



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 6 / 1 9 9 6

La Laguna, a 28 de febrero de 1996.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del expediente de reclamación de indemnización, formulada por A.P.H., por daños producidos en el vehículo (EXP. 7/1996 ID)**.

F U N D A M E N T O S

I

El objeto del presente Dictamen, solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno, es la Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de reclamación por responsabilidad patrimonial de la Administración autonómica referenciado en el encabezado. De la naturaleza de esta Propuesta se deriva la legitimación del órgano solicitante y la competencia del Consejo para dictaminar, según los arts. 11.1 y 10.6 de la Ley del Consejo Consultivo en relación este último con el art. 22.13 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, y con el art. 12 del Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial (RPAPRP) aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo.

II

1. Se cumplen los requisitos de legitimación activa y pasiva, de competencia del órgano para dictar la resolución propuesta, de forma de ésta, y de no extemporaneidad de la reclamación.

* PONENTE: Sr. Trujillo Fernández.

2. No obstante, debe señalarse que el procedimiento se inició el 3 de septiembre de 1993 y la solicitud de Dictamen tuvo entrada en este Consejo el 31 de enero de 1996. La tramitación del expediente ha requerido dos años y cinco meses, período de tiempo que sobrepasa con exceso el plazo legal de seis meses que para la tramitación de estos procedimientos marca el art. 13.3 RPAPRP. Este retraso se debe a que se necesitaron veintiún meses y medio para que se emitieran sendos informes de la Administración, lo que constituye una infracción del art. 10.2 RPAPRP.

Ciertamente que el art. 83.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC) faculta al instructor para optar entre paralizar el procedimiento o continuarlo en el supuesto de que no se emita en el plazo señalado el informe solicitado. Este precepto hay que ponerlo en relación con el art. 13.2 RPAPRP que exige que la resolución de un procedimiento de reclamación de responsabilidad extracontractual de la Administración debe pronunciarse necesariamente sobre la existencia o no de relación de causalidad, sobre la valoración del daño y la cuantía de la indemnización con expresión de los criterios para su cálculo. De donde que el art. 12.1 RPAPRP exija que la Propuesta de Resolución se pronuncie sobre esos extremos. Por ello, el instructor ha de realizar obligatoriamente aquellos actos de instrucción necesarios para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos que permitan establecer o descartar la existencia de relación de causalidad y, en su caso, la extensión del daño, criterios para calcular su cuantía y la determinación de ésta.

Por consiguiente, la solicitud del informe sobre el estado del vehículo emitido por un técnico del Servicio de carreteras es un acto de instrucción que necesariamente debe practicar el instructor, porque ese informe, al reposar sobre el examen material de vehículo, permite establecer, a través del análisis de la índole de las averías o daños materiales, si su origen se corresponde con la causa alegada por el reclamante, así como determinar su extensión, su valoración y cuantificación. El informe del técnico del Servicio de carreteras, en cuanto es esencial para la constatación de la existencia de la relación de causalidad y de los otros extremos sobre los que ha de versar la Propuesta de Resolución y la Resolución misma, es determinante tanto de una como de otra.

Además, como ese técnico es un elemento personal del Servicio de carreteras, su informe es parte del informe que, según el art. 10.1 RPAPRP, preceptivamente ha de emitir el Servicio al cual se imputa el surgimiento de la lesión; ya que no se puede considerar informe de dicho Servicio el que emite otro elemento personal de éste, el capataz de la cuadrilla de peones encargada del mantenimiento del tramo de carreteras donde se dice que se ha producido el evento lesivo, porque ni examina el vehículo ni tiene conocimientos técnicos para valorar si el origen de las averías que presenta se corresponde con la causa dañosa alegada.

El informe del técnico del Servicio de carreteras forma, pues, parte integrante del informe preceptivo del servicio al que se imputa la causación del daño y es, a la vez, determinante de la Resolución porque aporta datos sobre los que necesariamente ha de descansar ésta. Es inevitable, por ende, que el retraso en su emisión provoque la infracción del plazo legal para resolver este tipo de procedimientos.

No obstante -sin perjuicio de que proceda la aplicación del art. 42.3 LRJAP-PAC-, dado el tenor del segundo párrafo del art. 43.1 LRJAP-PAC, no existe obstáculo a que la Administración cumpla con la obligación de resolver expresamente porque del expediente no resulta que se haya emitido la certificación a la que se refiere el art. 44 LRJAP-PAC.

De todos modos hay que subrayar que no se puede confundir el informe del Servicio que exige el art. 10.1 RPAPRP con el informe aislado que puede emitir un singular agente inmediato del Servicio de carreteras. Esta confusión no es posible porque con el término "servicio" el art. 10.1 RPAPRP se está refiriendo a la organización administrativa responsable de prestar un servicio público y que está integrada primordialmente por un conjunto de elementos personales con diferentes cualificaciones y responsabilidades en su prestación. En cuanto informe que debe ser emitido por una organización es siempre un informe del órgano competente; es decir, un informe que, recogiendo y sintetizando los diferentes informes de los agentes del servicio, proporciona una visión técnica de conjunto sobre la causación del daño alegado.

Así, el informe del capataz de la cuadrilla de mantenimiento de la carretera, el informe del técnico que examina el vehículo, el informe del técnico sobre señalización y estado de la carretera, etc., son informes parciales que aportan datos para la elaboración de ese informe del servicio que, mediante la integración y análisis de todos esos datos parciales, explica cabal y técnicamente cómo ha funcionado el servicio y su relación con la producción del daño.

3. También hay que señalar que el instructor del expediente solicitó, el 13 de septiembre de 1993, al Jefe de Sección de maquinaria informe sobre tres extremos: la valoración de los daños alegados; si la reparación (repuestos y mano de obra) estaba de acuerdo con los precios normales del mercado y si era la estrictamente necesaria para reparar el menoscabo sufrido por el automóvil; y si el coste de la reparación era superior al valor venal del vehículo.

Sin embargo, el informe del Jefe de Sección de maquinaria, emitido el 29 de junio de 1994, se limita a abordar la última cuestión y el instructor admite ese silencio sobre las otras cuestiones, olvidando que el art. 13 RPAPRP exige que la resolución se pronuncie expresamente sobre la valoración y la cuantía de la indemnización, para lo que se necesitan conocimientos y datos técnicos que no se debe permitir, por razones elementales de defensa de los intereses de la Hacienda regional, que sean suministrados por los peritos del reclamante, el cual actúa en defensa de sus intereses particulares. Por ello el informe del técnico competente de la Administración sobre la extensión y cuantía de los daños alegados reviste también un carácter esencial y debe expresar los criterios para el cálculo de la cuantía de la indemnización, tal como podrían ser, en cuanto a los gastos por repuestos del vehículo, los precios de venta del representante oficial en la provincia de la empresa fabricante del vehículo siniestrado, y en cuanto a los gastos de mano de obra, los precios medios en el mercado de la hora de trabajo en los talleres de mecánica del automóvil y las horas de trabajo necesarias, según los baremos del oficio, para reparar las averías y realizar las sustituciones de piezas en el vehículo dañado.

III

Los hechos en los que el reclamante fundamenta su pretensión resarcitoria son los siguientes: el 11 de septiembre de 1993 un camión de su propiedad circulaba, sobre las 17,45 horas, por la vía C-832 y al llegar al punto kilométrico 56'900, al

parecer constituido por una curva en pendiente, abandonó la calzada por el margen derecho de su marcha descendente y se introdujo, según parece, en la cuneta, a consecuencia de lo cual alega que el vehículo sufrió una serie de averías.

Según la declaración del conductor que figura en el Atestado de la Agrupación del Tráfico de la Guardia Civil, la causa por la que abandonó la calzada se debió a que "en sentido contrario circulaba un turismo blanco y este invadía un poco la izquierda de la calzada por lo que giré el volante hacia mi derecha metiéndome en la cuneta sin poder salir de ella".

Según el informe pericial que presenta el reclamante, los daños afectaron desde el desviabrisas y los espejos retrovisores derechos al estribo de la puerta y tapabujes de la rueda derecha, así como al frente en su lado derecho (daños en el faro delantero derecho y en el extremo derecho de la defensa delantera). Estas averías prueban que el camión resultó dañado en el esquina derecha de la cabina, de arriba a abajo en toda su altura, tanto por el frente como por el lateral; es decir, el camión sufrió un impacto frontal angular. Se ha de retener que la cabina, como se aprecia por las fotografías aportadas, levanta del suelo cerca de tres metros.

El reclamante considera causa de los daños "lo estrecho que era el tramo siendo una curva de reducida visibilidad, con cuneta en su margen derecho, con una profundidad de un metro y carecer dicho tramo de señalización de curva hacia la izquierda así como de escalón lateral que de no existir se hubiera evitado dicho accidente".

El reclamante, en definitiva, achaca la causa del accidente al estado de la carretera. Contra la imputación en exclusiva a esa causa de la producción del accidente se levanta el hecho de que por ese tramo han pasado y pasan muchos otros vehículos sin percance alguno. Ello indica, en principio, que la causa exclusiva y excluyente del accidente no ha sido el estado de la carretera, sino otra circunstancia.

Así, en cuanto a la alegación de la estrechez del tramo hay que atenerse a la Instrucción de la Dirección General de Carreteras 3.1.IC, sobre características geométricas y trazados de las carreteras -en adelante Instrucción de Trazados- aprobada por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 13 de abril de 1964, la cual

prescribe una anchura mínima por carril de tres metros (apartado 5.1.1.1 de la Instrucción de Trazados); por tanto, la anchura mínima de la calzada de una carretera de dos carriles debe ser de seis metros. Si se confronta este parámetro técnico con el dato -reflejado por el Atestado y el informe del Servicio de carreteras- de que la anchura de la calzada del tramo en que acaeció el accidente medía 6,50 metros, resulta la inconsistencia de que la anchura de la calzada haya intervenido en la cadena causal del evento lesivo.

De todas formas hay que señalar que no existe norma que imponga que una vía tenga determinado ancho, porque la Instrucción de Trazados es de aplicación sólo en el momento de la redacción de los proyectos de carreteras y a la vista de unas estimaciones como intensidad media de tráfico que luego, durante la vida de la carretera, pueden variar por un sinnúmero de causas imprevisibles. Además, de las recomendaciones de esa Instrucción pueden apartarse motivadamente los facultativos proyectistas (apartados 6.1, párrafo primero y 6.3), porque las imposiciones constructivas del terreno u otras circunstancias especiales pueden impedir que se cumplan cabalmente las óptimas exigencias técnicas.

Esto explica que los arts. 21 y 22 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 (LTCVM-SV) y 60 del RD 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (RGC) contemplen la existencia de tramos de las vías en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario y que, a falta de señalización expresa, den una regla para la preferencia de paso, cuya infracción tiene el carácter de grave, respondiendo directamente por ésta su autor (art. 72.1 LTCVM-SV). La previsión por estos preceptos de tramos de vía que no permitan el paso simultáneo de dos vehículos en sentido contrario impide afirmar que el funcionamiento del servicio público de carreteras comprende la obligación de mantenerlas en condiciones de permitir, en todo caso y en cualquier circunstancia, ese paso simultáneo, de modo que sería responsable de los daños que se ocasionaren a causa de haberlo intentado dos vehículos a la vez en un tramo que no lo permite. Si se sostiene sin apoyos normativos que el funcionamiento de dicho servicio comprende tal obligación, entonces carecerían de sentido las prescripciones de los arts. 21 y 22 LTCVM-SV y 60 RGC.

En cuanto a que las condiciones de visibilidad de la curva hayan influido en la causación del accidente, se debe señalar que no resulta con nitidez del expediente que se haya producido en la curva. El Atestado de la Agrupación de Tráfico expresa que el accidente sucedió en el punto kilométrico 56'900 y como característica de la vía señala genéricamente tramo curvo y existencia de una cuneta en el margen derecho en sentido a Tijarafe. Sin embargo, los dos informes de la Oficina de Obras Públicas de La Palma, de mucha más minuciosidad que el Atestado, insisten en que el p.k. citado corresponde con un tramo recto en cuyo margen derecho, en sentido a Tijarafe, existe la cuneta con las dimensiones señaladas en el Atestado, y que la curva se encontraba 16 metros antes del lugar donde se produjo el accidente, sin coincidir la ubicación de la curva y la de la cuneta.

Partiendo de la hipótesis más favorable al reclamante de que el accidente sucedió en la curva, hay que sentar en primer lugar que toda curva de una carretera, máxime si transcurre por terreno accidentado o de montaña como en el presente caso, supone de por sí una reducción de la visibilidad. Siendo consustancial ésta a toda curva de carretera, es obvio que el Ordenamiento utiliza un concepto técnico cuando refiere esa característica a parte de las curvas y no a todas. Con otras palabras: el hecho de que una curva de carretera de montaña, como la del presente caso, sea de visibilidad reducida depende de que esté por debajo de los requisitos del apartado 3.2.4 de la Instrucción de Trazados, en relación con los apartados 2.5.1 y 6.3 de la misma. La visibilidad reducida de una curva es, pues, una característica objetiva que resulta de parámetros técnicos, no de apreciaciones subjetivas formuladas sin apoyo en un juicio de contraste entre las medidas del trazado de la curva en cuestión y las que resultan de la Instrucción de Trazados.

El reclamante no ha solicitado ni aportado prueba pericial de que el trazado de la curva en cuestión se encontraba por debajo de esos parámetros. En el expediente no obra ningún dato objetivo, técnico, que sustente que la curva era de visibilidad reducida. La mera afirmación de este hecho no constituye su demostración.

Pero además, el camión circulaba en sentido descendente, por lo que -como se aprecia por las fotografías que acompañan al informe técnico- disfrutaba de visibilidad oblicua sobre los vehículos que abordaban el arranque de la curva en sentido contrario; lo cual es corroborado por el Atestado de la Agrupación de Tráfico

donde consta que los agentes actuantes aprecian visibilidad reducida en sentido ascendente, pero no en sentido descendente. Súmese a ello que, según la declaración en ese Atestado del conductor del camión, éste ya había alcanzado el eje de la curva y se encontraba, por tanto, en un punto desde el que, en todo caso, dominaba visualmente la otra mitad de la curva.

Por todo este conjunto de razones hay que desechar que las condiciones de visibilidad de la curva hayan intervenido en la producción del accidente.

La cuneta es entonces el único elemento de la vía que queda como posible causa de los daños, tal como ha ido resultando a lo largo del expediente.

Que la cuneta sea causa de los daños depende de que en la serie de condiciones de la producción del resultado dañoso aparezca como *conditio sine qua non* de éste, de manera que no se habría producido si no hubiera existido la cuneta.

La determinación de esa serie causal ha de partir, en un primer estadio, del análisis de la descripción de los daños para poder establecer su origen. Esos daños consisten en las averías que ha sufrido el camión y cuya descripción de más atrás revela que su origen fue una colisión frontal angular, porque se distribuyen en la línea trazada por la altura de la cabina; es decir, en una línea perpendicular al plano de rodadura del camión y en el cual se encontraba la cuneta. Dada la ubicación yacente de ésta, únicamente podía haber originado daños en las partes inferiores del camión, tales como el chasis y la suspensión. Los daños a lo largo de la altura de la cabina del vehículo demuestran que o bien sobrepasó incólume la cuneta y continuó más allá hasta colisionar frontal angularmente con el talud que detuvo su marcha, o bien que el accidente no tuvo lugar donde estaba situada la cuneta. En uno u otro caso, ésta no ha sido el origen de los daños por los que se reclama.

Pero aun prescindiendo de que la naturaleza de las averías impide que se achaque su surgimiento a la cuneta, ésta no puede ser considerada como un elemento de la serie causal, porque si se abstrae mentalmente de ella, no se puede afirmar que el resultado dañoso no se habría producido.

Es más, si la sustituimos por otro elemento, como pudiera ser una vivienda particular lindante con la vía, el resultado dañoso se habría producido igualmente, con la única diferencia de que al propietario del camión no se le ocurriría reclamarle

al propietario de la casa que le indemnizara la reparación del camión; al contrario, debería soportarla a su propio coste y además indemnizar los daños ocasionados a la vivienda.

En realidad, la causa inmediata del resultado fue el abandono de la calzada por el conductor para evitar el choque con el vehículo que, circulando en sentido contrario, había invadido el carril por el que rodaba aquél, tal como refleja su declaración en el Atestado. No se habría producido el resultado dañoso sin ese abandono de la calzada. Éste a su vez fue provocado por el conductor del vehículo contrario que infringió la norma de seguridad vial contenida en los arts. 13 LTCVM-SV y 29.1 RGC. La causa determinante del resultado dañoso fue esa infracción; por ende, quien debe responder de su reparación es dicho conductor (art. 72.1 LTCVM-SV y art. 1 del Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor - Decreto 632/1968, modificado por el Real Decreto Legislativo 1.301/1986-actualmente denominada Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor -disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de Seguros Privados que modificó dicho Texto Refundido-).

No se puede derivar la responsabilidad extracontractual de la Administración del hecho de que un vehículo se averíe por circular fuera de la calzada. El funcionamiento del servicio público de carreteras comprende el mantenimiento y conservación de éstas -art. 22.1 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC); art. 42 del Reglamento de Carreteras de Canarias (RCC), aprobado por el Decreto 131/1995, de 11 de mayo- para el uso al que están destinadas: la circulación de automóviles (art. 1.2 LCC, art. 2 RCC) por lo que debe mantener en condiciones apropiadas para la circulación las zonas de la carretera destinadas a ella que son exclusivamente la calzada (art. 14.1 LTCVM-SV y punto 53 de su Anexo, art. 30 RGC, Anexo nº 1 del RCC) y, en caso de emergencia o tratándose de determinados vehículos, el arcén (art. 15 LTCVM-SV, art. 36 RGC, Anexo nº 1 del RCC).

Los conductores que pretendan abandonar la vía deben cerciorarse de que pueden realizar la maniobra sin peligro, absteniéndose en caso contrario (art. 28.1 LTCVM-SV, art. 74.1 RGC). Si el conductor juzga que no existe ese peligro y decide realizar la maniobra de abandonar la calzada deberá hacerlo con la diligencia y

precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno (art. 9.2 LTCVM-SV, art. 3 RGC), en condiciones de controlar en todo momento a su vehículo (art. 11.1 LTCVM-SV, art. 17.1 RGC) y de manera que lo pueda detener dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 19.1 LTCVM-SV, art. 45 RGC).

De modo que si al abandonar la vía sufre un daño, será ya consecuencia de la inobservancia de las normas referidas, ya consecuencia de la aceptación de un riesgo inherente a la peligrosa actividad de la circulación y que se incrementa al transitar por zonas no destinadas a ella. En uno u otro caso ese daño o bien tiene la obligación de soportarlo el conductor, ya porque ha infringido esas normas, ya porque ha aceptado la posibilidad de su producción, o bien lo ha de soportar el autor de la infracción de las normas de seguridad vial que lo haya obligado a abandonar intempestivamente la calzada. Pero nunca los daños que se produzcan pueden ser considerados como la plasmación de un riesgo generado por la existencia del servicio público de carreteras.

No aceptar esta conclusión que imponen los datos normativos supone cargar, sin base jurídica alguna, sobre el servicio público de carreteras la obligación de mantener en condiciones de transitabilidad todos los terrenos adyacentes a las vías interurbanas. Esta traslación de responsabilidad es imposible jurídicamente, porque lo impide el régimen de los terrenos contiguos a la carretera.

En efecto, dichos terrenos, si no han sido expropiados para la construcción de la carretera, son de propiedad privada, sin que, obviamente, sobre su propietario o sobre la Administración pese la obligación de mantenerlos en condiciones para la circulación. Si han sido expropiados pertenecen a la zona de dominio público, la cual está destinada únicamente a las obras o instalaciones de servicios públicos (art. 25.3 LCC), no a la circulación; primero, porque para ello está la calzada y, en su caso, el arcén; segundo, porque esas obras e instalaciones son incompatibles con la circulación. Por consiguiente, la Administración no está obligada a mantenerla en condiciones de uso para el estacionamiento o circulación de vehículos.

De la Ley de Carreteras y su Reglamento resulta meridiano que el funcionamiento del servicio público de carreteras no comprende en el giro o tráfico administrativo típico de su actividad el mantener los terrenos adyacentes a la vía y comprendidos en las zonas de dominio público, servidumbre y afección en condiciones de seguridad

para que sobre ellos circulen y estacionen vehículos a motor. Más allá de los terrenos comprendidos en esas zonas el Ordenamiento jurídico no confiere ninguna potestad administrativa ni obliga a ninguna actividad a la Administración de carreteras.

No se trata sólo de un imposible jurídico, sino también material, porque en este plano únicamente se puede afirmar esa obligación de la Administración de mantener los terrenos adyacentes en condiciones para ese uso si se ignora la realidad de que las carreteras suelen transcurrir por una empinada ladera, al pie de taludes y de riscos, por el borde de acantilados, entre postes de instalaciones eléctricas y conducciones, a través de túneles o de puentes, por en medio de bosques o fincas cercadas, etc.

En el presente caso la cuneta es un elemento de la vía que no está destinado a la circulación, sino a la recogida de las aguas pluviales para evitar que discurran sobre la calzada convirtiéndola en peligrosa para la circulación. La profundidad conveniente de la cuneta está determinada por una serie de condicionantes como la pluviosidad de la zona o la pendiente de la carretera. Una cuneta de poca profundidad en una carretera de gran pendiente no tendrá el cauce suficiente para encaminar el torrente de las aguas que la desbordarán e inundarán la calzada. Si esa cuneta se rellena de piedras, la fuerza de las aguas las arrastrarán y acumularán sobre la calzada, que devendrá en doblemente peligrosa para el tránsito de los vehículos. En cualquier caso, como la cuneta no es un elemento de la carretera destinado a la circulación, los daños irrogados a los vehículos que circulen por ella no son de responsabilidad de la Administración.

Sin contar, finalmente, con que según resulta de la propia declaración del reclamante el posible nexo causal, si lo hubiera, se habría roto por la decisiva intervención de un tercero, pues, se recuerda, la salida de la zona de rodadura de la vía pública del vehículo finalmente siniestrado se debió para evitar la colisión frontal con un vehículo que circulaba en sentido contrario. Por todo ello es imposible jurídicamente considerar causa o concausa del surgimiento de los daños un elemento de la carretera no destinado a la circulación como es la cuneta.

C O N C L U S I O N E S

1. Injustificadamente, se incumple el plazo dentro del que la Administración ha debido resolver este expediente. No obstante, esa demora no obsta a la resolución del mismo.

2. El informe del Servicio que exige el art. 10.1 RPAPRP ha de ser emitido por órgano competente una vez integrados y analizados los diferentes informes parciales de los técnicos y agentes del servicio. Dicho informe debe proporcionar una explicación técnica de cómo el funcionamiento del servicio ha intervenido o no en la producción del daño alegado. De ahí que no pueda considerarse cumplido el trámite del informe preceptivo del Servicio con el realizado por la cuadrilla a la que corresponde la conservación del tramo de carretera donde se dice que ha acaecido el evento lesivo.

3. El informe del técnico de la Administración guarda silencio sobre dos cuestiones que le plantea el instructor y que son fundamentales, según el art. 13 RPAPRP, en los procedimientos de responsabilidad extracontractual de la Administración.

4. Ni la anchura de la calzada ni la visibilidad de la curva forman parte de la serie causal del resultado dañoso. No está acreditado que el punto donde se produjo el accidente coincida con el tramo donde existe una cuneta. En todo caso, el servicio público de carreteras no responde por los daños que sufran los vehículos al rodar por elementos de la carretera no destinados a la circulación. Por ello, es conforme a Derecho la desestimación de la pretensión indemnizatoria.