



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **94/2016**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 13 de abril de 2016, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por la Ilma. Sra. Secretaria General de la Consejería de Fomento e Infraestructura (por delegación del Excmo. Sr. Consejero), mediante oficio registrado el día 29 de septiembre de 2015, sobre responsabilidad patrimonial instada por x, como consecuencia de los daños sufridos en un vehículo de su propiedad (expte. 365/15), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 14 de junio de 2012, x, letrada del Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona, actuando en nombre y representación de x, presenta ante la Subdelegación del Gobierno en esa provincia una reclamación de responsabilidad patrimonial dirigida a la Administración regional en la que, en síntesis, solicita una indemnización de 686,41 euros por los daños materiales sufridos en el vehículo de su representado, un *Peugeot* 206 con matrícula --, como consecuencia del accidente ocurrido el 27 de octubre de 2011 cuando x circulaba por la carretera regional RM-12, p.k. 10 (sentido La Manga del Mar Menor) y colisionó con una malla metálica de encofrado que ocupaba toda la calzada.

La letrada compareciente considera que existió un deficiente funcionamiento de los servicios regionales de vigilancia y mantenimiento de dicha vía, por no retirar en su momento de la calzada el obstáculo antes referido, causante de los daños por los que reclama la indemnización.

A tal efecto, adjunta la copia simple de un informe estadístico ARENA de la Guardia Civil de Tráfico; un informe pericial de la compañía de seguros --, que describe y valora unos daños en la cantidad de 686,41 euros, e incorpora quince fotografías del estado en que quedó el referido vehículo tras el accidente, y un escrito del Jefe de Servicio de Conservación de la Dirección General de Carreteras de esta Administración regional en el que expresa que la carretera RM-12, p.k. 10, pertenece a la red de carreteras regional.

SEGUNDO.- Por medio de un oficio fechado el 2 de julio de 2012, la Jefa de Sección de Responsabilidad Patrimonial de la Consejería consultante comunica al interesado que se ha acordado la incoación del correspondiente procedimiento y le requiere para que subsane y mejore la reclamación y proponga los medios de prueba de los que pretenda valerse. De igual modo, solicita a la letrada compareciente mediante otro segundo escrito que acredite la representación del interesado que dice ostentar.

TERCERO.- Con esa misma fecha de 2 de julio se solicita el informe preceptivo de la Dirección General de Carreteras, que es emitido el 9 de julio de 2012 por un técnico -cuya titulación no se menciona- de la contratista encargada de la vigilancia y mantenimiento de la vía, esto es, la unión temporal de empresas (UTE) --. En él hace constar que a las 11:46 horas del 27 de octubre de 2011 se recibió una llamada del Centro de Coordinación Operativa (CECOP) del Servicio de Emergencias 112 para que el servicio de vigilancia acudiera a atender un accidente en el p.k. 9+800 de la carretera en cuestión.

De igual modo expone que el operario de la empresa llegó al lugar del accidente a las 12:30 horas (según se desprende del parte de vigilancia del día del accidente, correspondiente al turno que comprende desde las 7:00 a las 15:00 horas, que se adjunta), que advirtió la existencia de un mallazo de acero apoyado en la bionda, que había sido retirado de la calzada por la Guardia Civil de Tráfico, así como el vehículo matrícula -- (que tenía restos de mallazo en las ruedas), pero no el del reclamante, también citado en el informe de la Guardia Civil de Tráfico; asimismo, el informante señala que, según la citada empresa, en el parte de vigilancia correspondiente al previo turno, que iba desde las 11:00 (del día anterior, se entiende) a las 7:00 horas del día del accidente (parte que no se adjunta, aunque el informe expresa más adelante que dicha empresa confirma su existencia), no se hace constar presencia alguna del referido mallazo, por lo que éste debió caerse de algún camión que circulara por allí a una hora cercana a la del siniestro, pues de lo contrario lo normal habría sido recibir algún aviso alertando de la presencia de tal obstáculo.

CUARTO.- Mediante escrito presentado el 25 de julio de 2012, x aporta diversa documentación, de la que destaca la copia de una escritura de poder otorgada a su favor por el reclamante y de una factura de reparación del vehículo de éste, de fecha 17 de julio de 2012, por importe de 686,41 euros.

QUINTO.- Solicitado del Parque de Maquinaria de dicha Dirección General un informe sobre los daños por los que se reclama indemnización, es emitido el 8 de octubre de 2012 y en él se expone, entre otros extremos, que el coste de reparación en el que se funda aquélla se considera correcto a la vista de las circunstancias del caso y a la vista del informe pericial y factura presentados por el reclamante.

SEXTO.- Otorgado al reclamante un trámite de audiencia y vista del expediente mediante oficio de 26 de noviembre de 2012, presenta alegaciones el 9 de enero de 2013, en las que se ratifica en lo expresado en su escrito inicial.

SÉPTIMO.- Mediante oficio de 29 de abril de 2013, el instructor requiere al reclamante para que presente una copia del atestado instruido por la Guardia Civil de Tráfico correspondiente a su vehículo, por considerar que el aportado en su día se refiere a otro automóvil.

OCTAVO.- El 8 de mayo de 2013 la representante del reclamante presenta un escrito con el que adjunta una copia del mismo informe de la Guardia Civil de Tráfico que aportó con su escrito inicial, y destaca en él las referencias que se contienen al vehículo del interesado (además de las que se realizan respecto del segundo coche también implicado en el accidente, al que se hizo anterior alusión) y a la persona que lo conducía en aquel momento.

NOVENO.- El 23 de mayo de 2013 se formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación; en síntesis, por considerar que, a la vista de los partes de vigilancia obrantes en el expediente y las circunstancias del caso, el servicio de vigilancia y mantenimiento de la carretera en cuestión fue adecuado, sin que pueda exigirse a la Administración pública viaria un deber de vigilancia absoluto o que exceda de lo razonablemente posible, por lo que falta la adecuada relación de causalidad entre el funcionamiento del referido servicio y los daños por los que se reclama indemnización.

DÉCIMO.- Recabado el Dictamen preceptivo de este Consejo Jurídico, se evacúa el día 3 de septiembre de 2014 bajo el número 252/2014 y se advierte en él que procede completar la instrucción del procedimiento con el propósito de que el órgano instructor recabe el pliego de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas particulares del contrato suscrito con la UTE concesionaria del servicio de vigilancia y mantenimiento de la carretera en cuestión, así como el parte (o partes, si hubiera varios turnos) de vigilancia correspondiente al día anterior al del accidente. Asimismo, se recuerda la necesidad de emplazar a dicha mercantil como interesada en el procedimiento para que pueda manifestar lo que a su derecho convenga.

UNDÉCIMO.- Además de las que han quedado reseñadas, deben tenerse en consideración las siguientes actuaciones posteriores que integran el expediente 365/2015 de este Consejo Jurídico:

1.- Por medio de una comunicación interior de 19 de septiembre de 2014 el órgano instructor del procedimiento requiere a la Dirección General de Carreteras para que facilite los partes de vigilancia mencionados.

De conformidad con ello, el referido órgano directivo remite una comunicación interior el 22 de septiembre de 2014 con la que adjunta un documento escrito a mano en el que figura anotado que la hora de llegada fue las 12.30; que la carretera era la RM-12; que el margen de la vía era el derecho, y que el punto kilométrico era el 9,800. De igual forma se hace constar la siguiente incidencia que se transcribe de manera literal:

"Para quitar un mallazo de la calzada que se ha caído de algún camión y lo pilla un coche que es el que avisa a -- y lo retira a la orilla Tráfico...".

2.- Mediante otra comunicación interior fechada el 27 de febrero de 2015 la instrucción requiere al Servicio de Contratación de la Consejería consultante para que remita una copia del contrato suscrito para el mantenimiento de la vía RM-12 y, de modo particular, de los documentos en los que se refleje la periodicidad, el alcance o la intensidad de las labores de vigilancia contratadas.

En ese sentido, obra en el expediente una copia del que parece ser un apartado (al que se denomina Subgrupo I.2. "Servicio de vigilancia. Atención a accidentes e incidentes. Señalización ocasional y mantenimiento de los elementos de la carretera en condiciones que no puedan causar problemas a las condiciones normales de circulación, ni afecten negativamente a las condiciones normales de seguridad de la misma, ni al normal decoro público") del pliego de prescripciones técnicas particulares del contrato de servicios de asistencia técnica para la ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación de la carretera mencionada.

En dicho documento se hace constar que *"El Jefe de operaciones dispondrá los recorridos de vigilancia*

específica que, por parte de equipos debidamente instruidos para observar y, en su caso, atender directamente las anomalías, deben realizarse cada día incluso festivos. En circunstancias de meteorología y tráfico normales, se realizará al menos un recorrido diario en los dos sentidos de circulación".

3.- El Director General de Carreteras remite una comunicación interior el 10 de junio de 2015 con la que adjunta las copias de los dos partes de vigilancia de la vía RM-12 referentes al día 26 de octubre de 2011.

4.- Con fecha 17 de junio se confiere un trámite de audiencia al reclamante y a la UTE contratista del servicio de vigilancia, si bien no consta que ninguno de ellos haya hecho uso de ese derecho.

DUODÉCIMO.- El 9 de septiembre de 2015 se formula una nueva propuesta de resolución desestimatoria por considerar que no concurren los requisitos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración pública viaria.

En tal estado de tramitación y una vez incorporados los preceptivos extracto de secretaría e índice de documentos, se remite el expediente en solicitud de Dictamen, mediante escrito recibido en el Consejo Jurídico el 29 de septiembre de 2015.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El presente 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.

I. El reclamante ostenta legitimación activa para plantear la reclamación indemnizatoria objeto de Dictamen, dado que se deduce de la documentación que comprende el expediente que es el titular del vehículo por cuyos desperfectos materiales solicita el correspondiente resarcimiento. No obstante, este Consejo Jurídico no ha podido verificar ese extremo pues en la copia del expediente administrativo que le ha sido remitida no se contienen los reversos del permiso de circulación (folio 88) ni de la tarjeta de inspección técnica de vehículos (folio 87).

Por otro lado, no se desprende del estudio del expediente que la reclamante sea la compañía aseguradora del vehículo ni, concretamente, que le haya abonado al tomador del seguro la cantidad reclamada, como se manifiesta en la propuesta de resolución sobre la que se dictamina (folio 167), lo que le habría podido conferir la legitimación necesaria para interponer la acción de resarcimiento. Por el contrario, parece claro que la legitimación corresponde al propietario del automóvil dañado, como se ha apuntado con anterioridad.

De otra parte, la Consejería consultante está legitimada para resolver la reclamación, por dirigirse contra ella e imputarse los daños al funcionamiento de los servicios de conservación de carreteras de su titularidad (carretera RM-12), como se ha acreditado en el procedimiento.

II. La reclamación se ha formulado dentro del plazo de un año establecido en el artículo 142.5 LPAC puesto el accidente de tráfico se produjo el 27 de octubre de 2011 y la acción de resarcimiento se interpuso el día 14 de junio del año siguiente.

III. El examen conjunto de la documentación remitida permite afirmar que, en sus aspectos más generales, se han cumplido los trámites que integran esta clase de procedimientos, si bien resulta necesario reiterar las observaciones, que ya se han puesto de manifiesto en anteriores Dictámenes de este Órgano consultivo, acerca de la indebida aplicación que la Consejería consultante realiza de los trámites de mejora y subsanación de la solicitud de indemnización y del hecho de que se ha sobrepasado ampliamente el plazo que para la tramitación del procedimiento se contempla en el artículo 13.3 RRP.

TERCERA.- Los elementos generadores de responsabilidad patrimonial. Consideraciones generales sobre el funcionamiento de los servicios públicos de vigilancia y conservación de carreteras.

I. De acuerdo con lo previsto en los artículos 139 y 141 LPAC, son requisitos para que se reconozca la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración, los siguientes:

- Que exista un daño real y efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

- Que exista una relación causal jurídicamente adecuada entre el funcionamiento de los servicios públicos y los daños producidos.

- Que el perjudicado no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

Por otra parte, el Tribunal Supremo viene declarando de forma constante (por todas, la Sentencia 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 la existencia

de 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 jurídico.

II. El establecimiento y mantenimiento del dominio público viario constituye un servicio público a los efectos previstos en el sistema público de responsabilidad patrimonial. De esa caracterización se desprende la obligación que corresponde a la Administración Pública de mantener libres y expeditas las vías públicas, y procurar su mantenimiento y conservación. Así pues, el artículo 15 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras -entonces vigente y hoy derogada por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre- establecía que la explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, cuya redacción resultaba coincidente con la que se recoge en el artículo 26.1 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia.

A mayor abundamiento, el apartado 2 de ese último precepto añade que las operaciones de conservación y mantenimiento abarcan asimismo las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en correctas condiciones de seguridad, fluidez y comodidad. Ello incluye, entre otros deberes, el de procurar la eliminación de las fuentes de riesgo o, en su caso, la instalación en la carretera de las adecuadas señales viales circunstanciales de advertencia del peligro que pudiera existir, como determinaba el 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 (TALT), vigente en el momento en que se produjeron los hechos hasta su derogación por el Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el nuevo texto refundido de la referida Ley.

Por tanto, para poder apreciar la responsabilidad de la Administración o, en su caso, de su contratista, el examen de la relación de causalidad entre el daño y la inactividad de aquéllos en la prevención de situaciones de riesgo primariamente ha de dirigirse a dilucidar si tal riesgo se da en el ámbito de responsabilidad o competencia de la Administración, es decir, si la norma le compele a actuar para evitar o minimizar el riesgo en la utilización de las carreteras; pero también, yendo más allá del contenido de las obligaciones que explícita o implícitamente imponen a la Administración competente las normas reguladoras del servicio, habrá de efectuarse una valoración del rendimiento exigible en función del principio de eficacia que impone la Constitución a la actividad administrativa, tal como señala el Tribunal Supremo en sentencia de su Sala Tercera, de 7 de octubre de 1997.

Lo que se exige al servicio público de mantenimiento y conservación de carreteras es que realice las actuaciones de conservación y señalización que sean consideradas como necesarias dentro de un determinado estándar o nivel de prestación del servicio público, sin que la mera titularidad pública de la vía implique que todo accidente acaecido en ella sea de su responsabilidad. Ello en modo alguno supone que se configure en todo caso a la institución de la responsabilidad patrimonial administrativa como de índole culpabilística, pues la aplicación del criterio del estándar en la prestación de servicios públicos implica que, si no hay obligación de funcionamiento del servicio público conforme al parámetro o nivel de que en cada caso se trate, la cuestión no estribará en si la Administración tiene o no culpa, sino, desde el punto de vista de la relación de causalidad, en que la actividad o inactividad administrativa no ha sido causante del daño, en cuanto no podrá decirse que haya existido una omisión pública indebida generadora del mismo. Y, visto desde la perspectiva del deber jurídico del ciudadano de soportar el daño (artículo 141.1 LPAC), cuando no hay omisión indebida de la Administración, el ciudadano tiene el deber jurídico de soportar ese perjuicio, como riesgo inherente a la utilización de las vías públicas, siempre, claro está, que no concurra él mismo a la producción del daño (o exista otro tercero responsable).

CUARTA.- Sobre el fondo del asunto.

Como se ha expuesto con anterioridad, ha resultado acreditado en el procedimiento que el día 27 de octubre de 2011 la que debe ser la hija del reclamante conducía el vehículo *Peugeot 206*, con matrícula --, por la carretera regional RM-12, cuando hacia mediodía y la altura del punto kilométrico 9,800 (sentido La Manga del Mar Menor) colisionó con una malla metálica de encofrado que ocupaba toda la calzada.

Así pues, la realidad del evento dañoso se deduce del contenido del informe estadístico ARENA de la Guardia Civil de Tráfico, aportado por el interesado junto con su solicitud de indemnización, en cuyo apartado final titulado "Comentarios" se precisa que esa fue concretamente la causa del accidente.

Por lo que se refiere a la naturaleza y extensión de los daños producidos, se debe considerar que son los reseñados por el propio interesado en sus escritos y los que se reflejan en la documentación fotográfica y en la factura de reparación que se aportaron con ellos, y que el responsable del Parque de Maquinaria de la Dirección General de Carreteras consideró que se correspondían con la entidad y la forma de producción del siniestro.

Por esa razón, el peticionario considera que existió un deficiente funcionamiento de los servicios regionales de vigilancia y mantenimiento de dicha vía, ya que no retiraron de la calzada con celeridad el obstáculo antes referido, que fue el que causó los daños por los que reclama el correspondiente resarcimiento.

Sin embargo, un examen detenido de las circunstancias que concurrieron en este caso concreto permite a este Órgano consultivo alcanzar una conclusión absolutamente contraria a la que sostiene el interesado.

Así, ya se ha dejado apuntado que en el apartado denominado "Subgrupo I.2" del pliego de prescripciones técnicas particulares que forma parte del contrato de servicios de asistencia técnica suscrito con la UTE citada, para la ejecución de operaciones de conservación y explotación de la carretera, se hace constar que se deben realizar recorridos de vigilancia específica para observar y, en su caso, atender directamente las anomalías. De manera particular, se previene que en circunstancias de meteorología y tráfico normales se realizará, al menos, un recorrido en los dos sentidos de circulación cada día, incluso aunque sea festivo. De conformidad con ello, se aprecia que ese debía ser el nivel de prestación del servicio de vigilancia y mantenimiento de la vía pública el día en el que se produjo el suceso, en el que se daban circunstancias de circulación normales.

A pesar de ello, la UTE concesionaria ha aportado al procedimiento los partes de vigilancia relativos al mismo día del accidente (27 de octubre) y al anterior. De su estudio se deduce que los operarios de la empresa desempeñan esa función de vigilancia en dos turnos distintos, uno que comprende desde las 07:00 a las 15:00 horas y otro que va desde las 15:00 hasta las 23:00 horas (folios 25 y 26 y 154 y 155) por lo que, en realidad, la agrupación de empresas encargada de esa labor supera el estándar de rendimiento mencionado y lo extiende hasta la práctica totalidad del día, con excepción de las horas nocturnas, de modo que la desarrolla durante diecisésis horas seguidas.

De hecho, se ha podido comprobar por medio de dichos partes diarios de trabajo que el día anterior a aquél en que se produjo el siniestro los vigilantes de la concesionaria desempeñaron ese cometido con normalidad hasta las 23.30 horas, sin que advirtieran la presencia del obstáculo mencionado sobre la calzada (folio 154).

Pero, a mayor abundamiento -y esto debe ser resaltado-, en el parte referente a la propia mañana del día 27 de octubre de 2011 (folio 26) aparece reflejado por el operario que inició un recorrido en el punto kilométrico 0 de la calzada derecha (en la que tuvo lugar el accidente) a las 10:45 y que concluyó a las 12:05 horas en el kilómetro 36, cuando debió acudir a retirar el obstáculo en la vía que provocó el evento dañoso y para prestar la asistencia que resultara precisa.

Por lo tanto, se advierte que en el período comprendido entre las 11:45 (cuando se recibió el primer aviso de acuerdo con la información facilitada por el representante de la UTE) y las 12:00 horas, que es el momento en el que se produjo el accidente según aparece reflejado en el informe de la Guardia Civil, el vigilante estaba realizando labores de limpieza entre los puntos kilométricos 21,900 y 32,800 de la calzada en cuestión, muy próximos al lugar de la colisión. Y se aprecia, por tanto, que debió pasar por el punto kilométrico 9,800 en el lapso de tiempo comprendido entre las 10:45 y las 10:55, pues a esa última hora consta que se encontraba ya en el kilómetro 12,750, quitando una saca de la calzada.

De ello se infiere que el operario de vigilancia había pasado por el lugar en el que se produjo el accidente menos de una hora antes de que tuviera lugar y que en ese momento la malla metálica de encofrado no podía estar sobre la calzada, pues la habría retirado como resulta lógico pensar. Ese mismo razonamiento permite entender que ese elemento de construcción debió caerse de algún camión que lo transportara y que circulara por ese sitio en un momento inmediatamente anterior a aquél en el que se produjo el accidente de tráfico, y que estuvo sobre la carretera durante un tiempo muy escaso.

Precisamente, en aplicación del principio de distribución de la carga de la prueba, la Administración regional ha acreditado que en momentos anteriores muy próximos al suceso había realizado labores de mantenimiento y vigilancia y que no existió ninguna inactividad por su parte, sino que desarrolló una actuación que puede encuadrarse perfectamente dentro de los estándares normales exigibles, una vez conocida la frecuencia de paso del servicio de conservación responsable por el mencionado tramo de la carretera y sabido que su operario transitó por él menos de una hora antes del choque.

No se debe olvidar tampoco que la causa del accidente se encuentra en una caída -presumiblemente accidental- de la estructura metálica sobre la vía que de forma repentina ocupó toda la calzada, lo que privó a la Administración de la capacidad de reacción necesaria para impedir la producción del daño. Se hace evidente que la Administración no puede acudir a retirar de forma absolutamente inmediata los obstáculos que puedan existir sobre las vías, sino que de modo forzoso tiene que transcurrir un período de tiempo entre que ello sucede y se efectúa aquella operación de limpieza, y que ese control no puede extenderse tampoco a la totalidad de los puntos de la carretera al mismo tiempo.

De acuerdo con ello, no se puede concluir que el funcionamiento del servicio público haya sido deficiente o anormal, como se desprende de la frecuencia e intensidad del control del estado de la carretera que se llevó a efecto ese día, sino que se debe entender que la Administración realizó sin duda la totalidad de las labores de mantenimiento y vigilancia que le eran exigibles, como titular de la vía, para garantizar la seguridad de los usuarios, y que sólo la caída accidental de la malla metálica sobre la calzada (provocada por la acción de un tercero), en la que debió estar durante un tiempo muy reducido, generó una situación de riesgo para aquéllos que

era imprevisible y a todas luces inevitable.

Como consecuencia de lo expuesto, se deduce que no ha resultado acreditada la existencia del preceptivo nexo causal entre el funcionamiento del servicio y el daño alegado, cuya concurrencia deviene ineludible para apreciar la responsabilidad extracontractual de la Administración pública viaria, lo que debe conducir de manera necesaria a la desestimación de la reclamación planteada.

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 presentada por considerar que no concurren los requisitos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración pública viaria, de manera concreta la relación causal que debe existir entre el funcionamiento del servicio público y el daño por el que se reclama.

No obstante, V.E. resolverá.