



Consejo Consultivo de Canarias

## D I C T A M E N 1 5 6 / 2 0 0 9

(Sección 1ª)

La Laguna, a 1 de abril de 2009.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado de oficio por diligencias de la Policía Local del Ayuntamiento de la Aldea de San Nicolás, por daños ocasionados en el vehículo propiedad de F.M.R., representado por J.R.M.D., como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras. Desprendimiento de piedras (EXP. 94/2009 ID)\*.*

## F U N D A M E N T O S

### I

1. Se dictamina la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado de oficio por el Cabildo Insular de Gran Canaria, por daños materiales que se imputan al funcionamiento del servicio público de su competencia administrativa.

2. La solicitud del Dictamen es preceptiva, en virtud de lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias. Está legitimado para recabarlo el Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, de conformidad con el art. 12.3 de la citada Ley.

3. En la denuncia de los hechos, efectuada el 25 de febrero de 2008, a las 09:35 horas, por el conductor del vehículo siniestrado, ante la Policía Local de La Aldea de San Nicolás, se manifestó lo siguiente: ese mismo día, sobre las 07:20 horas, cuando circulaba con el vehículo de su propiedad por la carretera GC-200, aproximadamente a la altura del p.k. 200, en la zona conocida como el "Andén Verde", cayeron sobre su vehículo diversas piedras procedentes de un talud cercano a la calzada, que le

---

\* **PONENTE:** Sr. Bosch Benítez.

causaron desperfectos en guardabarros trasero, en el techo, en el parabrisas delantero, en el lateral derecho y el capó de su vehículo, valorados en 1.664,47 euros.

4. En el presente caso, son de aplicación, aparte de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y su Reglamento, que se aprueba por el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, tanto la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC), como el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial, aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, siendo una materia no desarrollada por la Comunidad Autónoma de Canarias, aun teniendo competencia estatutaria para ello. Asimismo, es de aplicación específica la normativa reguladora del servicio público de referencia.

## II

### 1.<sup>1</sup>

2. Por otra parte, en cuanto a la concurrencia de los requisitos constitucional y legalmente establecidos para hacer efectivo el derecho indemnizatorio, regulados en el art. 106.2 de la Constitución y desarrollados en los arts. 139 y ss. LRJAP-PAC, se observa lo siguiente:

El afectado es titular de un interés legítimo, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 139.1 LRJAP-PAC, puesto que alega haber sufrido daños materiales en el vehículo de su propiedad. Por lo tanto, tiene legitimación activa para presentar la reclamación e iniciar este procedimiento en virtud de lo dispuesto en el art. 142.1 LRJAP-PAC. Su representación ha quedado, por lo demás, acreditada correctamente.

La competencia para tramitar y resolver el procedimiento incoado corresponde al Cabildo Insular de Gran Canaria, como Administración responsable de la gestión del servicio público presuntamente causante del daño.

En este caso el procedimiento se inició dentro del plazo de un año posterior a los hechos, tal y como exige el art. 142.5 LRJAP-PAC.

El daño es efectivo, evaluable económicamente y está individualizado en la persona del interesado, de acuerdo con lo prescrito en el art. 139.2 LRJAP-PAC.

---

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

### III

1. La Propuesta de Resolución es de carácter desestimatorio al considerar el órgano instructor que si bien se ha demostrado el accidente no se ha probado, empero, que el accidente se hubiera producido en el modo referido por el reclamante. Por otra parte, se argumenta que las piedras estuvieron poco tiempo sobre la calzada, ya que pasaron por última vez antes del siniestro entre las 15:05 y 16:10 horas.

2. En este caso, la Administración comete errores en la apreciación del accidente, puesto que éste se produjo a las 07:27 horas (página 1 del expediente) y no a las 20:00 horas como se afirma en la Propuesta de Resolución y, además, el accidente no se produjo porque el afectado colisionara con unas piedras que estaban situadas sobre la calzada, sino que éstas cayeron sobre su vehículo, directamente, desde el talud.

Así mismo, el accidente se denunció poco después de ocurrido, lo que permitió a la Policía Local comprobar la veracidad de lo alegado. En efecto, el vehículo presentaba desperfectos en su capó, techo, parabrisas delantero, entre otros, que son los que normalmente se producen por la caída de piedras sobre un vehículo.

Además, se informó de que los taludes en esa zona están compuestos de rocas estables, pero que cuando llueve se producen desprendimientos y ese día llovió y se recogieron piedras en la zona.

Por lo tanto, ese conjunto de elementos probatorios, de carácter indiciario, a los que hay que añadir la factura de reparación de los desperfectos que consta en el expediente, permiten demostrar que el accidente se produjo en el modo denunciado ante la Policía Local.

3. En lo referente al funcionamiento del servicio, éste ha sido deficiente, toda vez que dichos taludes, especialmente en los lugares más peligrosos, carecen de las medidas de seguridad adecuadas que les permitan cumplir su obligación de garantizar la seguridad de los usuarios de sus carreteras.

A mayor abundamiento, tampoco se ha demostrado que se lleven a cabo las necesarias tareas de saneamiento y control, que se deben realizar con mayor intensidad, aumentando la frecuencia y medios requeridos para prestar el servicio, cuando llueve o hay temporal, siendo insuficiente que acudan sólo cuando se ha producido algún desprendimiento.

4. Finalmente, por lo que respecta a la señal de advertencia de peligro a la que alude la Propuesta de Resolución en su Fundamento Jurídico 5º, resulta obligado precisar que, con los presupuestos y precedentes arriba expuestos, estando los diversos medios antes relacionados a utilizar por la Administración gestora del servicio prestado en la zona (en orden a evitar los desprendimientos o, al menos, limitar o minimizar los daños que generan a los usuarios) disponibles para sus Servicios en el estado de la técnica actual en la materia, con costes diversos pero en ningún caso en cuantía suficiente para descartar su uso, al menos totalmente, por ser desproporcionada o inasumible presupuestariamente, no cabría aducir aquí la causa de no indemnizabilidad contemplada en el art. 141.1, segundo párrafo LRJAP-PAC.

Así, no sólo los daños son previsibles, con riesgo generado desde luego en el ámbito de prestación del servicio y plasmado por las condiciones en que se efectúa, sino que son total o al menos parcialmente evitables, por lo que es exigible que se proceda como se ha indicado en la realización de las funciones de control y saneamiento de la carretera y sus taludes adyacentes, cumpliéndose el nivel exigible de funcionamiento del servicio.

En esta línea, no es admisible que, de acuerdo con lo antedicho, conociendo la frecuente y asumida caída de piedras en la carretera en cuestión, en toda o en varias partes de ella, llueva o no y antes, durante o después de llover o hacer viento, y que tales caídas han generado en múltiples ocasiones diversos tipos de daños a los usuarios, año tras año y en cualquier época de éste, la Administración se limite a colocar una señal irregular, de eficacia escasa y cumplimiento inútil o impracticable y ajena al correcto y exigible uso y control de la vía; o bien, a alegar sin más, o sin siquiera efectuar intento de actuación al respecto, que los medios a utilizar para realizar sus funciones y prestar debidamente el servicio son de uso complicado o coste excesivo.

Es de tener en cuenta que el problema parece limitado, dados los antecedentes de accidentes ocurridos en tal vía, a una parte no muy extensa de ésta, sin poderse nunca olvidar que, aunque sea calificada de carretera secundaria, es la única vía de comunicación en la zona y ha de ser utilizada por los usuarios, especialmente habitantes de aquella, inexorable y constantemente.

En todo caso y conocidos estos antecedentes y su causa, ha de observarse que en el supuesto de lluvia o tiempo desfavorable, pronosticado o efectivo, lo procedente es que se refuerce el control de la vía y, en particular, de los puntos conflictivos de la misma, con carácter preventivo, acordándose en su caso el cierre temporal y/o

limitado, pero no acudir a esos puntos tras producirse los desprendimientos o, aun menos, los accidentes por ellos generados.

5. En definitiva, se ha probado la existencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y los daños padecidos por el afectado, sin que concurra, en este caso, concausa alguna.

6. La Propuesta de Resolución, de sentido desestimatorio, no es conforme a Derecho en virtud de las razones ya expresadas.

Al reclamante le corresponde la indemnización solicitada, justificada debidamente, y que se ha de actualizar de acuerdo con lo establecido en el art. 141.3 LRJAP-PAC.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución examinada no se ajusta al Ordenamiento Jurídico, puesto que se ha acreditado la existencia de relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y el daño producido, debiéndose indemnizar al reclamante en la forma expuesta en el Fundamento III.6.