



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº 135/2022

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 8 de junio 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 28 de febrero de 2022 (COMINTER 56012 2022 02 28-10 04), sobre responsabilidad patrimonial instada por D. X, en representación de D.^a Y, por los daños sufridos en un vehículo de su propiedad (exp. 2022_048), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 22 de enero de 2021 un procurador de los Tribunales, actuando en nombre y representación de D.^a Y, formula una reclamación de responsabilidad patrimonial frente a la Administración viaria regional que, sin embargo, no está debidamente firmada.

En ella expone que su representada circulaba sobre las 9:00 h del 14 de octubre de 2020 con su vehículo marca *Peugeot*, modelo 3008 y matrícula --, por la autovía RM-15 (conocida como la Autovía del Noroeste), en dirección a Alcantarilla. Añade que cuando llegó al punto kilométrico 11,00 se vio sorprendida por la existencia de un obstáculo en mitad del carril de circulación, en concreto una piedra de grandes dimensiones, y que no pudo hacer nada por evitar impactar contra ella. También informa de que lo mismo le sucedió al conductor del vehículo con matrícula --.

Como consecuencia de lo sucedido y a instancia de la interesada, se personaron en el lugar del accidente dos agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que elaboraron un informe en el que se admite que se constató la existencia en el lugar referido de una piedra de grandes dimensiones sobre la calzada.

También explica que, por esa razón, el vehículo de su representada sufrió los daños que se detallan en el informe pericial de valoración que adjunta, en el que se integra un reportaje fotográfico de 21 instantáneas acreditativo de dichos desperfectos.

Por lo que se refiere a la valoración de los daños, los concreta en la suma de 690,18 € que es el precio que ha tenido que pagar la reclamante para que se lo reparen, según acredita con la factura correspondiente.

Junto con la solicitud de indemnización aporta una copia del informe realizado 13 de noviembre de 2020 por el Teniente de la Guardia Civil, Jefe del Destacamento de Tráfico de Murcia. En él se certifican las circunstancias de tiempo y lugar y de personas y de vehículos implicados en el referido siniestro.

Se precisa, asimismo, que el accidente consistió en la *“Colisión de 2 vehículos con obstáculo en la vía (piedra de grandes dimensiones en el carril derecho), no pudiendo los vehículos evitar la colisión, y no pudiendo determinar*

la procedencia de la citada piedra". Además, como causa de lo sucedido se apunta a la "Colisión de vehículos con obstáculo en la vía".

De igual modo, adjunta copias del Informe pericial de daños, elaborado el 15 de octubre de 2020; del permiso de circulación del vehículo, emitido a nombre de la interesada; de la ficha técnica y de Inspección Técnica de Vehículos; del permiso de conducir de la reclamante y de la referida factura de reparación, emitida el 15 de diciembre de 2020, a nombre de la interesada, por el citado importe de 690,18 €.

Por último, acompaña una copia de la escritura de apoderamiento conferido a su favor por la reclamante.

SEGUNDO.- La Vicesecretaria de la Consejería consultante requiere a la interesada, el 18 de febrero de 2021, para que subsane su solicitud y aporte, entre otros documentos, copias del contrato de daños que se pudiera haber concertado sobre el vehículo siniestrado y del carnet de conducir de la reclamante, aunque éste último ya lo había presentado.

TERCERO.- El 19 de febrero de 2021 se solicita a la Dirección General de Carreteras que emita un informe acerca de lo que se expone en la reclamación presentada.

De igual modo, se demanda a la Jefatura del Parque de Maquinaria, dependiente del órgano directivo citado, que elabore un informe sobre el valor venal que pudiera tener el vehículo en el momento en que se produjo el accidente y el ajuste de los daños reclamados con el modo en que se dice que se produjo el siniestro.

CUARTO.- El 1 de marzo siguiente el representante de la interesada presenta copias de los documentos solicitados para subsanar la solicitud de indemnización.

QUINTO.- El 17 de marzo de 2021 se recibe el informe elaborado ese mismo día por el Jefe del Parque de Maquinaria en el que concreta el valor venal del automóvil de la interesada en 9.729 € y en el que se argumenta que los daños alegados, de acuerdo con la declaración de la conductora, resultan compatibles con el modo que se debió producir el accidente.

SEXTO.- El 21 de julio de 2021 se reitera a la Dirección General de Carreteras la solicitud de información que se le había cursado.

SÉPTIMO.- El 7 de septiembre de 2021 se recibe el oficio del Letrado de la Administración de Justicia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 1 de Murcia, del día anterior, por el que se solicita la remisión del expediente administrativo y el emplazamiento de los interesados en el procedimiento.

OCTAVO.- El 9 de diciembre de 2021 se solicita de nuevo a la Dirección General de Carreteras que emita el informe requerido.

NOVENO.- El 14 de diciembre se recibe el informe realizado el 3 de marzo de 2021 por el Director de Control de Explotación de la Autovía citada.

En él se confirma que la actual Autovía del Noroeste-Río Mula (RM-15) pertenece a la Red de Carreteras de la Región de Murcia y que, por tanto, es de titularidad autonómica.

También se expone que "A.- A las 9:22 horas del día 14 de octubre de 2020 se recibe aviso del servicio 112 en sala de control, notificando la presencia de una piedra en la calzada en el PK 1+000 sentido Murcia. (Indicar que en el documento facilitado por el procurador se hace referencia erróneamente al PK 11 de la RM-15 como lugar de los hechos).

El operador traslada el aviso al equipo de vigilancia que en esos momentos se encontraba realizando servicio en el PK 28+000 sentido Murcia, dirigiéndose éste hacia el lugar indicado, constando el obstáculo a su llegada a las 9:49 horas en el P.K. 1+300 del sentido Caravaca-Murcia.

Siguiendo el procedimiento habitual, el operario señala la zona y retira los restos sobre la calzada, registrando a continuación los datos identificativos de los vehículos parados en dicho punto para cumplimentar el parte de accidente, comprobando que uno de ellos se trataba de un Peugeot 3008 matrícula --.

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

A las 10:28 aproximadamente, llega la grúa (--) para retirar el vehículo. Finalmente se retira la señalización luminosa y se da por finalizada la incidencia a las 10:44 horas.

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 9:49 horas del día 14 de octubre de 2020 se asistió en el PK 1+300 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 (piedra) que se encontraba 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 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.

C.- No hay constancia de que, en el lugar del siniestro, se produjeran incidentes similares durante la fecha en cuestión o anterior al suceso”.

Por último, se añade que “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 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 1+500) a las siguientes horas aproximadas:

- 14/10/2020 0:02 horas (sentido Caravaca-Murcia).*
- 14/10/2020 0:08 horas (sentido Murcia-Caravaca).*
- 14/10/2020 2:59 horas (sentido Caravaca-Murcia).*

- 14/10/2020 3:04 horas (sentido Murcia-Caravaca).

- 14/10/2020 6:05 horas (sentido Caravaca-Murcia).

- 14/10/2020 6:12 horas (sentido Murcia-Caravaca).

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 9:22 horas, no se produjeron con anterioridad otras comunicaciones informando de obstáculos en la calzada en el tramo en el que se produjo la colisión”.

Con ese informe se adjunta uno anterior, de contenido sustancialmente idéntico, realizado el 24 de febrero de 2021 por el Jefe de Explotación de la Empresa Concesionaria *Autovía del Noroeste Concesionaria de la C.A.R.M. S.A. (AUNOR)*.

Con él se dice que se adjuntan, como documento núm. 1, las copias de los partes de vigilancia y de la Sala de Control del citado 14 de octubre de 2020 aunque lo cierto es que no se contienen en la copia del expediente administrativo que se ha remitido para Dictamen a este Órgano consultivo.

Sin embargo, sí que se adjuntan, como documento núm. 2, un croquis del lugar en el que se produjo el accidente y tres fotografías, en aquel sitio, del vehículo accidentado.

DÉCIMO.- El 12 de enero de 2022 se concede audiencia a la reclamante para que pueda formular alegaciones y presentar los documentos y justificaciones que estime procedentes.

Sin embargo, no consta que haya hecho uso de ese derecho.

UNDÉCIMO.- Con fecha 23 de febrero de 2022 se formula propuesta de resolución desestimatoria 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.

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 28 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 de resarcimiento 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 por los que reclama, 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 14 de octubre de 2020 y de que la reclamación se interpuso el 22 de enero del siguiente año 2021, 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 el plazo que para la tramitación del expediente determina el artículo 91.3 LPACAP. De igual modo, se debe recordar que se debió haber solicitado al procurador de los Tribunales actuante que subsanase la reclamación y firmase el escrito en el que la había formulado (Antecedente primero de este Dictamen).

También conviene destacar que en la copia del expediente administrativo que se ha enviado a este Consejo Jurídico en solicitud de Dictamen no se contienen los partes que elaboraron aquel día los miembros del servicio de vigilancia de la Autovía, a pesar de que se dice que sí se adjuntan en el informe realizado el 24 de febrero de 2021 por el Jefe de Explotación de la Empresa Concesionaria *Autovía del Noroeste Concesionaria de la C.A.R.M. S.A.* (AUNOR) (Antecedente noveno de este Dictamen). Por tanto, el órgano instructor deberá verificar la existencia y el contenido de dichos partes antes de que se dicte la correspondiente resolución del procedimiento.

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 LRJSP y siguientes.

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 1 997.

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.

Como se ha expuesto con anterioridad, la interesada solicita que se le reconozca el derecho a percibir una indemnización de 690,18 € como consecuencia de los graves desperfectos que sufrió el vehículo, de su propiedad, que conducía sobre las 9:00 h del 14 de octubre de 2020 por el punto kilométrico de la Autovía RM-15, en sentido hacia Murcia. Alega que se encontró en el carril que circulaba con una piedra de gran tamaño que no pudo evitar, por lo que impactó contra dicho obstáculo y eso causó el daño material que se ha citado.

La realidad y efectividad de esa lesión patrimonial se ha demostrado convenientemente por medio del informe que elaboraron los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que se personaron poco tiempo después en el lugar del siniestro y en el informe que ha realizado el Director de Control de Explotación de la Autovía, sobre la base de otro elaborado con anterioridad por el Jefe de Explotación de la empresa concesionaria de la vía citada. Y de modo particular, de las fotografías que tomaron del vehículo de la interesada los miembros del servicio de

vigilancia que acudieron después de que se les avisara del siniestro.

Sin embargo, resulta necesario analizar seguidamente la posible relación de causalidad que pudiera existir entre el daño citado y el funcionamiento del servicio regional de mantenimiento y conservación de carreteras.

En este sentido, se debe recordar que el Consejo de Estado ha expuesto 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 -como ya se ha adelantado- del informe de la Guardia Civil y de la información ofrecida aportada por la empresa 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 09:00 horas (hora aproximada del accidente) tres inspecciones en el sentido en el que viajaba la reclamante, la última de ellas a las 06:05 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 piedra de gran tamaño 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 mantenimiento y conservación de carreteras y el daño alegado, cuyo carácter antijurídico tampoco se ha demostrado convenientemente.

No obstante, V.E. resolverá.