



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº 123/2022

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 31 de mayo de 2022, 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 1 de febrero de 2022 (COMINTER 24519 2022 02 01-09 03), sobre responsabilidad patrimonial instada por D. X, en representación de D. Y, por los daños sufridos en un vehículo de su propiedad (exp. 2022_031), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 25 de julio de 2019 un procurador de los Tribunales, actuando en nombre y representación de D. Y formula una reclamación de responsabilidad patrimonial frente a la Administración viaria regional.

En ella expone que, sobre las 6:45 h del 20 de agosto de 2018, D. Z, con la debida autorización de su mandante, conducía el vehículo marca *Seat*, modelo *Ibiza*, con matrícula -- por la autovía RM-15, conocida como Autovía del Noroeste, en sentido hacia Murcia.

Añade que cuando llegó a la altura del punto kilométrico 50.2, en el término municipal de Cehegín y en un tramo curvo, encontró que había una barra plana metálica en el carril izquierdo de la calzada pero que no pudo evitar pasar sobre ella, y que eso le causó daños en el automóvil. Asimismo, manifiesta que en dicho siniestro se vieron implicados otros siete vehículos cuyos conductores tampoco pudieron evitar la barra metálica y que también sufrieron importantes daños materiales. Recuerda, de otra parte, que era de noche y que había mala visibilidad.

De igual modo, destaca que se personó en el lugar del siniestro una dotación del Destacamento de Caravaca de la Cruz de la Guardia Civil de Tráfico que realizaron el informe estadístico *ARENA* número 201830017000101.

También explica que la evaluación económica de los daños por los que reclama asciende a 895,56 €, conforme al informe de peritación o valoración de daños elaborado por un técnico de --.

Seguidamente recuerda que corresponde a los poderes públicos mantener las carreteras en las debidas condiciones de uso y seguridad, y que recaía sobre la Administración titular de la vía la responsabilidad de evitar que, por omitir dichos deberes de mantenimiento y conservación, se produjeran daños a los usuarios.

Por lo que se refiere a los medios de prueba de los que propone valerse propone la testifical de quien conducía el vehículo en el momento del accidente.

Por último, adjunta copias del permiso de circulación del vehículo, de la tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos, del informe estadístico citado, del informe de peritación señalado y 18 fotografías acreditativas de los

daños materiales que se causaron en el vehículo referido.

En el informe ARENA se confirman las circunstancias de fecha, hora y lugar que se han señalado, que el conductor era el hermano del reclamante y que en el accidente se vieron implicados 8 vehículos. Se detalla que el siniestro obedeció a un *Choque contra obstáculo o elemento de la vía* y se ofrece la siguiente descripción de los hechos:

“Conductores implicados manifiestan: que circulaban dirección Murcia cuando al llegar al punto del accidente, observaron un bulto que no pudieron esquivar, pasando por encima. Observaciones de la fuerza instructora: que circulando los conductores de los vehículos implicados por las inmediaciones del km. 50.200 de la carretera RM-15 sentido decreciente, en tramo curvo y de noche, observan un objeto en el carril izquierdo de la calzada, chocando sobre el mismo al pasar los vehículos por encima. Daños vía: no. Causas: obstáculo sobre carril izquierdo de circulación (barra plana metálica)”.

SEGUNDO.- La Jefe de Servicio Jurídico de la Consejería consultante remite al interesado, el 1 de agosto siguiente, una comunicación en la que le requiere para que subsane su solicitud, aporte determinados documentos y que quien intervenga en su nombre y representación la acredite en debida forma.

TERCERO.- El 12 de agosto de 2019 se solicita a la Dirección General de Carreteras que emita un informe acerca de lo que se expone en la reclamación.

CUARTO.- El procurador de los Tribunales presenta el 19 de agosto un escrito con el que adjunta copias de las condiciones generales y particulares de la póliza del contrato de seguro que tenía suscrito el interesado sobre el vehículo accidentado, de la tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos y de un albarán de retirada del automóvil de la carretera con una grúa.

De igual modo, manifiesta que en septiembre aportará una escritura de apoderamiento conferido a su favor.

QUINTO.- El 29 de agosto se solicita a la Comandancia en Murcia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que remita una copia de las diligencias que se pudieron instruir como consecuencia del accidente mencionado.

SEXTO.- El 9 de septiembre se recibe un oficio del Comandante en Murcia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil con que el adjunta una copia autenticada del informe estadístico ARENA ya mencionado.

Con ese documento se acompaña un extenso dossier fotográfico en el que se han incorporado seis instantáneas acreditativas del estado en el que quedó el vehículo tras el siniestro, varias panorámicas del lugar de la vía en donde se produjeron los accidentes, otras de las huellas de las frenadas que dejaron los vehículos y tres del objeto, es decir, de la barra plana metálica que había sobre la calzada.

SÉPTIMO.- El procurador de los Tribunales interviniente presenta un escrito el 5 de septiembre de 2019 con el que adjunta una copia de la escritura de apoderamiento que el reclamante otorgó, el 22 de agosto anterior, tanto a su favor como del abogado D. P.

OCTAVO.- El 20 de septiembre se solicita a la Jefatura del Parque de Maquinaria, dependiente de la Dirección General de Carreteras, que emita informe acerca del valor venal del vehículo en la fecha del accidente y sobre la valoración de los daños que se alegan a la vista del modo en que se dice que se produjo el siniestro.

NOVENO.- El 3 de octubre de 2019 se recibe el informe elaborado ese mismo día por el Director de Control de Explotación de la Autovía del Noroeste en el que, en primer lugar, se confirma que dicha vía es de titularidad autonómica ya que forma parte de la Red de Carreteras de la Región de Murcia.

De igual modo, se añade lo siguiente:

“A las 6:50 horas del día 20 de agosto de 2018 se recibe en la sala de control de la concesionaria un aviso por parte del servicio 112, informando de la existencia de una chapa metálica en la calzada de la autovía sentido Murcia, una vez pasada la salida de la población de Cehegín. A las 7:00 horas mediante el poste SOS situado en el punto kilométrico 50, 1 de la autovía, un usuario comunica la misma incidencia e informa sobre la existencia de varios vehículos que han sufrido diversos daños como consecuencia de haber impactado contra la chapa.

El operador traslada el aviso al equipo de vigilancia que en esos momentos se encontraba en las instalaciones de la concesionaria en el PK 21, dirigiéndose éste hacia el lugar indicado.

A las 7:20 horas el operario de vigilancia localiza a los vehículos afectados que se encuentran inmovilizados en el punto kilométrico 50, en sentido a Murcia.

Siguiendo el procedimiento habitual, el operario señala la zona y retira los posibles restos sobre la calzada, registrando a continuación los datos identificativos de los vehículos para cumplimentar el parte de accidente.

En la zona del accidente se retira una chapa metálica de grandes dimensiones y que al parecer fue la causante de los daños en los vehículos.

A las 8:30 aproximadamente, tras ser retirado el último vehículo por la grúa de asistencia, se da por finalizada la incidencia.

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 la empresa concesionaria.

Así pues, en base a dichos partes y registros, se constata que a las 7:20 horas del día 20 de agosto de 2018 se asistió en el PK 50 de la autovía RM-15 a un vehículo cuyos datos identificativos coinciden con los del escrito de reclamación, como consecuencia de la colisión contra un obstáculo (chapa metálica) que se encontraba sobre la calzada.

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

También se añade que “De la descripción que aporta el reclamante en el escrito presentado, no se deduce actuación negligente del mismo; en cualquier caso de terceros al no haber asegurado éstos convenientemente la carga en el vehículo que la transportaba, provocando la caída y posterior colisión de los vehículos siniestrados. Por tanto, parece que debe ser considerado como un hecho totalmente imprevisible y, hasta cierto punto, inevitable”.

Y finalmente se explica que “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 km) 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.).

En concreto y previamente a la comunicación de la existencia del obstáculo, se pasó por dicho punto (PK 50) a las siguientes horas aproximadas:

- 20/08/2018 0:50 horas (sentido Murcia-Caravaca)
- 20/08/2018 1:30 horas (sentido Caravaca-Murcia)
- 20/08/2018 4:10 horas (sentido Murcia-Caravaca)
- 20/08/2018 4:50 horas (sentido Caravaca-Murcia)

En ninguna de las rondas anteriores se detectó la presencia de obstáculos en la zona, según consta en los partes de vigilancia.

A excepción del propio aviso en sala de control de las 6:20 horas (sic), no se produjeron con anterioridad otras comunicaciones informando de obstáculos en la calzada en el tramo en el que se produjo la colisión”.

DÉCIMO.- También se contiene en las presentes actuaciones un Informe Técnico realizado el 11 de octubre de 2019 por el Jefe del Parque de Maquinaria en el que concreta en 860 € el valor venal del vehículo siniestrado. De igual modo, destaca que el informe de peritación que se ha aportado al procedimiento es totalmente ilegible y que tampoco se ha presentado alguna factura de reparación.

UNDÉCIMO.- El instructor del procedimiento se solicita al reclamante, el 21 de octubre, que remita un informe de peritaje legible, o en su caso, un presupuesto de reparación debidamente desglosados.

Asimismo, se le indica que puede acompañar cuantas alegaciones, documentos e informaciones estime oportunos.

DUODÉCIMO.- El procurador de los Tribunales presenta el 30 de octubre de 2019 un escrito con el que adjunta un informe pericial de valoración de los daños materiales causados en el vehículo por importe de 895,56 €.

De igual forma, se ratifica en el contenido de la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada.

DECIMOTERCERO.- El 8 de noviembre siguiente se reenvía el informe pericial citado al Jefe del Parque de Maquinaria para que elabore un nuevo informe.

DECIMOCUARTO.- El 3 de diciembre de 2019 se recibe otro informe del Jefe del Parque de Maquinaria en el que se pone de manifiesto que los daños que se mencionan en el informe de peritación resultan compatibles con el modo en que se dice que se produjo el siniestro.

DECIMOQUINTO.- El 3 de septiembre de 2020 se cita al conductor del vehículo cuando se produjo el accidente, D. Z, para que se persone en la sede de la Consejería consultante el día 29 de ese mes para la práctica de la prueba testifical que propuso el reclamante.

DECIMOSEXTO.- El 29 de septiembre de 2020 presta declaración testifical D. Z, hermano del reclamante. En ella, confirma los hechos que se han expuesto.

DECIMOSÉPTIMO.- El referido 29 de septiembre se concede audiencia al reclamante para que pueda formular alegaciones y presentar los documentos y justificaciones que estime procedentes.

DECIMOCTAVO.- El representante del interesado presenta el 7 de octubre de 2020 un escrito en el que sostiene que de la prueba practicada se puede concluir la realidad del siniestro, la existencia de nexo causal entre éste y los daños sufridos en el vehículo del reclamante, así como que el importe reclamado se corresponde con la reparación que necesitaría el vehículo. Se argumenta, asimismo, que es indiscutible que existe responsabilidad por parte de la Administración regional por no haber mantenido la carretera donde se produjo el siniestro en las

debidas condiciones para que los vehículos circularan con seguridad.

DECIMONOVENO.- Con fecha 26 de enero de 2022 se formula propuesta de resolución desestimatoria por no concurrir los elementos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración viaria, concretamente la relación de causalidad que debiera existir para ello entre el hecho acaecido, con su efecto lesivo, y el funcionamiento del servicio público de carreteras.

Una vez incorporados el preceptivo índice de documentos y el extracto de secretaría, se remite el expediente en solicitud de Dictamen, mediante escrito recibido en este Consejo Jurídico el 1 de febrero de 2022.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El presente Dictamen se emite con carácter preceptivo dado que versa 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 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), y 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

SEGUNDA.- Legitimación, plazo de ejercicio de la acción resarcitoria y procedimiento seguido.

I. La reclamación se ha planteado por una persona que goza de legitimación activa ya que ha demostrado ser la propietaria del automóvil que sufrió los desperfectos que alega, mediante una copia del permiso de circulación del turismo, expedido a su nombre.

La Consejería consultante está legitimada para resolver la reclamación, por dirigirse contra ella e imputarse los daños al funcionamiento de los servicios de conservación y mantenimiento de carreteras de su titularidad (autovía RM-15), como se ha acreditado en el procedimiento.

El hecho de que las labores de conservación de la citada carretera se lleven a cabo por una empresa concesionaria no exonera de responsabilidad a la Administración, teniendo en cuenta que dicha responsabilidad es, en todo caso, directa, sin perjuicio de que, en última instancia, se determine que el sujeto que ha de soportar la onerosidad de la indemnización deba ser el contratista.

II. La reclamación se ha formulado dentro del plazo de un año establecido en el artículo 67.1 LPACAP como se deduce de la lectura del expediente administrativo. Así, se tiene constancia de que el accidente se produjo el 20 de agosto de 2018 y de que la reclamación se interpuso el 25 de julio del año siguiente, dentro del plazo legalmente establecido al efecto y de forma temporánea, por tanto.

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.

Pese a ello, se aprecia que se ha sobrepasado con notable exceso el plazo que para la tramitación del expediente determina el artículo 91.3 LPACAP, sin que se deduzcan del examen del expediente administrativo las razones que pudieran justificarlo. De hecho, se advierte que el procedimiento estuvo paralizado entre los meses de diciembre de 2019 y septiembre de 2020.

TERCERA.- Responsabilidad patrimonial de la Administración por daños sufridos en accidentes de tráfico: Caracterización general.

I. El ordenamiento jurídico español contempla un sistema de responsabilidad patrimonial por los daños que se causen como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos que encuentra su fundamento en los artículos 9.3 y 106.2 de la Constitución y que se regula en el artículo 32 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

Precisamente, de acuerdo con lo que se establece en ese último precepto, los particulares tienen derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes de 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 normal o anormal de los servicios públicos.

Por lo tanto, de conformidad con lo que se establece en ese bloque normativo, en la constante jurisprudencia que lo interpreta y en la doctrina del Consejo de Estado y de este Consejo Jurídico, son requisitos que deben concurrir para afirmar la responsabilidad extracontractual de las Administraciones Públicas los siguientes:

1º. Que se produzca en los bienes y derechos de los particulares una lesión antijurídica, es decir, un perjuicio que no tengan el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. La antijuridicidad se entiende de manera objetiva, en el sentido de que no exista causa de justificación legalmente prevista que imponga el referido deber de tolerancia.

2º. Que el daño alegado sea efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

3º. Que sea imputable a una Administración pública por el ejercicio de su actividad, ya se produzca como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y provenga tanto de un hecho como de un acto jurídico.

4º. Que exista una relación de causalidad entre el hecho o acto y el daño que se alega, de modo que no concurra causa de fuerza mayor, y se reclame en el plazo de un año.

Ahora bien, al igual que ha sucedido con ocasión de la emisión de Dictámenes emitidos con anterioridad en supuestos similares al que aquí se trata, el Consejo Jurídico ha destacado que, si bien es cierto que nuestro ordenamiento jurídico configura un régimen de responsabilidad patrimonial de carácter objetivo, éste no convierte a la Administración en una aseguradora que deba responder automáticamente por el solo hecho de que el evento dañoso se haya producido como consecuencia de la utilización de bienes o servicios públicos con independencia del actuar administrativo, porque, de aceptar esta tesis, el régimen de responsabilidad patrimonial se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico (Sentencias del Tribunal Supremo de 13 de noviembre de 1997, 5 de junio de 1998, 27 de mayo de 1999, 13 de septiembre de 2002 y 8 de abril de 2003, entre otras).

Finalmente, no resulta necesario hacer especial hincapié en la idea de que, pese a que el tenor literal del citado artículo 32 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, alude exclusivamente al funcionamiento de los servicios públicos, la doctrina y la jurisprudencia vienen admitiendo que a tal supuesto debe añadirse el de las lesiones causadas por el no funcionamiento de los servicios públicos, esto es, por omisión administrativa, cuando el dañado tuviera el derecho a que la Administración hubiese actuado de manera positiva para, en la medida de lo posible, prevenir y evitar el daño.

Resulta claro que este último supuesto encajaría la reclamación que se dictamina, cuya razón de ser se fundamenta en un actuar omisivo de los servicios de conservación de la autovía en la que se produjo el accidente.

II. Por lo que se refiere específicamente al instituto de la responsabilidad patrimonial en relación con accidentes en carreteras, puede decirse que aquélla puede derivar, entre otros supuestos, de la omisión, por parte de la Administración competente, de una determinada actuación que deba considerarse comprendida dentro la obligación que corresponde a la Administración Pública de mantener libres y expeditas las vías públicas, y la de procurar su mantenimiento y conservación. En ese sentido, el artículo 21.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, establece 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, entre ellas las referentes a la seguridad vial.

Ese precepto resulta coincidente con 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 exige el artículo 57 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En consecuencia, 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 aquélla 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 aquélla 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.

Es doctrina reiterada y pacífica tanto de este Consejo Jurídico, como de otros órganos autonómicos y estatales integrantes de las respectivas Administraciones consultivas, que la Administración tiene el deber de mantener las carreteras abiertas a la circulación pública en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilicen quede normalmente garantizada. Así el Consejo de Estado ha señalado repetidamente (entre otros, en sus Dictámenes números 102/1993 y 1.294/1994), que la Administración es responsable de las consecuencias dañosas derivadas de la falta de seguridad en las vías atribuible a sus elementos o circunstancias, tales como desprendimientos de piedras, deformidad o baches importantes en la calzada o existencia prolongada de gravilla.

CUARTA.- Sobre el fondo del asunto.

Este Consejo Jurídico ya ha tenido ocasión de pronunciarse acerca de dos procedimientos de responsabilidad patrimonial derivados del mismo siniestro que en el que se vio involucrado el automóvil del aquí reclamante y que afectó a otros siete vehículos. Atendida la identidad que existe entre los hechos y circunstancias que se encuentran en el origen de aquellos expedientes y del que constituye el objeto del presente Dictamen, elementales razones de coherencia llevan a efectuar ahora igual pronunciamiento desestimatorio que el contenido en nuestros Dictámenes núms. 85/2020 y 207/2020.

Como en ellos señalamos, el Consejo de Estado pone de manifiesto en numerosos Dictámenes (entre otros, los núms. 968/2002 y 62/2003) que en las reclamaciones por responsabilidad patrimonial la carga de la prueba pesa sobre la parte reclamante de acuerdo con los viejos aforismos "*necitas probando incumbit ei qui agit*" y "*onus probandi incumbit actori*" y con el artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. En el supuesto sometido a consulta puede aseverarse que el interesado ha aportado elementos de prueba suficientes en orden a dejar acreditada tanto la existencia de los daños sufridos como su causa, según se desprende del informe estadístico de la Guardia Civil y de la documentación aportada por la concesionaria del mantenimiento de la autovía. Ahora bien, ello no implica, sin más, que pueda entenderse acreditada la concurrencia del necesario nexo causal.

Conviene aquí señalar, como hace el Consejo de Estado en numerosos Dictámenes (por todos, el núm. 3.569/2003), 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, de existencia de baches o deficiente señalización, es decir, cuando la falta de seguridad se puede trabar con los elementos o circunstancias intrínsecas de la calzada, la Administración suele ser responsable de las consecuencias dañosas que se deriven de tales extremos, como ya se ha expuesto.

En cambio, se viene negando normalmente dicha imputación cuando medien o 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, el Dictamen núm. 2.568/2000 del Consejo de Estado y el núm. 56/2012 de este Consejo Jurídico). Para un supuesto similar al que nos ocupa, el Consejo de Estado en su Dictamen núm. 992/2005 afirma 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.

Por lo demás, no es de apreciar una culpa in vigilando del contratista, y, en todo caso, 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 idéntico sentido se expresa el citado Alto Órgano Consultivo en el Dictamen núm. 846/2006, que versa sobre una reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños padecidos en un vehículo al circular sobre una barra de hierro que estaba sobre la calzada de una carretera nacional.

En el supuesto objeto de Dictamen, la Administración ha proporcionado datos que permiten constatar una actuación adecuada del servicio de conservación y mantenimiento, con un funcionamiento que puede considerarse adecuado al estándar de rendimiento exigible, pues, según se recoge en el informe evacuado por la Dirección General de Carreteras, durante las 24 horas de los 365 días del año se efectúan un mínimo de cuatro recorridos diarios completos a lo largo de toda la autovía y sus accesos. En concreto, el día del siniestro se indica que se efectuaron hasta las 06:20 horas (momento del accidente) dos inspecciones, la última de ellas a las 04:50 horas, sin que fuera detectada la presencia de obstáculo alguno en la vía.

La imposibilidad de establecer un nexo de causalidad entre la obligación de conservación de la autovía y la presencia de la barra metálica en la calzada que, no correspondiendo a estructura o señalización de la propia autovía, ha de presumirse que cayó desde un tercer vehículo desconocido; sin que tampoco pueda imputarse a los servicios de conservación una demora negligente en su actuación, llevan al Consejo Jurídico a compartir el criterio del órgano instructor, y a estimar que no puede apreciarse la concurrencia de los requisitos exigidos en el artículo 32 LRJSP para declarar la existencia de responsabilidad patrimonial. Conclusión ésta que hace innecesario pronunciarse sobre los restantes extremos respecto de los que debería versar este Dictamen, es decir, valoración del daño, su cuantía y el modo de la indemnización.

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 por no concurrir los elementos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración regional, en concreto el nexo causal que debiera existir para ello entre el funcionamiento del servicio público de conservación de carreteras y el daño alegado, cuyo carácter antijurídico tampoco se ha demostrado.

No obstante, V.E. resolverá.