



Consejo Jurídico
de la Región de Murcia

Dictamen 104/2011

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 11 de mayo de 2011, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por el Ilmo. Sr. Secretario General de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio (por delegación del Excmo. Sr. Consejero), mediante oficio registrado el día 18 de enero de 2011, sobre responsabilidad patrimonial instada por x y otros, como consecuencia de los daños sufridos por un accidente de circulación (expte. 08/11), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 26 de julio de 2005, x y otros, en representación de su hija, presentan reclamación de responsabilidad patrimonial ante la Dirección General de Carreteras por los siguientes hechos, según describen:

"Que sobre las 22,30 horas del día 1 de agosto de 2004, a la altura del punto kilométrico 5.800 de la carretera MU-602 (Cartagena-Alhama de Murcia), término municipal y partido judicial de Cartagena, sufrió nuestro padre un accidente mortal al chocar su ciclomotor con un obstáculo que había en la calzada, con el vuelco y posterior choque contra la bionda, resultando nuestro padre como hemos manifestado muerto en el acto."

Que dicho accidente se produjo al existir un obstáculo en la calzada, concretamente, tal y como consta en el atestado instruido por la Guardia Civil de Cartagena, un calzo de madera de los que utilizan los camiones de grandes dimensiones para calzar las ruedas al efecto de que el camión no se desplace".

Acompañan los certificados de nacimiento de los hijos y de defunción del causante, el acta de

notoriedad de la declaración de herederos, así como copias del atestado de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y del auto de 19 de octubre de 2004 del Juzgado de Instrucción núm. 4 de Cartagena, por el que se acuerda el sobreseimiento provisional y el archivo de la causa correspondiente.

SEGUNDO.- Por oficio de 21 de septiembre de 2005, la instructora solicitó el testimonio íntegro de las Diligencias Previas 2682/2004 al Juzgado de Instrucción núm. 4 de Cartagena.

TERCERO.- El Servicio de Conservación de la Dirección General de Carreteras emite informe el 3 de octubre de 2005, señalando, entre otros aspectos, que no existe relación de causalidad entre el siniestro y el funcionamiento del servicio público de carreteras, puesto que la responsabilidad se debería atribuir al titular del vehículo que arrojó el calzo a la carretera, si éste fue la causa del accidente. También expresa que no se tuvo conocimiento de la existencia de un obstáculo en la calzada, dado que no se recibió aviso de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o de un usuario de la carretera.

CUARTO.- A requerimiento del órgano instructor, mediante escrito de 17 de octubre de 2005, los reclamantes concretan el *quantum indemnizatorio* en 15.527,82 euros para cada uno de los cuatro hijos mayores de edad, y 139.750,41 euros para la hija menor de edad, de acuerdo con el baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico según refieren.

QUINTO.- Con fecha 7 de julio de 2006 tiene entrada en el Registro de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes el testimonio íntegro de las Diligencias Previas 2682/2004, de las que se destacan:

- El atestado núm. 628/2004 de la Guardia Civil de Tráfico, Destacamento de Cartagena.
- Informe técnico complementario de la Guardia Civil al citado atestado, de 16 de agosto de 2004, que recoge como causas inmediatas del accidente (folio 166):
 1. Obstáculo en la calzada. El calzo es de los que utilizan los camiones de grandes dimensiones al efecto de que no se desplace durante la carga y descarga, ignorando a qué vehículo puede pertenecer.
 2. Velocidad excesiva. Se estima que el conductor de la motocicleta, momentos antes del accidente, conducía a una velocidad superior a la específica de la vía, establecida en 90 Km./h.

- Informe fotográfico de la Guardia Civil de Tráfico sobre la panorámica de la vía donde ocurrieron los hechos y de los daños que presentaba la motocicleta (folios 156 y ss.).
- Informe médico forense de 9 de agosto de 2004, y de toxicología (negativo) de 23 septiembre siguiente.
- Auto de 19 de octubre de 2004 del Juzgado de Instrucción núm. 4, acordando el sobreseimiento provisional y el archivo de la causa (Diligencias Previas 2682/2004).

SEXTO.- Otorgado trámite de audiencia, x, que dice actuar en representación de los reclamantes, presenta escrito de alegaciones el 13 de marzo de 2007, en el que manifiesta que resulta clara la responsabilidad exigida debido al funcionamiento anormal de los servicios públicos, ya que el accidente mortal del progenitor fue debido a la existencia de un obstáculo en la calzada, concretamente un calzo de madera en el carril por el que circulaba, lo que motivó que perdiera el control del vehículo que conducía, volcando sobre la vía con resultado de muerte.

SÉPTIMO.- La propuesta de resolución, de 3 de diciembre de 2007, desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial, al considerar que no se ha acreditado la existencia de relación de causalidad entre el resultado dañoso y el funcionamiento del servicio público, en el entendimiento de que la intervención de un tercero (la existencia de un calzo de madera en la vía, procedente de un vehículo de grandes dimensiones), o del propio conductor (circulaba a una velocidad superior a la permitida) rompe la relación de causalidad.

OCTAVO.- Recabado el Dictamen de este Consejo Jurídico, fue evacuado bajo el núm. 94/2008, en el sentido de recomendar que se completara la instrucción, solicitando un informe al centro directivo competente sobre la periodicidad de las inspecciones del personal encargado del mantenimiento de la carretera (o los partes de salida) para determinar el rendimiento del citado servicio, a cuyo funcionamiento anómalo se imputa el daño; completada la instrucción, se señalaba la necesidad de otorgar un nuevo trámite de audiencia a los interesados si se aportaran nuevos datos.

NOVENO.- La Sección de Conservación I de la Dirección General de Carreteras emite nuevo informe el 30 de mayo de 2008, en el siguiente sentido:

"1. La IMD (Intensidad Media Diaria) en el año 2004 ascendía aproximadamente a 8.200 vehículos con una IMD de pesados de 1.650 vehículos. Dada la elevada IMD que soporta esta

carretera, es de suponer que el calzo no estuviera mucho tiempo en la calzada, puesto que no hubo aviso de emergencia por la posible existencia del calzo por ningún usuario.

2. Este tramo de la carretera coincide con el itinerario habitual de la Brigada de Conservación de Cartagena, dado que la casilla de peones camineros está situada en Santa Ana, por lo que tanto la visita de los inspectores, como jefes de equipo y la propia brigada inspectora, inspecciona diariamente el tramo de carretera en el que ocurrió el siniestro.

3. Dado que el siniestro ocurrió un domingo, se puede afirmar que la última inspección realizada fue el viernes 30 de julio y dentro del horario de trabajo del personal.

4. Con los medios disponibles en esta Dirección General de Transportes y Carreteras y según la distribución de los Sectores de Conservación, hay que tener en cuenta que un jefe de equipo o inspector de carreteras tiene 500 Kms. en cada sector para inspeccionar, aún así por este tramo de carretera se pasa prácticamente a diario por las circunstancias antes mencionadas".

DÉCIMO.- Más de dos años después, por escrito de 25 de octubre de 2010 la instructora otorga un trámite de audiencia a los interesados, presentando la letrada actuante escrito de alegaciones en las que afirma que ha quedado probado el nexo causal, puesto que del informe emitido por la Sección de Conservación se desprende que la carretera se encontraba desprotegida todo el fin de semana (48 horas), y que el calzo con el que colisionó debió de estar allí desde el viernes por la tarde, puesto que los fines de semana no circulaban camiones por dicha vía, ni tampoco actuaba la brigada de conservación, estando a merced la conservación de que algún usuario diera aviso de la existencia de un obstáculo en la carretera. Finalmente, concluye que se trata de daños que sus representados no están obligados a soportar.

UNDÉCIMO.- La propuesta de resolución, de 4 de enero de 2011, desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial por las siguientes razones:

1. Este tramo de la carretera coincide con el itinerario habitual de la brigada de conservación, por lo que diariamente se inspecciona.
2. Dada la intensidad media de vehículos en ese tramo durante el año 2004, es de suponer que el calzo de madera no estuviera mucho tiempo en la carretera, pues se habría avisado a los servicios de emergencia.

3. Según el atestado, la motocicleta circulaba a una velocidad superior a la prevista en dicho tramo.
4. No existe concurrencia de culpas de la Administración regional con el tercero del que procedía el calzo de madera.

DUODÉCIMO.- Con fecha 18 de enero de 2011 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.

Este Dictamen se emite con carácter preceptivo, al versar sobre una propuesta de resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por la Administración regional, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en relación con el 12 del Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en Materia de Responsabilidad Patrimonial (RRP).

SEGUNDA.- Legitimación, plazo y procedimiento.

1. La reclamación ha sido interpuesta por quienes gozan de legitimación activa para ello, por su condición de herederos *ab intestato* del fallecido como consecuencia del accidente, lo que les confiere la condición de interesados conforme a los artículos 31.1 y 139.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), y 4.1 RRP. Respecto a la representación de la letrada actuante, no consta acreditada en el presente procedimiento, pues los interesados únicamente la designaron a efectos de notificaciones (artículo 32.3 LPAC), si bien tampoco ha sido requerido para ello por el órgano instructor, presumiblemente porque sí consta dicha representación en las actuaciones penales previas (folio 176).

En cuanto a la legitimación pasiva corresponde a la Administración regional, a través de la Consejería consultante, en virtud de su condición de titular de la vía, a cuyo defectuoso funcionamiento de mantenimiento se imputa el daño, según reconoce el informe de la Dirección General de Carreteras.

2. La reclamación ha de considerarse formulada dentro del plazo de un año establecido en el artículo 142.5 LPAC, si se parte de la fecha de ocurrencia del accidente (el 1 de agosto de 2004) y de la presentación de la reclamación (el 26 de julio de 2005), aún sin tener en cuenta la fecha en la que se acuerda por el Juzgado de Instrucción núm. 4 de Cartagena el sobreseimiento provisional y el archivo de las Diligencias Previas núm. 2682/2004, incoadas con motivo del accidente.

3. Respecto al procedimiento seguido, cabe destacar la excesiva tardanza en tramitar y resolver la reclamación, pues se ha superado ampliamente la duración máxima que para el mismo fija el artículo 13 RRP, al haber transcurrido casi 3 años desde que se evacuó por este Consejo Jurídico el Dictamen núm. 94/2008 sobre el mismo asunto, pendiente únicamente de realizar dos trámites por la Consejería consultante (informe del centro directivo y trámite de audiencia a los interesados), por lo que no se encuentra justificada la demora advertida en la complejidad de las actuaciones pendientes. No obstante, ha seguido, en líneas generales, lo establecido en su normativa reguladora, sin que se observen carencias esenciales.

TERCERA.- Concurrencia de los requisitos que determinan la responsabilidad patrimonial.

El artículo 106.2 de la Constitución Española reconoce el derecho de los particulares a ser indemnizados por cualquier lesión que sufran en sus bienes y derechos, cuando dicha lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos. En similares términos se expresa el artículo 139 LPAC, configurando una responsabilidad patrimonial de naturaleza objetiva, de modo que cualquier consecuencia dañosa derivada del funcionamiento de los servicios públicos debe ser en principio indemnizada.

No obstante, el Tribunal Supremo viene declarando de forma constante (por todas, sentencia de la Sala 3^a, de 5 de junio de 1998) que no es acorde con el citado principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, de manera que para que exista tal responsabilidad es imprescindible que se produzca el nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso sufrido, sin que la responsabilidad objetiva de la Administración pueda extenderse a cubrir cualquier evento. Ello, en definitiva, supone que la prestación por la Administración de un determinado servicio

público, y la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material para su prestación, no implica que dicha Administración se convierta en aseguradora universal 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, ya que, de lo contrario, el actual sistema de responsabilidad objetiva se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento.

En suma, de acuerdo con lo establecido por los artículos 139 y 141 LPAC, son requisitos para que se reconozca la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración, los siguientes:

1. Que exista un daño real y efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.
 2. Que el daño tenga su causa en el funcionamiento de los servicios públicos.
 3. Que el perjudicado no tenga el deber jurídico de soportar el daño.
- d) Que no exista fuerza mayor.

Acreditada la realidad del daño, según recoge la propuesta de resolución, conviene centrarse en si concurre en el presente supuesto otro de los requisitos imprescindibles para el reconocimiento de la responsabilidad patrimonial: el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y los daños alegados.

Para el órgano instructor el accidente se produjo por el comportamiento inadecuado del motorista (exceso de velocidad) y de un tercero que transportaba el calzo de madera, de los que utilizan los camiones de grandes dimensiones para calzar las ruedas en el lugar del accidente, rompiendo dichas actuaciones indebidas el nexo causal con el funcionamiento del servicio público

Sin embargo, no queda excluido que se establezca la imputación de la responsabilidad patrimonial de la Administración en los supuestos de daños producidos con ocasión de accidentes de tráfico en los que la situación de peligro en la circulación se origina a causa de la acción directa de un tercero sobre la calzada, concretamente cuando dicho peligro se produce por la presencia en la carretera de obstáculos. A este respecto resulta de interés reproducir el siguiente razonamiento de la STS, Sala 3^a, de 31 de enero de 1996 (Fundamento de Derecho

Cuarto): "La intervención de un tercero en la producción de los daños es ya un problema clásico en el campo de la responsabilidad patrimonial de la Administración, sobre el cual la jurisprudencia de este Tribunal no tiene una solución definida, sino una constante invocación a respuestas puntuales e individuales, subordinadas a circunstancias específicas y peculiares en cada caso concreto, sin duda para evitar que formulaciones excesivamente generales puedan acarrear en el futuro consecuencias indeseadas o excesivas (...) El relativismo o casuismo en la materia, en los casos de meras inactividades de la Administración, acaso sólo permite concluir que ni el puro deber abstracto de cumplir ciertos fines es suficiente para generar su responsabilidad cuando el proceso causal de los daños haya sido originado por un tercero, ni siempre la concurrencia de la actuación de éste exime de responsabilidad a la Administración cuando el deber abstracto de actuación se ha concretado e individualizado en un caso determinado".

Por tanto, para determinar la concurrencia del nexo causal, el funcionamiento del servicio público debe operar como causa eficiente del daño, y el nexo causal surgirá cuando concurran alguna de estas dos situaciones (Dictamen núm. 77/2006 del Consejo Jurídico):

a) Una inactividad por omisión de la Administración titular de la explotación del servicio en el cumplimiento de los deberes de conservación de los elementos de las carreteras, a fin de mantenerlas útiles y libres de obstáculos en garantía de la seguridad del tráfico, tal como prescribe el artículo 20 de la Ley 9/1990, de 27 de agosto, de Carreteras de la Región de Murcia, entonces vigente.

b) Una ineficiencia administrativa en la restauración de las condiciones de seguridad alteradas mediante la eliminación de la fuente de riesgo o, en su caso, mediante la instalación y conservación en la carretera de las adecuadas señales viales circunstanciales de advertencia del peligro (artículo 57 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

En este caso, los reclamantes atribuyen una inactividad por omisión de las labores de vigilancia durante el fin de semana (el accidente se produjo el domingo por la noche), a tenor de la última inspección que realizó la brigada correspondiente en la vía de que se trata (el viernes por la tarde).

Para dilucidar la relación de causalidad entre el daño y la inactividad de la Administración en las situaciones de riesgo, ha de tenerse en cuenta el siguiente criterio, según la Sentencia de 7 de octubre de 1997 de la Sala 3^a, del Tribunal Supremo: "...para sentar una conclusión en cada caso hay que atender no sólo el contenido de las obligaciones explícita o

implícitamente impuestas a la Administración competente por las normas reguladoras del servicio, sino también a una valoración del rendimiento exigible en función del principio de eficacia que impone la Constitución Española a la actuación administrativa".

También habrán de tenerse en cuenta los principios generales de la distribución de la carga de la prueba en los supuestos de daños causados a los usuarios de la carretera por la presencia de obstáculos procedentes de otros vehículos (Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, de 20 de julio de 2007), de los que se infiere:

- A la parte reclamante le corresponde, en principio, la carga de probar la existencia del hecho determinante de la responsabilidad, la antijuricidad, el alcance, la valoración económica de la lesión, así como el sustrato fáctico de la relación de causalidad que permite la imputación de la responsabilidad a la Administración.
- A la Administración titular del servicio, la prueba sobre la incidencia, como causa eficiente, de la acción de terceros, salvo que se trate de hechos notorios y, en el caso de ser controvertido, la acreditación de las circunstancias de hecho que definen el estándar de rendimiento ofrecido por el servicio público para evitar las situaciones de riesgo de lesión patrimonial a los usuarios derivadas de acción de terceros y para reparar los efectos dañosos.

En su aplicación al presente caso, resulta:

I. Acreditación y causas del accidente.

Resulta acreditado en el expediente que el 1 de agosto de 2004, sobre las 22,30 horas, x, que conducía la motocicleta Suzuki GSX 600 matrícula --, tuvo un accidente de tráfico en la carretera MU-602 (Cartagena-Alhama de Murcia), punto kilométrico 5.800, al chocar contra un calzo de madera (aproximadamente de 35 cms. de largo por 20 cms. de ancho y 4 cms. de grosor) existente en el carril por el que circulaba, perdiendo el conductor la gobernabilidad de la motocicleta y volcando sobre la vía, saliendo despedido éste y chocando el vehículo contra la bionda de protección derecha de la vía (apreciación de la forma en que pudo ocurrir el accidente, según el atestado de la fuerza interviniente).

Las causas del accidente, según el referido atestado, son la existencia de un obstáculo en la carretera y circular a una velocidad superior a la limitación existente, conforme a las manifestaciones de los testigos.

Interesa también destacar, entre las características de esta carretera de titularidad regional que recoge el atestado, que el aglomerado asfáltico se encontraba en buen estado de conservación y rodadura, seco y limpio de sustancias deslizantes, con buena visibilidad para su conductor, no existiendo elementos de obstrucción visual.

En la reconstrucción del accidente, se recoge en dicho atestado que no existen huellas de frenada, y que el conductor no realizó maniobra alguna de evasión momentos antes del choque contra el calzo, que se encontraba a 1,10 metros del borde derecho de la calzada y a 14,40 metros de la señal de limitación de velocidad a 90 Km./h.

II. Tiempo de permanencia del obstáculo en la calzada.

En este punto concreto existe un vacío probatorio, careciendo de sentido retrotraer el procedimiento para completar la instrucción cuando han transcurrido más de 6 años y medio desde que se produjo el accidente.

Para su determinación vamos a acudir a los principios generales de la distribución de la carga de prueba, como se ha indicado anteriormente, si bien la regla puede alterarse, según el caso, en aplicación del principio de buena fe en su vertiente procesal, mediante el criterio de facilidad, cuando hay datos de hecho que resulten de clara facilidad probatoria para una de las partes y de difícil acreditación para la otra.

En este punto, los reclamantes sostienen que la brigada de conservación del centro directivo no actuó en todo el fin de semana, por lo que tales labores se dejaron a merced de los usuarios de la carretera, deduciendo por ello que el obstáculo permaneció en la vía desde el viernes por la noche, puesto que los fines de semana está restringida la circulación para los camiones.

Sin embargo, aún cuando en general parezcan limitados los medios con los que cuenta la Administración regional para el mantenimiento y conservación de las carreteras de su titularidad, a tenor del informe emitido por la Sección de Conservación, lo cierto es que no se pueda afirmar que el obstáculo permaneciera allí todo el fin de semana como deduce la parte reclamante, sino que, por las consideraciones que seguidamente se exponen, puede sostenerse de forma motivada lo contrario, la inmediatez de su caída, si se tiene en cuenta:

1º) No es cierto, como afirma la parte reclamante, que existieran restricciones de tráfico que afectaran a todo tipo de vehículos de transportes de mercancías ese fin de semana en la carretera regional MU-602, a tenor de la Resolución de 5 de marzo de 2004 (BOE de 12 de marzo) de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2004. De modo que, según el artículo primero, apartado B.1, de dicha Resolución, no consta incluida la indicada carretera regional en los tramos en los que quedaban restringidos el transporte de mercancías, en general, para los días 31 de julio y 1 de agosto de 2004, según el Anexo II.

2º) La intensidad media diaria de vehículos en dicha carretera en el año 2004 era muy elevada, según el informe de la Sección de Conservación de la Dirección General de Carreteras, ascendiendo aproximadamente a 8.200 vehículos, de los que 1.650 eran pesados, por lo que de haber permanecido 48 horas, como sostiene la parte reclamante, hubiera provocado otros accidentes anteriormente, que no constan producidos, ni a ello se alude en el atestado de la Guardia Civil de Tráfico.

3º) A tenor de las causas probables del accidente recogidas en el atestado, la velocidad de la motocicleta era superior a la permitida, sin que el conductor advirtiera de la presencia del obstáculo en la carretera, como lo acredita la ausencia de huellas de frenada, teniendo en cuenta que podría haberse esquivado a tenor de su ubicación en la calzada (1,10 metros del borde derecho de la misma). Ha de tenerse en cuenta que el conductor está obligado a adaptar la velocidad a las características y estado de la vía, así como a las condiciones meteorológicas, de manera que pueda detener el vehículo ante cualquier obstáculo que se pueda presentar en la carretera (artículo 19.1 RD. Legislativo 339/1990, ya citado).

4º) El obstáculo frente al que colisionó la motocicleta no es un elemento de señalización propio de la vía, cuyo abandono en la calzada denotaría *per se* un funcionamiento anormal del servicio público, sino derivado de la acción de un tercero, que no se ha podido determinar según el atestado, y que debió de producirse momentos antes de que circulara la motocicleta, pues en caso contrario habría provocado otros accidentes, como ya se ha señalado. Y cuando se produce tal inmediatez, este Consejo Jurídico ha señalado en reiterados Dictámenes (por todos, el núm. 156/2009), al analizar el estándar de rendimiento de los servicios públicos de vigilancia viaria conforme a la jurisprudencia, que dicho deber no puede exceder de lo que sea razonablemente exigible, entre lo que no se encuentra una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo no instantáneo o inmediato, cuide de que el tráfico de la calzada sea libre o expedito.

Por tanto, al igual que sostiene la Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia de 20 de noviembre de 2007, en el caso de un obstáculo abandonado en la carretera por la acción de un tercero, no resulta probado en el presente supuesto que el calzo hubiera permanecido en la vía durante un tiempo dilatado

para inferir la existencia de un déficit de eficiencia del servicio encargado del mantenimiento, con independencia de que se hayan puesto de manifiesto, en general, ciertas limitaciones en los recursos disponibles por el centro directivo encargado. En igual sentido, las Sentencias de las Salas de lo Contencioso Administrativo de los Tribunales Superiores de Justicia de Castilla y León de 22 de febrero de 2008, y de Cataluña de 25 de julio de 2007, esta última sobre un supuesto similar al analizado, que señala lo siguiente:

"En otras palabras, la Administración no puede dar respuesta instantánea a la multitud de situaciones de riesgo producidas por terceros, consistentes como en este caso en la existencia de un tajo de madera en la calzada de una vía pública. Sólo en el caso de que se acredite que los servicios públicos no actuaron con la celeridad exigible en la neutralización del riesgo y el restablecimiento de las condiciones de seguridad, podrá concluirse que existe una relación de causalidad entre el resultado lesivo y el funcionamiento de los servicios públicos. En el supuesto que ahora se examina, no consta que se hubiese comunicado a los servicios competentes la existencia del tajo de madera con anterioridad al accidente de autos, sino que, por el contrario, aquéllos tuvieron conocimiento de este hecho a raíz de la producción del accidente", como ocurre en el presente caso, conforme a lo indicado por el informe de la Sección de Conservación de la Dirección General de Carreteras.

Por las razones anteriormente señaladas, se han desestimado supuestos simulares, conforme a la doctrina del Consejo de Estado expresada, entre otros, en los Dictámenes núms. 680/1998 y 819/2010.

En suma, a la vista de lo expuesto, procede la desestimación de la reclamación, pues, como se ha indicado anteriormente, la socialización de riesgos que justifica la responsabilidad objetiva de la Administración cuando actúa al servicio de los intereses generales no permite extenderla hasta cubrir cualquier evento, de manera que la prestación por la Administración de un determinado servicio público y la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material para la prestación, no implica que aquélla se convierta en un aseguradora universal de todos los riesgos, con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados.

Por último, respecto a la cuantía indemnizatoria no se tiene en cuenta por la parte reclamante la incidencia de la actuación del conductor en la producción del daño y del tercero del que procedía el obstáculo, según recoge el atestado.

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

CONCLUSIÓN

ÚNICA.- Se dictamina favorablemente la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación de referencia, por no acreditarse la existencia de la necesaria y adecuada relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público viario y el daño por el que se reclama indemnización, por las razones expresadas en la Consideración Tercera del presente Dictamen.

No obstante, V.E. resolverá.

