



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **214/2020**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 6 de octubre de 2020, 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 Fomento e Infraestructuras (por delegación del Excmo. Sr. Consejero), mediante oficio registrado el día 13 de julio de 2020 (COMINTER 204729/2020), sobre responsabilidad patrimonial instada por D. X, como consecuencia de los daños sufridos debido a accidente en carretera (expte. **137/20**), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 12 de noviembre de 2018, D. X presenta reclamación de responsabilidad patrimonial ante la Administración regional como consecuencia de los daños padecidos como consecuencia del accidente producido cuando circulaba por la Autovía RM 15 (Alcantarilla-Caravaca).

Según relata el reclamante, los hechos tienen lugar el 8 de noviembre de 2017 a las 14:10 horas, cuando circulaba con el turismo Peugeot Partner, matrícula --, por la Autovía RM 15 (Alcantarilla-Caravaca) motivado por la existencia de piedras en la calzada procedentes de la voladura de una cantera cercana, saliéndose de la carretera al sufrir un reventón de neumático, causándose daños en la calzada así como en otros turismos que circulaban.

Que como consecuencia de dicho accidente sufrió lesiones, siendo atendido en Urgencias de Centro de Salud, no habiéndose producido dicho accidente de haberse llevado la limpieza de la vía y de haberse señalado conveniente la existencia de dichos obstáculos.

Valora el reclamante los daños en 780 euros.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la reclamación, la Jefa de Sección de Responsabilidad Patrimonial de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, actuando en calidad de instructora, solicita de la Comandancia de la Guardia Civil (Agrupación de Tráfico) las Diligencias instruidas como consecuencia del accidente.

Asimismo, solicita informe de la Inspección Médica sobre los siguientes extremos:

- 1) Idoneidad de la valoración por daños personales presentada por el reclamante.
- 2) Otras cuestiones de interés.

Igualmente, solicita del Servicio de Conservación de la Dirección General de Carreteras informe sobre el particular.

TERCERO.- Con fecha 6 de marzo de 2019 la Guardia Civil de Tráfico remite oficio en el que hace constar:

"...consultados los archivos obrantes en esta Unidad NO existe constancia de la instrucción de diligencias, no obstante existe intervención de una patrulla del Destacamento de Tráfico de Caravaca de la Cruz (Murcia), la cual en su orden de servicio nº 2017-11-2555-34, hicieron constancia de lo siguiente:

1. 14:10 horas del día 08/11/2017, a la altura del kilómetro 29,800 de la autovía RM-15 (Alcantarilla/Caravaca de la Cruz), sentido decreciente, intervienen en siniestro vial consistente en daños por impacto de rocas en la calzada contra los vehículos matrículas --, -- y -- con el resultado de daños materiales.

2. Vehículos implicados:

A. Turismo Toyota, modelo Auris,...

B. Vehículo Mixto Peugeot, modelo partner, matrícula --, aseguradora -- nº poliza 54345996, presenta daños en neumático delantero derecho (pinchazo).

- Conductor: D. X...

C. Turismo Seat, modelo Ibiza,...

3. Otros implicados: Cantera propiedad de --.

4. Breve relato de los hechos:

Tras efectuarse voladura autorizada y legalizada en la cantera Sánchez de la Cruz, sita en las proximidades de la autovía RM-15, a unos 2 kilómetros del lugar de los hechos, como consecuencia de dicha voladura se desprende una cantidad de piedras las cuales impactan sobre el vehículo (A) y producen daños en el vehículo (B) al golpearlas en la calzada. El vehículo (C) no manifiesta daños aparentes aunque desea que se haga constar (realizan parte amistoso todas las partes).

5. Daños en la vía o a terceros: un hito de arista y arañazos en pintura y asfalto de la calzada en carril sentido Murcia.

6. Causa a juicio de la Fuerza Actuante: OBSTÁCULO EN LA CALZADA (piedras), por el desprendimiento de la voladura en cantera adyacente".

CUARTO.- Consta informe técnico, de 11 de marzo de 2019, de AUNOR, concesionaria de la Autovía en la que se produjo el accidente, en el que se indica que:

"La actual Autovía del Noroeste-Río Mula (RM-15) pertenece a la Red de Carreteras de la Región de Murcia, siendo por lo tanto de titularidad autonómica.

A.- A las 14:10 horas del día 8 de noviembre de 2017 se recibe un aviso en la sala de control procedente de la Guardia Civil de Tráfico (COTA), notificando la existencia de piedras en la calzada de la autovía, cerca del acceso a la población del Niño de Mula en el punto kilométrico 30. En la comunicación se indicaba que la procedencia de las piedras posiblemente se debía al efecto de una voladura en una cantera cercana.

El operador de sala traslada el aviso al operario que realizaba en ese momento la ronda de vigilancia, desplazándose éste hasta el lugar indicado.

A las 14:25 horas el vigilante se encuentra en la zona y observa la presencia de varios restos de roca esparcidos sobre ambas calzadas y en un tramo de unos 200 metros aproximadamente, entre los puntos kilométricos 30 y 30,2. En el arcén del P.K. 29,8 se encontraban varios vehículos que al parecer habían sufrido daños al colisionar con los restos mencionados.

Los operarios de mantenimiento, tras limpiar la calzada en el tramo afectado, toman fotografías de los vehículos y recogen los datos necesarios para confeccionar el parte de accidente.

La información a la que se hace referencia está incluida en los partes que elaboran los equipos de vigilancia y operadores de sala de control a lo largo de toda la jornada y que son convenientemente archivados por esta empresa concesionaria.

La copia de dichos partes se incluye en el DOCUMENTO Nº I del presente informe.

Así pues, en base a dichos partes y registros, se constata que a las 14:25 horas del día 8 de noviembre de 2017 se asistió en el P.k. 29+850 de la autovía RM-15 al vehículo cuyos datos identificativos coinciden con los del escrito de reclamación, el cual se encontraba inmovilizado como consecuencia de la colisión contra unos restos de roca que se encontraban sobre la calzada.

Por lo tanto, dicho suceso debe considerarse como cierto y real.

B.- De la descripción que aporta el reclamante en el escrito presentado no se deduce actuación negligente del mismo; en cualquier caso de terceros, concretamente los responsables de la voladura mediante explosivos que se realizó en esos momentos en la cantera cercana y que causó la proyección incontrolada del material que llegó hasta la calzada de la autovía.

Por tanto, parece que debe ser considerado como un hecho totalmente imprevisible, aunque ciertamente evitable.

C.- No hay constancia de que en el lugar del siniestro se hayan producido incidentes similares desde que la autovía entró en servicio en el año 2001.

D. y E.- Según lo anteriormente expuesto no debe imputarse a la Administración, ni al servicio de conservación y explotación que realiza esta empresa concesionaria, responsabilidad alguna por la reclamación efectuada.

F. y G.- En el tramo donde se localiza el siniestro se han realizado las actuaciones que requieren el normal mantenimiento y conservación de la vía. La señalización, tanto vertical como horizontal, así como el balizamiento en toda la autovía y accesos, es la preceptiva según la normativa vigente.

La conservación y explotación de la autovía del Noroeste RM-15 se realiza en exclusividad mediante el contrato de concesión suscrito entre la Administración autonómica con la empresa AUNOR.

H.- Al no ser materia de su competencia, esta empresa concesionaria no puede emitir ninguna valoración de los daños materiales alegados por el reclamante.

I. y J.- Diariamente - las 24 horas y durante los 365 días del año-, se efectúan un mínimo de cuatro recorridos completos a lo largo de toda la autovía (62 Kms.) y sus accesos. En comunicación permanente con el centro de control, el personal de vigilancia atiende al instante las incidencias detectadas o que son notificadas a dicho centro

de control por parte de los servicios de emergencia (sala 112, Guardia Civil de Tráfico, Policías locales, etc.).

Según consta en los partes de vigilancia, el operario pasó por el tramo afectado (P.K. 30) a las 14:00 horas aproximadamente, no detectando incidente alguno. Si el aviso en sala de control se produjo a las 14:10 horas -cuando ya se habían producido los daños en los vehículos-, hay que deducir que la voladura con la proyección simultánea de rocas y la posterior colisión de los vehículos se produjo en ese escaso intervalo de 10 minutos, por lo que no se puede imputar falta de diligencia al personal de mantenimiento a la hora de señalizar la zona afectada por los restos proyectados, pues la voladura y la colisión de los vehículos contra las piedras que había sobre la calzada debieron producirse prácticamente al mismo tiempo.

Igualmente reseñar que desde que se produjo el primer aviso a las 14:10 horas, solo transcurrieron unos 15 minutos hasta que el vigilante hizo acto de presencia en el lugar del incidente.

Hay que destacar que el personal de la cantera se desplazó a la zona afectada con el objeto de participar en la retirada de los restos que había sobre la calzada. En todo momento mostraron su interés por hacerse cargo de los daños que se hubieran producido como consecuencia de la voladura, tanto a la concesionaria de la autovía como a los vehículos afectados, facilitando a quien lo requiriera los datos de la póliza de responsabilidad civil que atendería los daños del siniestro".

Al informe se acompañan los partes de vigilancia y sala de control del día del accidente.

Tras la emisión del informe se emplaza a la concesionaria de la autovía como interesada en el procedimiento; personación que realiza con fecha 25 de abril de 2019.

QUINTO.- Consta en el expediente que el interesado ha interpuesto recurso contencioso-administrativo contra la desestimación presunta de su solicitud, siendo tramitado por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 7 de Murcia como procedimiento abreviado nº 301/2019, sin que conste que se haya dictado sentencia en dicho procedimiento.

SEXTO.- Con fecha 2 de junio de 2020 se ha emitido informe por la Inspección Médica, en el que se concluye:

"I. Las lesiones temporales que establece el informe médico de VDC aportado con la reclamación en lo referente a "30 días de baja de carácter moderado" (a pesar de que dichos días no han sido acreditados mediante los partes de baja médica correspondientes) coinciden con el estándar que establece el INSS para esa patología cervical en 20-30 días; por lo que dicha valoración es idónea. Así pues, estos "30 días de baja de carácter moderado", pudieron haber ocasionado a D. X unas lesiones temporales que se corresponderían con un perjuicio personal particular moderado de 30 días como consecuencia del accidente de tráfico que padeció el día 08/11/2017.

II. La valoración que realiza el informe médico de VDC aportado con la reclamación de "Lesiones temporales... 33 días de baja de carácter básico", constituye un periodo de tiempo que no está acreditado, ni definido temporalmente, en la documentación médica remitida. Esta valoración de lesiones temporales no es idónea.

III. El informe médico de VDC aportado con la reclamación dice textualmente: "Secuelas... Síndrome cervical asociado (1 punto)". Esta valoración no es idónea, ya que los traumatismos cervicales menores que se diagnostican con base en la manifestación del lesionado sobre la existencia de dolor, y que no son susceptibles de verificación mediante pruebas médicas complementarias, se indemnizan como lesiones temporales. Su valoración,

e indemnización, en este caso, quedaría incluida dentro de las lesiones temporales ya valoradas".

SÉPTIMO.- Con fecha 17 de junio de 2020 se concede trámite de audiencia al reclamante, no constando que haya presentado alegaciones, si bien tampoco consta que le haya sido debidamente notificado dicho trámite.

Tampoco consta que se haya otorgado trámite de audiencia a la concesionaria de la autovía implicada, que fue emplazada y se personó en el procedimiento como interesada.

OCTAVO.- Con fecha 8 de julio de 2020 se formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación planteada al no constar acreditada la concurrencia de los requisitos exigidos en el artículo 32 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), concretamente la relación de causalidad ente el hecho acaecido, con su efecto lesivo, y el funcionamiento del servicio público de carreteras.

NOVENO.- En tal estado de tramitación y una vez incorporados los preceptivos extractos de secretaría e índice de documentos, se remite el expediente en solicitud de dictamen mediante escrito recibido en el Consejo Jurídico el pasado 10 de septiembre de 2020.

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 los artículos 81.2 LPACAP y 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

SEGUNDA.- Régimen Jurídico, legitimación y procedimiento.

I. La LPACAP, junto a la LRJSP, configuran una nueva regulación de la responsabilidad patrimonial de la Administración. Dichas Leyes entraron en vigor el día 2 de octubre de 2016 (Disposición final séptima LPACAP y Disposición final decimoctava de la LRJSP), por lo que habiéndose iniciado el procedimiento mediante escrito de fecha 12 de noviembre de 2018 le son plenamente aplicables.

II. Dado que los daños que se reclaman son daños personales y no materiales del vehículo, el reclamante está legitimado activamente en el presente procedimiento.

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-15), como se ha acreditado en el procedimiento.

III. La acción resarcitoria ha de considerarse temporánea, toda vez que se ejercitó el 12 de noviembre de 2018, antes del trascurso del año que para la prescripción del derecho a reclamar establece el artículo 67.1 LPACAP, ya que en caso de daños, de carácter físico o psíquico, a las personas el plazo empezará a computarse desde la curación o la determinación del alcance de las secuelas. En el caso que nos ocupa, si bien no consta la fecha de alta ni de estabilización de las secuelas, en el informe de la Inspección Médica se hace constar que el estándar que establece el INSS para la patología cervical que padeció el reclamante como consecuencia del accidente es de 20-30 días, por lo que se puede concluir que la reclamación se interpuso en el plazo legalmente establecido de un año, al haberse producido el accidente con fecha 8 de noviembre de 2017.

IV. En cuanto al procedimiento, no consta la notificación de la apertura del trámite de audiencia al reclamante (tan sólo consta el envío de dicha notificación pero no su recepción), por lo que deberá incorporarse al procedimiento la notificación que se haya practicado al reclamante

Tampoco consta que se haya otorgado dicho trámite de audiencia a la empresa concesionaria de la autovía RM-15, que se personó debidamente en el procedimiento como interesada. No obstante, lo razonado seguidamente permite prescindir ahora de la realización de dicho trámite para no dilatar más la resolución final, además de que se personó en el procedimiento y realizó alegaciones, por lo que no podemos apreciar indefensión por la omisión del trámite. En todo caso, lo anteriormente dicho obliga a la Consejería a que se le notifique la resolución que ponga fin al presente procedimiento.

Tampoco se ha cumplido el plazo de resolución del procedimiento (seis meses).

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

La responsabilidad patrimonial dimanante de la actuación administrativa tiene su fundamento primario en el artículo 106.2 de la Constitución: *"los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos"*. A partir de lo anterior, los elementos constitutivos de esta institución vienen establecidos en los artículos 32 y siguientes LRJSP, y por abundante jurisprudencia recaída en la materia.

En síntesis, para que proceda estimar la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública deben concurrir los siguientes requisitos:

- La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.

- Que el daño o lesión sufrida sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos en una adecuada relación causa a efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran interrumpir el nexo causal.

- Ausencia de fuerza mayor.

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

II. Por lo que se refiere específicamente al instituto de la responsabilidad patrimonial en relación con accidentes en carreteras, puede decirse que su existencia puede derivar, entre otros supuestos, de la omisión, por parte de la Administración competente, de una determinada actuación que deba considerarse comprendida dentro de sus deberes de conservación y mantenimiento 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 26 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia. 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.

Por tanto, para poder apreciar la responsabilidad de la Administración en estos casos, el examen de la relación de causalidad entre el daño y la inactividad de aquella en la prevención de situaciones de riesgo ha de dirigirse a dilucidar primariamente si tal riesgo se da en el ámbito de responsabilidad y competencia de la Administración, es decir, si la norma la 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 o estándar prestacional exigible a aquella 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, entre muchas otras.

CUARTA.- Relación de causalidad adecuada entre el funcionamiento de los servicios regionales de vigilancia y conservación de carreteras y los daños por los que se reclama indemnización: inexistencia.

En el supuesto sometido a consulta el reclamante sitúa la causa generadora de los daños en una omisión, por cuanto consideran que *"los operarios encargados de la limpieza no indicaron ni colocaron ningún tipo de señalización, siendo totalmente imprevisto el accidente con las consecuencias expuestas. Todo lo cual suponía un riesgo evidente para otros turistas y un incumplimiento por parte de la Administración demandada de la obligación de vigilar y mantener en estado adecuado las autovías, adoptando las medidas necesarias para eliminar los riesgos"*.

Conviene aquí recordar la doctrina del Consejo de Estado en numerosos Dictámenes (por todos, el 3.569/2003), que expresa que si bien es cierto que existe el deber de la Administración de mantener las carreteras abiertas a la circulación pública en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilicen esté normalmente garantizada, también lo es que dicho deber no puede exceder de lo que sea razonablemente exigible, no siéndolo una vigilancia tan intensa que asegure que el tráfico de la calzada esté libre y expedito bajo cualquier circunstancia; de

ahí la diversa gradación que se otorga a los deberes de mantenimiento y cuidado de la carretera. Así, en los casos de desprendimientos de piedras o caída de árboles u otros elementos adyacentes a la vía, o de existencia de baches u otras deficiencias en la calzada sin suficiente señalización, es decir, cuando la falta de seguridad se puede vincular con los elementos o circunstancias intrínsecas de la calzada, la Administración, en principio (sin perjuicio siempre de las circunstancias del caso concreto) ha de ser responsable de las consecuencias dañosas que se deriven de tales circunstancias. En cambio, se viene negando normalmente dicha imputación cuando medien o se interfieran elementos o circunstancias ajenas a la vía, como es la irrupción de animales en la calzada o de objetos caídos o arrojados por terceros (entre otros, Dictamen núm. 1201/2011 del Consejo de Estado y 121/2005 de este Consejo Jurídico).

Para un supuesto de obstáculo en la vía no proveniente de elementos propios de la carretera, el Consejo de Estado, en su Dictamen nº 992/2005, afirmó lo siguiente:

"En el presente expediente, al igual que en otros casos análogos dictaminados por este Consejo, no se da el nexo de causalidad requerido para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración. Y ello por cuanto la causa directa del accidente fue la existencia de un objeto (un tablón de madera) en la calzada de la carretera, existencia fortuita, que implica la intervención de un tercero ajeno al servicio público, en concreto un vehículo sin identificar, del que debió caer el objeto causante del evento lesivo (...) no parece razonable exigir una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo no instantáneo o inmediato, cuide de que el tráfico de la calzada sea libre y expedito. El deber de vigilancia no puede exceder de lo que sea razonablemente exigible, sin que comprenda, por tanto, el supuesto de caída de objetos de vehículos, que ocasionen perjuicios a los vehículos que sigan en el tráfico normal de la carretera".

En relación con la presencia de piedras o rocas en la calzada que no provienen de desprendimientos de los taludes adyacentes al punto del siniestro, el Consejo de Estado niega la relación de causalidad entre el daño y el funcionamiento del servicio público. Así, en el Dictamen 1106/2008 señala *"un análisis de las actuaciones obrantes en el expediente pone de manifiesto que no es dable, a juicio de este Consejo de Estado, apreciar la existencia de una relación de causalidad entre el servicio público y el daño producido, pues el accidente se produjo al colisionar el reclamante con una piedra que no formaba parte de los elementos estructurales de la carretera, por cuanto se trata de una vía urbana y que, bien debió caer de otro vehículo que circuló poco antes por el lugar, bien fue resultado de una acción vandálica perpetrada por desconocidos"*. En similares términos se expresa en los Dictámenes 161/2011, 453/2010 y 1962/2009, entre otros.

El supuesto también guarda similitudes con el abordado en nuestro Dictamen nº 34/2017, de 13 de febrero, en el que expresamos:

"En efecto, el informe de la Sección de Conservación II de la Dirección General de Carreteras, elaborado unos seis meses después de producirse el evento lesivo (folio 41), destaca el desconocimiento de los hechos con anterioridad a la reclamación formulada, que no se tiene constancia de otros accidentes en el mismo lugar y que la conductora no explica en la reclamación por qué no advirtió el obstáculo, esquivándolo.

A este respecto, es cierto que no citan en su informe los recorridos realizados por el servicio de conservación en dicho tramo de carretera antes de la ocurrencia del accidente (a las 9,15 horas del día 4 de agosto de 2014), circunstancia, por cierto, que tampoco es preguntada por el órgano instructor al Centro directivo competente (folios 35 y 36), pero también se infiere del informe de la Sección de Conservación II que no se tiene constancia de otros accidentes en el mismo lugar, lo que evidenciaría que la pieza de metal desprendida de un vehículo sin identificar caída en la carretera pudo ser próxima al momento de producirse el evento lesivo. Es difícil sostener que tal pieza de metal desprendida de un vehículo sin identificar pudiera permanecer tiempo en la vía sin que produjera otro

accidente previamente, no teniendo constancia la Dirección General de Carreteras, según expone. Lo anteriormente señalado vendría a apoyar que la caída del obstáculo pudo anteceder en poco tiempo al momento del siniestro, en cuyo caso sería de aplicación la doctrina antes expresada de los Órganos Consultivos sobre la imposibilidad de una actuación inmediata para la retirada de los obstáculos en la carretera".

Aplicada esta doctrina al supuesto sometido a consulta y partiendo de la realidad del accidente y de los daños producidos por el mismo, la causa del daño también ha sido probada al constar en las Diligencias policiales que *"tras efectuarse voladura autorizada y legalizada en la cantera Sánchez de la Cruz sita en las proximidades de la autovía RM 15 a unos 2 kms del lugar de los hechos como consecuencia de dicha voladura se desprende una cantidad de piedras las cuales impactan sobre los vehículos..."*, por lo que la existencia de las piedras en la carretera se debe a la acción voluntaria o involuntaria de un tercero.

En estos supuestos en los que el obstáculo tiene por causa la actuación de un tercero, únicamente podría imputarse a la Administración el daño sobre la base de su genérico deber de mantener la calzada expedita y libre de cualquier obstáculo, pero ello implicaría exigir la permanente presencia de un vigilante en las vías públicas con el fin de evitarlo, exigencia que es inadmisibles en cuanto queda manifiestamente fuera del estándar de vigilancia aplicable en estos casos.

Por otro lado, queda acreditado por los partes aportados por la empresa concesionaria de la autovía que:

1. A las 14:10 horas se notifica la existencia de piedras en la vía.
2. A las 14:25 horas el vigilante encuentra en la zona y observa la presencia de varios restos de roca esparcidos sobre ambas calzadas
3. Según consta en los partes de vigilancia el operario pasó por el tramo afectado (pk 30) a las 14:00 horas, no detectando incidente alguno.

Por tanto, si el aviso en sala de control se produjo a las 14:10 horas cuando ya se habían producido los daños en los vehículos, hay que deducir que la voladura con la proyección simultánea de rocas y la posterior colisión de los vehículos se produjo en ese escaso intervalo de 10 minutos, razones éstas que coadyuvan a negar la existencia de relación causal entre el funcionamiento del servicio público de conservación viaria y el daño. Lo contrario, en fin, supondría configurar a la Administración pública viaria como una aseguradora universal de toda esta clase de riesgos, que son inherentes al uso de las vías públicas, circunstancia aquélla ajena a la concepción constitucional y legal del instituto de la responsabilidad patrimonial administrativa (Dictamen de este Consejo Jurídico nº 312/15 y otros).

Y es que, como dijimos en nuestro Dictamen 59/2017, las cuestiones expresadas no permiten dar por probado el nexo causal con el funcionamiento del servicio público, puesto que como viene declarando el Tribunal Supremo de forma constante (por todas, Sentencia de 5 de junio de 1998), no es acorde con el principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad adecuada, de manera que, para que exista tal responsabilidad, es imprescindible la existencia de nexo causal adecuado entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso sufrido, sin que la marcada objetivación del instituto de la responsabilidad patrimonial de la Administración pueda extenderse a cubrir cualquier evento que acaezca con ocasión de la prestación de los servicios públicos o la utilización de infraestructuras públicas. Ello, en definitiva, supone que la prestación por la Administración de un determinado servicio público, o la titularidad por parte de

aquella de la infraestructura material para su prestación, no implica que dicha Administración se convierta en una 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 de aseguramiento a todo riesgo no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

Todo lo expuesto nos conduce a ratificar la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación formulada, al no resultar acreditada la existencia de responsabilidad patrimonial entre el funcionamiento del servicio público de carreteras y los daños alegados.

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, al considerar el Consejo Jurídico que no procede considerar acreditada la relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público de conservación de carreteras y el daño alegado.

No obstante, V.E. resolverá.

