



## ANTECEDENTES

**PRIMERO.-** El 7 de abril de 2006 tiene entrada en el Registro General de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes reclamación formulada por x., en representación de x., frente a la Administración regional, como consecuencia de los daños sufridos en un accidente de tráfico, que achaca al mal estado de la calzada (Carretera F-48, Avileses-Estación de Riquelme).

Describe lo ocurrido del siguiente modo:

*"Que el día 2 de enero de 2006, sobre las 19,35 horas, cuando x. circulaba con su vehículo marca Nissan, modelo Almera, con matrícula "-", por la Carretera F-38 Avileses-Estación de Riquelme, sufrió un accidente de tráfico.*

*El citado accidente se produjo por el lamentable estado de conservación de la citada carretera, cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Como es de apreciar en las fotografías que se aportan, la carretera como tal no existe, quedando reducida a un conglomerado de piedras y tierra. Ello es fruto del paso -que está prohibido, pero es consentido por la Comunidad Autónoma- de camiones de gran tonelaje, que trabajan en la urbanización que la mercantil x. tiene en la zona".*

Como consecuencia del accidente, el reclamante alega daños personales, pues permaneció de baja laboral durante un total de 13 días.

Respecto a los daños materiales, manifiesta que como resultado del accidente su vehículo fue declarado siniestro total.

En virtud de tales conceptos, reclama la cantidad de 15.727,16 euros, desglosada en las siguientes partidas:

- 650 euros por los días de incapacidad impeditivos.
- 15.077,16 euros por los daños materiales del vehículo.

Por último, propone como medios de prueba la testifical de las dos personas relacionadas, así como la documental que acompaña al escrito de reclamación, destacándose el informe de los agentes de la Policía Local que se personaron en el lugar tras la llamada del accidentado (folio 18).

**SEGUNDO.-** El 25 de mayo de 2006 se notifica al letrado actuante que ha tenido entrada en la Consejería competente el escrito de reclamación, condicionado a la acreditación de la representación para actuar en nombre del reclamante, siendo subsanado el 31 de mayo de 2006, mediante comparecencia personal del interesado otorgando la mencionada representación.

Además se requiere a la parte reclamante, mediante escrito de 1 de junio de 2006 (notificado el 8 siguiente), para que subsane y mejore la solicitud, aportando los documentos que se relacionan en los folios 31 y 34 del expediente, notificándole también la suspensión del plazo máximo establecido para la resolución del expediente, al haberse solicitado la emisión de un informe preceptivo a la Dirección General de Carreteras.

**TERCERO.-** Con fecha 16 de junio de 2006 (registro de entrada) se aporta por el letrado actuante la documentación solicitada, señalando, entre otros aspectos, que *"por estos mismos hechos se presentó papeleta de conciliación contra la mercantil x., que fue intentada sin avenencia"*, que el accidente tuvo lugar a la altura de la entrada de la urbanización que la citada mercantil está construyendo, y que el vehículo accidentado fue dado de baja, conforme al certificado de destrucción que se acompaña. Por último, se ratifica en la prueba testifical propuesta inicialmente, detallando los datos personales de los dos testigos, así como la documental que acompaña.

**CUARTO.-** Recabado por el órgano instructor una ampliación de los datos del accidente a la Policía Local del Ayuntamiento de Murcia (folios 27 y 30) cuyos agentes se personaron en el lugar, es contestada por el Inspector Jefe de la misma, en el sentido de señalar que no constan más datos que los reseñados en el informe adjunto (folio 64), elaborado el mismo día de los hechos, siendo los siguientes:

*"Que una vez en el lugar somos requeridos por el conductor y titular del vehículo que resulta ser x. (...), el cual nos manifiesta que circulando por la vía mencionada, y a la altura de un almacén de la empresa x., había pisado un montón de tierra, produciéndose el vuelco del turismo y dando varias vueltas de campana, resultando el mismo ileso del accidente.*

*Que según el requirente, el accidente se había producido por el mal estado de la vía, provocado éste por el paso de los camiones que trabajaban en las obras que el grupo x. está realizando en esa zona.*

*(...)*

*Que el vehículo presenta numerosos daños por toda la chapa, teniendo que ser retirado por una grúa particular.*

*Que en la citada calzada con denominación F-48, se observa un disco genérico de velocidad limitada a 60 Km./h. en toda la vía, pero modificada por un disco de precaución por obras, otro de velocidad limitada a 40 Km./h. por obras, otro de precaución por salida de camiones y otra indicadora de precaución por perfiles en los bordes de la calzada.*

*Que los agentes que suscriben no son testigos de lo ocurrido y solo acuden al lugar en auxilio de la posible víctima (...)"*.

**QUINTO.-** Solicitado informe al Parque de Maquinaria de la Dirección General de Carreteras, es evacuado el 11 de enero de 2007 en el siguiente sentido:

*"En el escrito de reclamación no se explica cuál es el motivo concreto que provocó el accidente.*

Sólo se dice que la carretera en donde se produjeron los hechos no tiene autorizado el paso, aunque, según afirma él, se consiente su uso.

El coste de reparación del vehículo, según fotocopia de la factura que se nos ha adjuntado, es de 12.504,20 euros, IVA incluido, que es prácticamente coincidente con el valor venal del vehículo.

Observaciones:

*La gravedad del accidente fue bastante importante, lo que induce a pensar que no se adecuó la velocidad al estado de la vía o camino por donde iba circulando y, por tanto, añadido al hecho de que no estaba permitida la circulación por dicha vía, en mi opinión, no existe base en qué apoyar sus pretensiones de querer hacer responsable a esta Administración del accidente ocurrido y de sus consecuencias".*

**SEXTO.-** Citado el reclamante para la práctica de la prueba testifical y para formular el pliego de preguntas a realizar a los dos testigos propuestos por su parte, constan en el expediente que se practicaron, conforme a las dos actas obrantes en los folios 89 a 100.

**SÉPTIMO.-** Solicitado de forma reiterada el informe de la Dirección General de Carreteras, es evacuado por el Jefe de Sección II de Conservación el 30 de mayo de 2007, en el sentido de indicar:

*"En relación con la reclamación de responsabilidad patrimonial citada y habida cuenta de que tiene relación con las obras que se estaban ejecutando por el Grupo x. para x. y que en su día fueron objeto de la pertinente autorización por el Servicio de Explotación y Seguridad Vial, estimo procedente que informe sobre lo expuesto el citado Servicio de esta Dirección General para discernir en primer término si la carretera en que se produjo el siniestro se encontraba o no abierta al tráfico el 2 de enero de 2006 y otros aspectos relevantes para determinar la responsabilidad patrimonial de esta Dirección General."*

**OCTAVO.-** El Ingeniero Técnico de Obras Públicas del Servicio de Explotación y Seguridad Vial emite informe el 15 de octubre de 2007, en el siguiente sentido:

*"1º. Con fecha 22 de diciembre de 2005 se emite resolución del Director General de Carreteras, en cuya condición técnica 8ª se indica que en los tramos de carretera (...) no podrá interrumpirse totalmente el tráfico por la carretera debiendo permanecer al menos media calzada abierta a la circulación de vehículos, será además obligatorio que quede expedita al tráfico durante la noche la parte de la carretera que se corta durante el día, quedando la calzada en condiciones adecuadas al mismo (...).*

*2º. Con fecha 18 de enero de 2006 se emite resolución del Director General de Carreteras modificando la condición 8ª referida en el punto 1º (...) en el sentido de que durante las horas nocturnas permanecerán las carreteras afectadas cortadas al tráfico.*

*Por todo lo expuesto, el día 2 de enero de 2006 no existía autorización para cortar el tráfico al tramo de carretera afectado".*

**NOVENO.-** Otorgado un primer trámite de audiencia al reclamante, presenta escrito de alegaciones el 9 de

noviembre de 2007, en el que sostiene que han quedado acreditados el lugar y hora del accidente, así como que los daños se produjeron como consecuencia del lamentable estado de la vía, de acuerdo con las fotografías que se aportan (un CD Rom), así como, por su peligrosidad, conforme queda acreditado con la interrupción de tráfico a partir del 18 de enero de 2006.

También consta la audiencia al Grupo --, S.A. y a --, S.A., personándose en el lugar de esta última el representante de la mercantil --, S.L., perteneciente a este último Grupo, mediante escrito presentado el 13 de mayo de 2008, en el que expone lo siguiente:

1. Que la mercantil que estaba desarrollando las actuaciones del Plan Parcial es --, S.L con quien habrán de entenderse las sucesivas actuaciones.
2. Los cuantiosos daños sufridos por el vehículo y la circunstancia de que la vía se encontrara señalizada evidencian que el reclamante conducía a una velocidad inadecuada, incumpléndose el artículo 45 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.
3. Respecto a las declaraciones de los testigos, advierte la relación de parentesco de uno de ellos con el reclamante, procediendo a su tacha conforme a lo dispuesto en el artículo 377.1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. Respecto al segundo, advierte en sus manifestaciones contradicciones con el informe de la Policía Local en cuanto a la señalización existente.

**DÉCIMO.-** La propuesta de resolución, de 7 de julio de 2008, desestima la reclamación presentada al considerar que la actuación del conductor rompe la relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y el daño alegado.

**UNDÉCIMO.-** Recabado el Dictamen preceptivo del Consejo Jurídico, fue evacuado bajo el núm. 42/2009, recomendando que se completara la instrucción con las siguientes actuaciones:

*"1ª) Ha de recabarse información al servicio competente de la Dirección General de Carreteras acerca de los condicionantes que se exigieron a la mercantil que ejecutaba las obras sobre la visibilidad de las mismas en horas nocturnas, y su cumplimiento, en contraste con la señalización reflejada en el informe de la Policía Local (folio 18). También si se produjo algún otro accidente durante la ejecución de las mismas y las razones que motivaron que la Dirección General de Carreteras dictara otra resolución 16 días después de producirse el accidente, indicando que durante las horas nocturnas permanecerían las carreteras cortadas al tráfico.*

*2ª) También ha de requerirse al reclamante para que aclare si ha demandado a la empresa promotora de las obras y, en caso afirmativo, en qué estadio de la tramitación se encuentra. Igualmente sobre la fecha en que fueron tomadas las fotografías del lugar donde se produjo el accidente, y su acreditación".*

Finalmente, se indica que completada la instrucción deberá otorgarse un trámite de audiencia a los interesados y, previa propuesta de resolución, deberá elevarse el expediente para la emisión de Dictamen sobre las cuestiones de fondo planteadas.

**DUODÉCIMO.-** Requerido el reclamante para que aclare las cuestiones precitadas correspondientes, el letrado actuante presenta escrito el 8 de abril de 2009, en el que expresa que no ha interpuesto demanda contra la empresa responsable de las obras, y que las fotografías fueron tomadas en el lugar del accidente en los días siguientes, deduciéndose de los restos del vehículo que figuran en las mismas. En todo caso, por si fuera necesario, propone tomar declaración a uno de los testigos para que acredite el estado de la carretera.

**DECIMOTERCERO.-** Solicitado el informe del centro directivo competente sobre los extremos requeridos por

nuestro Dictamen 42/2009, el Ingeniero Técnico de Obras Públicas, perteneciente al Servicio de Explotación y Seguridad Vial, emite un escueto informe el 1 de octubre de 2009, en el que expresa lo siguiente:

*"Adjunto copia de las condiciones técnicas para la realización de las obras solicitadas, así como copia del informe para la modificación de las mismas en relación al corte total de las Carreteras afectadas".*

Acompaña las condiciones que se impusieron para la realización de las obras al Grupo --, S. L. el 22 de diciembre de 2005, entre las que se destaca que la señalización de la obra se atenderá, en todo momento, a lo dispuesto en la normativa de carreteras (Instrucción 8.3.-1C sobre señalización, balizamiento y, en su caso, defensas de obras fijas fuera de poblado, aprobada por Orden Ministerial de 31 de agosto de 1987).

También se remite un posterior informe del Servicio de Explotación y Seguridad Vial, de 13 de enero de 2006 (el accidente se produjo el 2 de enero anterior), a instancia del Grupo x., sobre ejecución de obras de urbanización y corte y desvío de Ctra. F-48 y F-49, en el que se expresa lo siguiente:

*"En relación al asunto de referencia, y debido a la complejidad y procedimiento de ejecución de los mismos, el técnico que suscribe estima procedente que sea rectificad la Condición 8ª, permaneciendo la carretera afectada cortada al tráfico en las horas nocturnas".*

Por último, se acompaña otro informe del mismo Servicio de Explotación, de 12 de enero de 2010, en el que se indica que no existe constancia de que se hayan producido otros accidentes en el mismo tramo en obras (folio 191).

**DECIMOCUARTO.-** Otorgado un trámite de audiencia a los interesados, el reclamante presenta escrito de alegaciones el 29 de octubre de 2009 (folios 189 y 190), en el que da por reproducidas las alegaciones vertidas en el anterior trámite de audiencia y, en relación con la nueva fase de instrucción, sostiene que se ha incumplido el pliego de condiciones en el que se especificaba que "se prohíbe depositar sobre el firme de la carretera, sus paseos y cunetas, los materiales destinados a la construcción, debiendo reparar el autorizado inmediatamente cualquier deterioro que sufra la carretera o sus elementos funcionales con motivo de las obras".

Señala que se ha acreditado con las fotografías y las declaraciones testificales que la carretera se encontraba en un estado inadecuado para el tráfico de vehículos, situación que debió ser advertida por la Administración, a la que correspondía la inspección y vigilancia, según la condición 4ª del condicionado de la autorización.

Por último, manifiesta que la circunstancia de que posteriormente a lo ocurrido se modificara la condición 8ª y se cortara la carretera al tráfico en horas nocturnas, presupone el conocimiento de la Administración sobre la situación de la vía.

**DECIMOQUINTO.-** La nueva propuesta de resolución, de 13 de mayo de 2010, desestima la reclamación presentada, al advertir una actuación inadecuada del interesado que rompe el nexo causal, pues a una velocidad de 40 Km./h. no se habría producido el accidente, existiendo señalización suficiente en el lugar en cuestión, según constata el informe de la Policía Local, sin que de la instrucción complementaria realizada se tenga conocimiento de la existencia de otros accidentes similares en el mismo lugar. Respecto al hecho de que la carretera se cortara al tráfico durante las horas nocturnas 11 días después (en realidad, se produjo 16 días después por Resolución de la Dirección General, según el informe obrante en el folio 107) se debió a que las condiciones de la ejecución de las obras cambiaron, pues si se hubiera basado en el hecho de la producción del accidente se habría adoptado con mayor rapidez.

**DECIMOSEXTO.-** Con fecha 25 de mayo de 2010 se ha recabado el Dictamen preceptivo del Consejo Jurídico, acompañando el expediente administrativo.

A la vista de los referidos Antecedentes procede realizar las siguientes

## CONSIDERACIONES

**PRIMERA.-** Carácter del Dictamen.

El Consejo Jurídico ha de ser consultado preceptivamente en las reclamaciones que, en concepto de responsabilidad patrimonial, se formulen ante la Administración Regional, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico.

El Dictamen ha de pronunciarse sobre la existencia o no de relación de causalidad entre el funcionamiento de los servicios públicos y la lesión producida y, en su caso, sobre la valoración del daño causado y la cuantía y modo de indemnización, según preceptúa el artículo 12.2 del Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en Materia de Responsabilidad Patrimonial, aprobado por RD 429/1993, de 26 de marzo (RRP).

## **SEGUNDA.- Legitimación, plazo y procedimiento.**

1. El procedimiento se ha iniciado por reclamación de parte interesada, de conformidad con lo previsto en el artículo 139.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), en relación con el 31.1,a) de la misma Ley.

En cuanto a la legitimación pasiva queda acreditado en el expediente que la carretera donde tuvo lugar el siniestro es de titularidad autonómica (F-48, Avileses-Estación de Riquelme), según se desprende del informe del Jefe de Sección II de Conservación de la Dirección General de Carreteras.

También resulta acreditada en el presente procedimiento la legitimación de la promotora de las obras que se estaban realizando en aquel momento (--, S.L.), que se persona en el procedimiento, así como de la empresa contratista (--, S.L.), que fue la solicitante de la autorización de la Dirección General de Carreteras para la realización de obras del cruce de carretera y corte de tramos, y que fueron objeto de autorización el 22 de diciembre de 2005 (folio 107), sujeto al condicionado técnico que consta en los folios 178 a 180 del expediente. Téngase en cuenta que el reclamante consideró inicialmente como responsable del deterioro de la carretera por el paso de los camiones a la mercantil --, S.L. (Grupo x), en su condición de promotora de una urbanización colindante.

2. La acción indemnizatoria se ha ejercitado por el reclamante dentro del plazo de un año desde que se produjo el accidente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 142.5 LPAC.

3. El procedimiento seguido respeta, en términos generales, lo dispuesto tanto en la LPAC como en el RRP, salvo el plazo máximo para resolver que ha excedido en mucho al previsto en el citado Reglamento; no obstante, este Órgano Consultivo considera que la parquedad de las respuestas del Servicio competente de la Dirección General de Carreteras a las cuestiones suscitadas en el Dictamen 42/2009, tendentes a completar la instrucción y a despejar cualquier atisbo de duda sobre la señalización existente, no han contribuido plenamente a dicho fin; pese a ello, existe una instrucción suficiente para evacuar el presente Dictamen, en contraste con las imputaciones del reclamante, aunque se reconocen ciertas limitaciones probatorias para el ejercicio pleno de la función consultiva encomendada a este Consejo Jurídico.

Conforme a los sujetos legitimados descritos en el apartado 1, la resolución que finalmente se adopte habrá de ser notificada no sólo a la promotora --, S.L., sino también a la mercantil --, S.L. que realizaba las obras por encargo de la primera, por las razones allí indicadas.

## **TERCERA.- Concurrencia de los requisitos determinantes de la responsabilidad patrimonial.**

La responsabilidad patrimonial de la Administración supone, según se desprende de los artículos 139 y siguientes LPAC, la concurrencia de los siguientes presupuestos:

1) La existencia de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o

grupo de personas.

2) El daño ha de ser antijurídico, en el sentido de que la persona que lo sufre no tenga el deber jurídico de soportarlo, de acuerdo con la Ley.

3) La imputabilidad de la Administración frente a la actividad dañosa.

4) La relación de causa a efecto entre la actividad administrativa y el resultado dañoso, nexo causal que implica la necesidad de que el daño sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de un servicio público o actividad administrativa en relación directa e inmediata.

5) Ausencia de fuerza mayor.

Por tanto, presupuesto de la responsabilidad de las Administraciones Públicas es la existencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio público, que se concreta en el presente supuesto en el deber del titular de las vías de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación (artículo 57.1 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo) y los daños alegados.

Según el reclamante el accidente, que tuvo el día 2 de enero de 2006 en la Carretera F-48, se produjo por el lamentable estado en que se encontraba la citada vía, que no existía prácticamente, habiendo quedando reducida a un conglomerado de piedras y tierra, que atribuye al paso de los camiones de la promotora de la urbanización colindante. En relación con la forma en que se produjo el accidente, nada se indica a este respecto en el escrito de reclamación, si bien en el informe de los agentes de la Policía Local que se personaron en el lugar (folio 18) recogen el siguiente testimonio del accidentado: *"había pisado un montón de tierra, produciéndose el vuelco del turismo y dando varias vueltas de campana, resultando el mismo ileso del accidente"*. También que el vehículo accidentado presentaba numerosos daños por toda la chapa. De otra parte, de las declaraciones de los testigos propuestos por el reclamante se derivaría la ausencia de señalización de las obras que se ejecutaban en aquel momento.

Sin embargo, de las anteriores circunstancias descritas por el reclamante que concurrieron en la producción del accidente sólo han quedado acreditadas en el presente procedimiento, de una parte, la existencia de obras en la vía por donde circulaba aquel día por parte de la mercantil --, S.L, por encargo de --, S.L., autorizadas por el centro directivo competente y, de otra, la realidad del accidente y del daño producido, puesto que fue constatado por los agentes de la Policía Local que se personaron en el lugar.

Por el contrario, no han quedado probadas por el reclamante las restantes circunstancias tendentes a acreditar el nexo causal, puesto que:

1. Frente a lo manifestado por los testigos (uno de ellos ha sido tachado por la promotora por razones de parentesco con el reclamante) de que no existía señalización de las obras, el informe de los agentes de la Policía Local señala:

*"Que en la citada calzada con denominación F-48, se observa un disco genérico de velocidad limitada a 60 Km./h. en toda la vía, pero modificada por un disco de precaución por obras, otro de velocidad limitada a 40 Km./h. por obras, otro de precaución por salida de camiones y otra indicadora de precaución por perfiles en los bordes de la calzada"*.

El que la citada señalización fuera o no suficiente en las horas nocturnas, aunque sea una cuestión que no ha sido aclarada por el Servicio competente, es un aspecto que no ha sido discutido por la parte reclamante tras la instrucción complementaria realizada, como consecuencia de nuestro Dictamen 42/2009.

2. Frente a lo señalado en el escrito de alegaciones de que *"la carretera como tal no existía, siendo un conglomerado de piedras y tierra"* tampoco se ha acreditado a la vista de las fotografías aportadas, en las que en realidad se reflejan las obras que se estaban realizando en toda la zona, pero en algunas de ellas (por ejemplo, las numeradas como 793 y 797), se visualiza la calzada destinada a la circulación de vehículos (en la condición

técnica 8ª que se impuso a la contratista se indicaba que debía dejarse al menos media calzada abierta a la circulación de vehículos durante el día). Además, ha de tenerse en cuenta que tales fotografías fueron tomadas durante las horas de luz en los días siguientes (no concreta el reclamante la fecha exacta, pese a que se le ha solicitado expresamente, y la última modificación del archivo de fotografías aportado por él lleva fecha de 17 de enero de 2006) cuando las obras podrían haber cambiado en su ejecución. Sin obviar que, conforme al condicionado técnico que se impuso por el centro directivo competente a la contratista, por la noche era obligatorio que quedara expedita la calzada.

3. Sobre el obstáculo que motivó el accidente, según refiere el reclamante un montón de tierra, produciéndose el vuelco del vehículo dando varias vueltas de campana, no se visualiza en las fotografías tomadas que dicho montón de tierra se localizara en la calzada destinada al tránsito de vehículos, obstáculo que tampoco refleja el informe de los agentes de la Policía Local que se personaron en el lugar, pues de existir habría tenido que haber sido objeto de retirada inmediatamente. Distinto es que el reclamante colisionara con un montón de tierra que se ubicaba en las zonas colindantes a la calzada (al tratarse de una zona en obras), con el que chocara el reclamante al salirse del carril destinado al tránsito de vehículos, si bien en tal caso ha de tenerse en cuenta que existía, conforme a lo indicado con anterioridad, un disco de precaución por obras, otro de velocidad limitada a 40 Km./h. por obras, otro de precaución por salida de camiones y otra indicadora de precaución por perfiles en los bordes de la calzada.

4. Sobre la incidencia de la actuación del reclamante en la producción del accidente, la propuesta de resolución elevada sostiene de forma motivada que a una velocidad máxima permitida de 40 Km./h. no se hubiera producido el accidente, si el conductor se hubiera adaptado a las circunstancias de la vía, como exige el artículo 45 del Reglamento General de Circulación:

*"Todo conductor está obligado a respetar los límites máximos de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pudiera presentarse".*

A este respecto, en respuesta a una de las cuestiones suscitadas por este Órgano Consultivo, el Servicio de Explotación y Seguridad Vial no tiene constancia de que se hayan producido otros accidentes (folio 191), dato que es de singular importancia en el presente caso, si se tiene en cuenta que conforme a la descripción que realiza el reclamante de la calzada por donde circulaba (inexistente), la producción de más accidentes durante aquellos días hubiera sido una consecuencia inevitable.

En suma, de lo anterior se deduce que la actuación del reclamante incidió en la producción del accidente.

5. La presunción realizada por el reclamante de vincular con el accidente la circunstancia de que la Administración regional modificara *a posteriori* el condicionado de la autorización 16 días después del accidente (Resolución de la Dirección General de Carreteras de 18 de enero de 2006), en el sentido de que durante las horas nocturnas permanecieran las carreteras afectadas cortadas al tráfico, no puede ser confirmada a la vista de que el desarrollo posterior de las obras pudo aconsejar dicha decisión (que por cierto fue adoptada a petición de la contratista, según el informe del técnico responsable en el folio 177), destacando este último que debido a la complejidad y procedimiento de ejecución de las obras, se estimó pertinente que fuera rectificada la condición 8ª, en el sentido expresado.

De otra parte, tampoco es baladí el argumento esgrimido por la propuesta elevada acerca de que si tal modificación hubiera estado motivada por el estado de la calzada en el momento del accidente, tal decisión se hubiera adoptado de forma inmediata, no 16 días después del accidente.

En suma, por las razones expresadas no se ha acreditado el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y el daño alegado (en igual sentido, sobre un caso similar, en nuestro Dictamen 70/00). Asimismo, por inexistencia de nexo causal, la Sentencia núm. 518/2002, de 8 de noviembre, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia.

Por último, aún en la hipótesis -no acreditada en el presente procedimiento- de que la señalización nocturna no fuera la adecuada, incumplíéndose por la promotora y constructora la condición impuesta por la Administración en

el otorgamiento de la autorización a la mercantil ejecutora de las obras (que remitía a la Instrucción 8-3-1C ya aludida), tal actuación no sería en ningún caso imputable al servicio público viario, sino a las mercantiles responsables de dichas obras, a las que les correspondía la señalización de las obras (artículo 139.3 del Reglamento General de Circulación) conforme al condicionado, sin que por el tiempo que transcurre entre la autorización de las obras (Resolución de 22 de diciembre de 2005) y la fecha en que se produjo el accidente (el 2 de enero de 2006) pueda inferirse un incumplimiento de sus deberes de vigilancia e inspección del Servicio de Explotación y Seguridad Vial del centro directivo competente.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula la siguiente

## CONCLUSIÓN

**ÚNICA.-** Se dictamina favorablemente la propuesta de resolución desestimatoria, al no haberse acreditado la relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público de carreteras y los daños alegados.

No obstante, V.E. resolverá.

