”*

De tots aquests antecedents s'extrau que el que va desencadenar l'accident i la força amb la qual va col·lidir contra la barana de protecció va ser la conducció de la mateixa víctima.

Un cop analitzada la mecànica de l'accident, correspon ara determinar si la precipitació del vehicle al riu Besòs s'hauria pogut evitar amb un altre sistema de protecció i si el fet de no haver-lo posat és generador de responsabilitat en l'Administració titular de la carretera.

V. 2. El sistema de protecció existent en el pont sobre el riu Besòs

A l'hora d'analitzar l'eficàcia protectora que hi havia al pont davant possibles accidents en la conducció de vehicles de motor, no s'ha de prescindir del que sobre això s'ha dit en les resolucions judicials dictades en els dos procediments abans citats, que s'examinen tot seguit.



– Les resolucions judicials del procediment penal tramitat a partir de la denúncia dels reclamants

La Interlocutòria de l'Audiència Provincial de Barcelona de 6 d'octubre de 2014 diu: "*Queda por examinar si tras el accidente producido el año 2008 las Administraciones competentes llevaron a cabo o no alguna actividad encaminada a evitar que en el futuro se produjeran hechos similares [...]. Y del resultado de las diligencias practicadas se infiere que ya a finales de 2008, y dentro de un proyecto de remodelación integral del puente a petición de los ayuntamientos de la zona, se preveía una partida de 1.200.000 euros para el presupuesto de 2009. Tal actividad administrativa se produjo y no puede exigirse que una obra de tal envergadura se lleve a cabo de forma inmediata. Se niega por tanto que se produjera una infracción del deber objetivo de cuidado cuando las medidas de seguridad mantenidas cumplían además los requisitos exigidos por la norma antes reseñada [es refereix a la Circular 321/1995]. Y hay que referirse aquí al tantas veces mencionado en el recurso 'bordillo no montable'. Ciertamente los hechos demuestran que la altura del instalado no impidió que fuera rebasado, para atender a la concurrencia de una culpa punible habrá que atender a la adecuación del mismo a la normativa vigente, y ha resultado acreditado que su altura y configuración respondía a las previsiones que allí se hacen sobre un bordillo no remontable, admitido como medida de seguridad adecuada para un puente de tales características.*" Finalment, la Interlocutòria de l'Audiència conclouïa que "*las medidas de seguridad de contención que pueden exigirse a la Administración son aquellas que, respondiendo a la normativa reglamentaria, aparecen previstas para situaciones ordinarias y previsibles de riesgos, sin que sea exigible (ni posible) una configuración de la vía pública que asegure la imposibilidad de que se produzcan resultados tan lamentables como el que nos ocupa ante una maniobra en la conducción tan extraordinaria como la llevada a cabo por la víctima*".

Aquests raonaments portarien a concloure que no s'aprecia una relació de causa a efecte entre el funcionament del servei de carreteres i el dany, però cal tenir en compte dues coses rellevants: la primera, que la Interlocutòria de l'Audiència, tot i que referida al mateix accident, no crea eficàcia de cosa jutjada per tal com s'ha dictat a partir d'una *causa petendi* diferent, sens perjudici del valor que el que es diu té en aquest Dictamen. La segona, que, a partir de l'accident que va tenir lloc l'any 2008, es va desencadenar un procediment de responsabilitat patrimonial que va finalitzar amb pronunciaments dels tribunals de l'ordre contenciós administratiu, la *causa petendi* dels quals és idèntica a la del present procediment de responsabilitat patrimonial.

– Els pronunciaments de la jurisdicció contenciosa administrativa en el procediment de responsabilitat patrimonial derivat de l'accident de 2008

En efecte, davant del recurs contenciós administratiu que es va interposar contra la Resolució de la Diputació que desestimava la seva reclamació de responsabilitat patrimonial pels danys i



perjudicis irrogats arran de l'accident de circulació que va patir el 15 de maig de 2008 en precipitar-se, amb el seu vehicle, pel referit pont, el Jutjat Contenciós Administratiu núm. 5 de Barcelona va dictar la Sentència Y, de 8 de juliol. En la Sentència referida es reconeix que, si bé la causa inicial de l'accident va ser l'excés de velocitat, sumat a les condicions climatològiques, també dóna per acreditat que, en el moment del xoc amb la barana, "va ser un factor determinant que va influir notablement en la producció de les lesions sofertes per l'actor el fet que el pont no disposés d'unes mesures de contenció capaces de contenir un vehicle que circuli a la velocitat permessa per la via. I no es pot pretendre exonerar aquesta responsabilitat dient que estem només davant de recomanacions, atès que, en primer lloc, ha quedat acreditat que la barana estava en mal estat i, en segon lloc, que el fet consistent en l'alçada del pont ha de dur a les administracions a ser curoses en l'adopció de mesures de protecció, atès que el risc existent era molt elevat. Cal pensar que la velocitat que portava el vehicle quan va topar amb la barana era inferior a la permessa, i no obstant això, la barana no va fer de contenció". I a partir d'aquí determina l'existència de responsabilitat patrimonial de la Diputació.

Aquesta Sentència va ser objecte de recurs en apel·lació, i la Secció Quarta de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya la va confirmar en la Sentència A, de 12 de maig, que explica la rellevància que en el desenvolupament de l'accident va tenir l'excés de velocitat que portava el vehicle, però posa en relleu que, quan aquest va col·lidir amb la barana, la seva velocitat era inferior a 40 km/h, i sobre això afirma: "*El conductor hubiese sido responsable por su exceso de velocidad exactamente hasta ese momento, es decir, hasta que colisionó con la barandilla. Una vez se produce la colisión y ésta cede por su deficiente estado, el vehículo cae al vacío y se producen las graves lesiones del conductor, la responsabilidad no puede atribuirse más que a la propia Administración pública recurrente, tanto por instalación de unas barandillas totalmente inapropiadas como por mantener un estado de conservación ruinoso.*"

De la documentació que forma part de l'expedient resulta que entre l'accident de 2008 i el de 2009 la Diputació no va dur a terme cap actuació significativa sobre els elements de seguretat del pont, tot i que va reforçar els ancoratges en el sòl de les baranes per a vianants, cosa que exigia el seu estat de conservació, com posa en relleu la sentència acabada de transcriure. Va ser immediatament després de l'accident de 2009 que la Diputació va dur a terme determinades actuacions, que consten en l'informe emès per l'Oficina Tècnica de Gestió d'Infraestructures. Es van col·locar d'una manera provisional (fins que es pugui dur a terme l'eixamplament del pont) proteccions de formigó New Jersey, que, no obstant això, van deixar l'espai, ja reduït, per al trànsit dels vianants, els quals, per a creuar-se, s'havien de posar de costat, encara en un estat més precari que l'inicial, de manera que, com que s'impedia l'encreuament de dues persones, es va acabar eliminant.



Però la realitat és que, tot i que la Diputació va dur a terme actuacions, els sistemes de protecció existents quan es va produir el segon accident eren, realment, els mateixos que quan va tenir lloc el primer.

Amb els antecedents exposats, els pronunciaments dels tribunals de l'ordre contenciós administratiu han considerat que hi ha una concurrència de culpes que distribueixen a raó d'un 30 % per a l'Administració i un 70 % al conductor.

Tenint en compte aquests pronunciaments judicials i el gran paral·lelisme existent entre l'accident ocorregut l'any 2008 i el que és objecte d'aquest procediment, la Comissió considera que hi ha responsabilitat patrimonial de l'Administració, per tal com no es van dur a terme les actuacions que, de fet, es van realitzar amb posterioritat al segon accident; però, com en el cas anterior, es dona una clara concurrència de culpes tenint en compte la determinant actuació de la conductora, que ha quedat descrita en apartats precedents, i, en conseqüència, es manté la mateixa distribució que han fet els tribunals.

V. 3. La valoració del dany

La reclamant valora el dany moral ocasionat per la pèrdua de la filla, que tenia 38 anys quan es va produir l'accident, en 300.000 euros, i el material pel valor venal del vehicle en 3.000 euros, atenenent que el preu de mercat estimat a la data de l'accident era de 4.719 euros.

La proposta de resolució efectua el càlcul de la indemnització a la qual podrien tenir dret els pares segons el barem que conté la Resolució de la Direcció General d'Assegurances i Fons de Pensions de 20 de gener de 2009, que aquesta Comissió, en dictàmens com el 21/2010, estima aplicable com a referència en l'àmbit de la responsabilitat patrimonial. La proposta considera que la finada no convivia amb els pares en el moment de l'accident, ja que consta en l'expedient que tenien domicilis diferents (els pares residien a F i la filla a J), per la qual cosa, d'acord amb la taula I, grup IV (ascendents sense convivència amb una víctima menor de 65 anys), la indemnització hauria de ser de 69.891,68 euros, que incrementats en el 10 % del factor de correcció, ascendiria a 76.880,68 euros (69.891,68 + 6.989), quantitat que correspondria en conjunt als progenitors, ja que la taula citada es refereix explícitament i genèricament als "pares". Quant a la indemnització pels danys patrimonials ocasionats al vehicle, la proposta de resolució considera adequada la quantia de 3.000 euros pel valor venal.

La Comissió comparteix aquest criteri, que ha ratificat la Sentència 281/2009, de 27 d'abril, del Ple de la Sala Civil del Tribunal Suprem, citada en la proposta, quan diu que "*Parece razonable, como solución más coherente, atenerse a la literalidad del texto legal, que configura la indemnización como cuantía total asignada a la categoría integrada por los 'padres', independientemente del número de los llamados a percibirla*".

I a l'hora de distribuir la responsabilitat, en funció del que s'ha dit, correspon reconèixer a la mare de la finada, única supervivent i, en aquest cas, hereva dels drets del marit, la quantitat de



23.064,20 euros per danys morals, més 900 euros pels danys materials, sens perjudici que aquestes quantitats s'actualitzin a la data de la resolució i dels interessos de demora que se'n puguin meritjar.

CONCLUSIÓ

És procedent estimar parcialment la reclamació de responsabilitat patrimonial formulada pel Sr. B i la Sra. A pels danys patits a conseqüència de la mort de la filla en accident de circulació en el pont que uneix els municipis de Montmeló i Montornès del Vallès –carretera BV-5161– en precipitar-se sobre el riu Besòs el vehicle que conduïa, i reconèixer a la Sra. A el dret a percebre una indemnització de 23.064,20 euros per danys morals, més 900 euros pels danys materials, sens perjudici que aquestes quantitats s'actualitzin a la data de la resolució i dels interessos de demora que se'n puguin meritjar.