



Consejo Consultivo de Canarias

## DICTAMEN 454/2007

(Sección 2ª)

La Laguna, a 20 de noviembre de 2007.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Fuerteventura en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por J.P.L., en nombre y representación de J.D.S.R. y de I.C.S.R., por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras. Seguridad. Falta de señalización y de barreras de seguridad (EXP. 410/2007 ID)\*.*

## FUNDAMENTOS

### I

1. El presente Dictamen tiene por objeto el análisis de la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial derivado del funcionamiento del servicio público de carreteras, de titularidad autonómica, tramitado por el Cabildo de Fuerteventura, cuyas funciones de mantenimiento y conservación le fueron traspasadas en virtud del art. 2.1.A.1 del Decreto 162/1997, de 11 de julio, dictado con la cobertura del Estatuto de Autonomía de Canarias, arts. 22.3, 23.4 y 30.18, y de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, art. 5.2, en relación con los arts. 10.1, 32, 51 y 52, y disposición adicional segunda j) de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias. Posteriormente, la Ley 8/2001, de 3 de diciembre modificó la mencionada Ley 14/1990, entre otros aspectos, en lo relativo a las aludidas competencias en materia de carreteras, que dejan de ser delegadas en los Cabildos Insulares para transferirlas como propias de éstos. El Decreto 112/2002, de 9 de agosto, desarrolló la previsión legal de traspaso de funciones en esta materia de la Comunidad Autónoma a los Cabildos Insulares; y el Decreto 185/2002, de 20 de

---

\* PONENTE: Sr. Fajardo Spínola.

diciembre, reguló el consiguiente traspaso de servicios, medios personales y otros recursos necesarios para el ejercicio de la competencia transferida. Todo ello, sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria primera 4.c) de la citada Ley 8/2001.

2. Es preceptiva la solicitud de Dictamen, en virtud de lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, del Consejo Consultivo, solicitud remitida por el Presidente del Cabildo actuante, de conformidad con el art. 12.3 de la citada Ley.

3. Las reclamantes son las interesadas en el procedimiento por ser las perjudicadas en su persona, en la esfera física y moral, así como en su patrimonio por el daño por el que se reclama, por lo que gozan de capacidad para reclamar, si bien en este caso actúan por medio de representante acreditado como tal en el expediente.

Se presenta escrito de reclamación el 31 de julio de 2006 por un hecho acaecido el 21 de agosto de 2005, por lo que se reclama dentro del plazo legal al efecto (arts. 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y art. 4 del Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad patrimonial, aprobado por Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo).

La competencia para la tramitación y decisión del procedimiento corresponde al Cabildo de Fuerteventura, a quien le está atribuida la gestión del servicio de carreteras y su mantenimiento en buen estado, conforme a la normativa anteriormente invocada.

4. El hecho lesivo se produjo, según se desprende del escrito de reclamación, en la fecha antes señalada, conduciendo J.D.S.R., debidamente autorizada por su propietaria, copiloto en este caso, A.R.G.M., el vehículo por la carretera FV-10, Puerto del Rosario-El Cotillo, en dirección a El Cotillo.

Se indica en la reclamación que aquella *“circulaba normalmente, por debajo del límite de velocidad permitido, ya que no conocía la carretera, cuando al llegar al p.k. 21 de la referida vía, y por circunstancias extrañas a la conducción del vehículo, el mismo se salió por el margen derecho de la carretera, dado que no existía bionda o valla de protección que hubiera parado o frenado la marcha del vehículo. Además, no existía arcén, y existía una cuneta y talud de gran pendiente, por lo que el vehículo, al salirse de la carretera, bajó por la cuneta y ascendió por el talud volcando y quedando la conductora atrapada dentro del vehículo.*

*Para poder sacarla del vehículo tuvieron que acudir los bomberos, dado el estado en el que quedó el vehículo. Igualmente acudió la Guardia Civil de Tráfico, que instruyó el atestado y que define en el mismo, el tramo en el que ocurrió el accidente como "peculiar trazado de la vía" (f. 10 atestado).*

*El accidente -continúa el escrito- se produjo porque la vía no era segura, no contaba con las necesarias medidas de seguridad y de señalización, que pudieran, si no evitar, por lo menos aminorar las graves consecuencias que esa inexistente señalización y elementos de seguridad vial y medidas de protección, tuvieron para la conductora".*

Asimismo se indica en la reclamación que la Guardia Civil definió en la diligencia de Informe la carretera como "de peculiar trazado", ya que hay una sucesión de curvas a derecha e izquierda, no existen arcenes en el margen de la vía, hay una visibilidad reducida por el propio trazado de la vía, y la única señalización que existe es, al principio del trazado curvo, una señal vertical que avisa de la existencia de curvas a derecha e izquierda (P-14 b).

Se considera por la parte reclamante que «Pese a tratarse de un tramo muy peligroso por su peculiar trazado, curvas a derecha e izquierda, no existen biondas o vallas de seguridad en los bordes de la calzada, existiendo en el margen derecho por donde se salió el vehículo de la reclamante "un talud de gran pendiente". No existe una limitación específica que indique a los conductores la peligrosidad del tramo. No existe ninguna señal que indique la existencia de un peligro indefinido (P-50 Otros Peligros). Ni se advierte tampoco a los conductores de la existencia de un escalón lateral, señal que indica a los conductores peligro por la existencia de un desnivel a lo largo de la vía en el lado que indique el símbolo (P-30)».

Como consecuencia del accidente, se produjeron lesiones en la conductora, a quien se le diagnosticó traumatismo vertebromedular dorsal, por lo que ha sido declarada incapaz absoluta (A) para todo trabajo, por el Instituto Nacional de la Seguridad Social, en la fecha de 22 de noviembre de 2005, haciéndose constar la susceptibilidad de revisión de tal declaración desde el 1 de diciembre de 2005 según mejoría o agravación.

Asimismo se le han causado daños morales a su hermana, con quien convive y quien la ayuda.

Y, además de los daños personales, se han producido daños materiales generados por la situación de invalidez de la reclamante.

Se reclaman las siguientes cantidades en concepto de indemnización que se detallan: 19.398,94 euros de indemnización por incapacidad temporal; 783.707,68 euros de indemnización básica por lesiones permanentes; 17.888,80 euros por los gastos afrontados para poder iniciar su nueva vida (cama, colchón, ducha, ...); y 9.315 euros por tratamiento rehabilitador recibido. Todo ello hace un total de 830.309,74 euros.

Asimismo se solicitan 120.767,65 euros por perjuicios morales, de los destinados a los familiares próximos a incapacitado en atención a la sustancial alteración de la vida y convivencia derivada de los cuidados y atención continuada.

Junto con la reclamación se adjuntan los siguientes documentos: Poder de representación de quien actúa en este concepto, DNI de las interesadas, atestado nº 230/2005, instruido por la Guardia Civil de Tráfico, informes médicos del Hospital Universitario Insular Materno-Infantil, Dictamen Propuesta del Equipo de Valoración de Incapacidades de la Dirección General Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social, de 22 de noviembre de 2005, en el que se califica a la perjudicada como incapacitada permanente en grado de absoluta (A), pero con posibilidad de revisión según mejoría o agravación de su estado a partir del 1 de diciembre de 2005, y Resolución de 22 de noviembre de 2005 del Instituto Nacional de la Seguridad Social sobre prestación por incapacidad absoluta para todo trabajo. Se aportan, asimismo, facturas de obras y gastos en la vivienda, vehículo y rehabilitación de la lesionada, así como certificado de empadronamiento de C.S.R. en Telde.

## II

Desde el punto de vista formal, ha de advertirse que se ha sobrepasado el plazo para resolver, que es de seis meses, conforme resulta de aplicar los arts. 42.2 de la Ley 30/1992 y 13.3 del R.D. 429/1993. Subsiste, no obstante, la obligación de resolver [arts. 42.1 y 43.4.b) de la propia Ley 30/1992]. Ello, sin perjuicio de las consecuencias que pueda conllevar la resolución extemporánea (art. 141.3 de la Ley 30/1992).

(...)<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Texto suprimido al ser mera descripción de hechos y/o trámites.

### III

1. En cuanto al fondo del asunto, la Propuesta de Resolución, como se ha indicado, viene a desestimar, y lo hace con fundamento en el atestado de la Guardia Civil y en el informe del Servicio, que incorpora informe realizado por la empresa G., sobre seguridad vial del tramo comprendido entre los p.k. 20,500 al 21,500 de la carretera FV-10 (Puerto del Rosario-El Cotillo) en el estado de somnolencia del conductor.

2. A lo largo del procedimiento se expone por la parte reclamante que el resultado tan grave generado como consecuencia del accidente por el que se reclama se debió a la ausencia de adecuada señalización a lo largo de la vía, así como a la falta de la valla de protección, lo que hubiera evitado el vuelco del vehículo y sus dramáticas consecuencias para la conductora. A ello se añade, en fase de alegaciones, que la causa por la que la conductora perdió el control del vehículo fue la presencia de sustancias en la calzada.

Pues bien, para comenzar hay que indicar que ha de excluirse como acreditada causa del accidente la presencia de cualquier sustancia en la vía pues, el atestado de la Guardia Civil señaló que la calzada estaba limpia y seca, y sin obstáculos. Nada se dijo en el momento del accidente por la acompañante de la conductora en contra de este dato, habiéndosele tomado declaración por la Guardia Civil, que se incorpora al atestado, ni tampoco en su reclamación por las interesadas, a pasar de que parafrasean casi el total del atestado en apoyo de su tesis de que se trataba de una carretera peligrosa, ni menos aún en la fase probatoria de este procedimiento. No es justificable que en contra de todo lo actuado aparezcan dos declaraciones juradas, cuyos firmantes pudieron haberse propuesto como testigos para la prueba oportuna en su momento, contraviniendo el sentido de las afirmaciones hechas a lo largo del expediente, máxime cuando no sólo contradicen la propia versión de las interesadas sino la de una de los testigos y, en especial, la de la Guardia Civil, que quedó plasmada en el mismo momento del accidente por inspección ocular.

Sentado esto, ha de añadirse otro dato, que es el relativo a la causa de la producción del accidente, ya descartada la de la presencia de sustancia deslizante en la calzada.

En este sentido, hemos de referirnos, una vez más, al atestado de la Guardia Civil, que en su diligencia de informe viene a afirmar que *“Es parecer de la Fuerza Instructora que el accidente se produjo como consecuencia de “la distracción o*

*desatención en la conducción, por parte de la conductora del vehículo turismo”, lo que unido al desconocimiento del peculiar trazado de la vía, una mala maniobra a la hora de intentar controlar el vehículo -volantazo- motivó “LA SALIDA DE VÍA DEL VEHÍCULO POR EL MARGEN DERECHO Y POSTERIOR DESARROLLO DEL ACCIDENTE”.*

Además, en el propio escrito de iniciación la parte reclamante reconoce que no conocía la carretera, pero, probablemente tampoco dominaba el vehículo, pues era propiedad de la acompañante.

3. En cuanto a los elementos a los que se imputa la generación de los daños tan graves producidos como consecuencia del accidente, son de dos tipos; por una parte, la inadecuada señalización de la carretera; y, por otra, de ausencia de barrera de contención de vehículos, todo ello, partiendo de que se trataba de una carretera que se considera por la parte reclamante como especialmente conflictiva dada la cantidad de curvas a un lado y a otro.

4. En cuanto al primer punto, la Propuesta de Resolución destaca cómo la parte reclamante extrae de la diligencia de informe, según la cual se trata de una vía con “peculiar trazado” que nos encontramos ante una carretera o tramo peligroso, por tratarse de una sucesión de curvas de izquierda a derecha, conclusión que no deduce la Guardia Civil. Ahora bien, se remite la Propuesta de Resolución, adecuadamente, a los extremos estudiados en el informe de G. en relación con la seguridad de la vía que nos ocupa, sobre todo porque parte la Propuesta de Resolución, como ya indicamos antes, de que en la propia diligencia de informe se recoge expresamente que es parecer de la Fuerza Instructora que el accidente tiene su origen en la conducción de la perjudicada.

Ya el informe del Servicio afirmaba, en coherencia con el informe de G., que fue solicitado por aquél, que la señalización era correcta; que no existen factores geométricos del trazado que hagan considerar el tramo de carretera en cuestión como especialmente conflictivo, pudiéndose circular sin tener que tomar especiales medidas de prevención en la conducción, salvo en dos puntos perfectamente señalizados; y que, por la configuración del terreno existente, en la sección de carretera donde el vehículo se sale de la calzada, y fundamentalmente por la limitación de velocidad que imponen las condiciones geométricas, la Instrucción de Carreteras no establece la obligación de colocación de sistemas de contención lateral en los márgenes (sólo es necesario en taludes con terraplén y no en talud de desmonte, como es el caso); además, el tramo no ha sido considerado de concentración de accidentes según los umbrales que al respecto establece el

Ministerio de Fomento, porque el nivel de siniestralidad en función del número de vehículos que circulan por ese tramo es muy bajo, y, por ello, no se considera como peligroso.

Efectivamente, el estudio elaborado por la empresa G., señala expresamente, respecto al trazado (págs. 90-92): *“Del análisis en detalle realizado en la totalidad del itinerario, puede afirmarse que el trazado no puede considerarse como especialmente conflictivo, ya que según la Instrucción de Carreteras solo existe una curva en la que el conductor deba trazar con mayor precaución y es la que se ubica en el pk 19+950 (un kilómetro antes del punto en el que se produce el accidente) en gran medida por acceder de un tramo recto en el que los conductores pueden ir sensiblemente más rápidos y por tanto entrar a la misma a velocidad inadecuada.*

*Esa curva se encuentra bien señalizada según lo establecido por la Instrucción de Carreteras, aunque puedan mejorarse algunos aspectos destinados a recordar al usuario la necesidad de moderar la velocidad y mejora del balizamiento existente.*

*A partir de esa curva el trazado va ejerciendo una labor de filtrado, de forma que las velocidades de aproximación a las distintas curvas no superan los umbrales críticos que establece la Instrucción para recorrer con el margen suficiente de seguridad cada una de las curvas, por lo que no es recomendable señalarlas.*

*Es preciso remarcar en este punto que un principio básico en la señalización es precisamente señalar lo estrictamente necesario, ya que de esta manera el usuario deberá percibir con un mayor nitidez los casos que resulten especialmente conflictivos del itinerario.*

*Este proceso se altera cuando se acomete la curva número 5 situada en el pk 20+810, (curva en la que se produce el accidente); en este caso, su geometría impone recorrerla a una velocidad próxima a los 60 kms/h. Como de la curva anterior se sale a una velocidad superior a 75 Kms/h se supera el umbral establecido mediante el cual se debe avisar al usuario de dicha circunstancia.*

*Este aviso se realiza a través de la señalización que existe en la propia vía, ajustándose estrictamente a lo establecido por la Instrucción de Carreteras, estando además ubicada en la sección correcta, por lo que teóricamente debe cumplir perfectamente la misión para la que le ha sido encomendada.*

*Por último la curva del pk 20+910 puede recorrerse sin problemas ya que la anterior actúa de filtro de velocidad, por lo que no se hace necesario instalar señalización que avise de algún tipo de peligro.*

*Por tanto, puede afirmarse que la señalización existente en las proximidades de la curva en la que se produce el accidente es la correcta, cumpliendo escrupulosamente los requisitos que al respecto impone la Instrucción de Carreteras.*

En la página 118 se indica asimismo: *“La no conflictividad del tramo queda igualmente constatada si se considera el número de accidentes que se han producido en el mismo; de hecho, los resultados estadísticos ponen de manifiesto que de los cerca de nueve millones de usuarios que han circulado por esta sección en cinco años solo se han presentado problemas en seis de ellos; si las cifras se trasladan al índice de peligrosidad del tramo, se obtiene que al compararlo con el que establece el Ministerio de Fomento para calificar un tramo como concentración de accidentes, no llega ni siquiera a la mitad del valor exigido por este Organismo ya que el Ministerio adopta 126, obteniéndose 66,23 para la sección más favorable ubicada entre los pp.kk. 20 al 21.*

*En consecuencia, la información existente en la vía en forma de señales se encuentra acorde a las especificaciones que al respecto establece la Instrucción de Carreteras, por lo que cualquier usuario que circule por esta sección en condiciones adecuadas de velocidad y atención a la circulación no tendrá problemas que afecten a su seguridad vial, tal y como confirman las escasas magnitudes de accidentalidad que presentan en el tramo para un periodo continuado de cinco años”.*

Pues bien, como determina el informe aludido, la señalización en la vía es la adecuada, según la normativa aplicable al efecto, así, tal y como se indica por el atestado de la Guardia Civil, la conducción de la interesada se vio afectada por la señal de “Curvas peligrosas hacia derecha e izquierda” y “Peligro por proximidad de curvas peligrosas próximas entre sí; la primera, hacia la izquierda”, lo que coincide con el trazado de la vía, según se indica por el atestado.

Por ello, no puede alegar la perjudicada que no estuviera advertida del riesgo de la vía, sin que fuera precisa, por otra parte, una continua red de señales complementarias, pues es un principio, tal como se enuncia por el informe de G., el limitar la señalización de la vía a la necesaria. En este sentido, podemos observar lo determinado por la Instrucción 8.3-IC, en cuyo apartado 5, relativo a “Elementos de señalización, balizamiento y defensa”, se viene a sentar la regla de que: *“Deberá emplearse el mínimo número de señales que permita al conductor consciente prever*



*y efectuar las maniobras necesarias con comodidad, evitando recargar su atención con señales innecesarias o cuyo mensaje sea evidente”.*

Por otra parte, en relación con la alusión que se hace en la reclamación a la existencia de velocidad máxima permitida, fijada en 90 km/h, y no alterada para los tramos de curvas, ha de reiterarse la aclaración realizada por el informe de G., cuando viene a diferenciar los conceptos de velocidad permitida (en este caso 90 km/h) y velocidad recomendada. Se afirma en aquel informe: *“Es un concepto erróneo establecer que las velocidades de circulación coinciden con las velocidades máximas que se establecen para determinados tipos de carreteras; así, en el parte de accidente es la propia Guardia Civil de Tráfico la que induce a este error, pues indica que la limitación genérica es de 90 km/h, término que es correcto, pero que indica que en esta carretera no se puede circular a velocidad mayor de 90 km/h, pero pueden existir, y, de hecho existen, tramos en los que la velocidad de recorrido puede ser menor y en ellos el conductor debe adaptarse a la citada velocidad; es por este motivo por el que las señales genéricas de limitación de velocidad a 90 km/h se sitúan en secciones de la vía en las que se pueda superar dicha velocidad como son las secciones rectas (se aporta fotografía al efecto).*

Y continúa este informe: *«La Ley de Seguridad Vial es meridianamente clara en este concepto ya que en el art. 19 punto primero dice textualmente: “Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse».*

Así pues, una cosa es cuál sea la velocidad máxima objetivamente permitida en la vía, sin atención a las características de cada conductor, y otra distinta la recomendada en concretos lugares de la misma, como es el caso de estas diversas curvas a derecha e izquierda. Además, no es lo mismo el modo de conducir de un conductor experto y conocedor del lugar, que de un conductor novel o no conocedor del mismo; y es que, aún teniendo en cuenta que el máximo permitido es 90 km/h, sin embargo cada conductor tiene su propia velocidad recomendada, que será en todo caso la que sea adecuada a su dominio del vehículo, su conocimiento de la

conducción y de la vía por la que circula, así como por cómo le afecten en su caso concreto los elementos externos propios de la vía.

En el presente caso, la conductora, a pesar de reconocer no conocer la vía, de conocer que estaba llena de curvas, de lo que estaba advertida por las señales pertinentes, y de conducir un vehículo que no era suyo, por lo que debía presuponerse que no tenía pleno dominio de su modo de reaccionar ante una contingencia inesperada, condujo a una velocidad casi al límite de la máxima en toda la vía, y desde luego excesiva para su caso, incumpliendo las normas que a todo conductor se imponen.

5. El segundo aspecto al que se imputa no ya el accidente mismo sino las consecuencias tan gravosas del mismo, como se ha indicado, es la ausencia de valla de protección.

En este punto, es aplicable la Orden Circular 321/1995 T y P, de 12 de diciembre de 1995, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, comprensiva de "Recomendaciones sobre sistemas de Contención de Vehículos", que objetiva los estándares de seguridad vigentes en la materia utilizables como patrón de referencia a la hora de valorar la concurrencia de un funcionamiento anormal de la Administración, a falta de regulación autonómica al efecto.

En tal Orden, como plasma el informe al que nos venimos refiriendo, se establece como zona susceptible de implantación de barreras de seguridad aquella en la que la distancia de un obstáculo rígido o zona peligrosa al borde de la calzada sea inferior a las cantidades que en él se exponen, en función del tipo de alineación y de las inclinaciones transversales del terreno en el que se hayan.

En el presente caso, se indica que *"El tipo de accidente considerado es el calificado en la Instrucción como normal, ya que son los que pueden asimilarse a las características que se establecen en este trazado, ya que no existen vías férreas, obras de paso, etc.*

*En los accidentes considerados como normales, la condición para la instalación de las barreras pasa porque la velocidad de proyecto de la vía sea superior a 80 km/h. En este sentido, velocidad de proyecto queda definida por la Instrucción como la velocidad a la que se puede circular por la vía en función de las características geométricas mínimas de los elementos de trazado, manteniendo en todo caso las condiciones de comodidad y seguridad.*

*Por tanto, será necesario calcular la velocidad específica del tramo objeto de estudio para determinar si en las secciones que superan la velocidad de 80 km/h se da alguna de las circunstancias que establece la Instrucción y que cita ésta”.*

Así, se indica por el informe de seguridad que: *“Para la recomendación de la instalación de barreras por la existencia de alguna de las características que enuncia la Instrucción, se calculan las velocidades medias de proyecto cada 30 m., utilizando los resultados de las medidas geométricas que G. realizó en el año 2005 en la totalidad de la Red, por unidades de sección de 10 m. de carretera, los datos que se obtienen son los que se especifican en el gráfico que se expone en el presente apartado”.*

De aquel gráfico *“Se puede apreciar, continúa el informe, que la velocidad de proyecto en el tramo es inferior al umbral de 80 km/h estipulado en la Norma; por tanto, en esta sección, la Instrucción no obliga a implantar sistemas de contención lateral”.*

Y añade: *“La norma siempre tiene que dictar directrices acordes a las condiciones normales de circulación que se presenten en la vía y en este caso al no existir una velocidad elevada de proyecto, los propios márgenes de la carretera en la que exista un terreno con un talud más o menos pronunciado actuará de contención del vehículo en caso de salida”.*

Así, en el presente caso, y respondiendo a la cuestión que se plantea por las reclamantes acerca de por qué no continuó por toda la vía la bionda existente en algunos tramos, el informe señala que, como se aprecia en la foto que se adjunta, la bionda de protección lateral que impide la salida de los vehículos en el tramo de fuerte desnivel en ambos márgenes termina en los puntos en los que dicho desnivel desaparece.

6. A mayor abundamiento, en el informe al que nos venimos refiriendo se constata que la consideración que funda la reclamación efectuada, de que la gravedad del daño producido se generó por el vuelco del vehículo como consecuencia de la ausencia de valla de protección, no tiene fundamento. Se afirma, pues, que no es evitable el vuelco necesariamente por la presencia de barreras, que en este caso dependió de la velocidad, radio de giro, y otras circunstancias del accidente, hubiera habido o no barrera. De hecho, se mencionan casos en los que en iguales circunstancias, pero habiendo barrera, el vuelco se produce igualmente.

7. Por todo lo expuesto, entendemos que no hay responsabilidad de la Administración, en este caso, por los daños por los que se reclama, la señalización fue correcta por parte de la Administración, no siendo, por otra parte, exigible la presencia de barrera de protección, pues ya la función de contención del vehículo viene a realizarse por el elemento natural del talud. Y, en cualquier caso, no es posible afirmar que el vuelco del vehículo se hubiera evitado de haber valla de protección junto al talud.

Sin embargo, ha de destacarse que, curiosamente, siendo la ausencia de valla de protección uno de los puntos controvertidos de la reclamación de la parte interesada, nada se diga de ello en la Propuesta de Resolución, por lo que en este sentido deberá completarse.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución es conforme a Derecho, si bien con la aclaración indicada en el párrafo final del Fundamento III.7, debiendo desestimarse la pretensión de las reclamantes.