



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 3 6 1 / 2 0 1 4

(Sección 1ª)

La Laguna, a 9 de octubre de 2014.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en nombre y representación de (...), que a su vez actúa en representación de su hijo (...), por lesiones personales y daños morales ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público viario (EXP. 335/2014 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

I

1. El objeto del presente dictamen es el proyecto de orden del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial por la que se resuelve la reclamación de responsabilidad patrimonial instada por la representación de (...).

2. Se reclama una indemnización de 2.356.048,52 euros. Esta cuantía determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial para solicitarlo, según los arts. 11.1.D.e) y 12.3 de la Ley del Consejo Consultivo de Canarias, en relación el primer precepto con el art. 142.3, de carácter básico, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC).

3. Concorre el requisito de no extemporaneidad de la reclamación según declaró la Sentencia 76/2012, de 16 de marzo, del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 2 de Las Palmas de Gran Canaria, confirmada por la Sentencia, de 18 de febrero

* Ponente: Sr. Lorenzo Tejera.

de 2013, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias que es firme.

4. El evento lesivo por el que se reclama acaeció el 20 de marzo de 2004 en la autovía GC-1 a la altura del punto kilométrico 24+450.

5. En esa fecha, según expresa la Propuesta de Resolución, ese tramo estaba afectado por la obra "Acondicionamiento de la Autopista GC-1. Tramo: Aeropuerto-Enlace de Maspalomas" que se iniciaron el 8 de julio de 2003 y que finalizaron el 30 de junio de 2007, tal y como figura en el acta de recepción de las obras de 26 de septiembre de 2007. Este documento no figura en el expediente.

6. La Administración autonómica es titular de la autovía GC-1, pero en virtud del Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración autonómica a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional, las funciones de conservación y mantenimiento de dicha vía le correspondían desde el 20 de marzo de 2003 al Cabildo Insular de Gran Canaria. Esas funciones de conservación y mantenimiento comprenden, según el art. 2.A.1.c) del Decreto 112/2002, las actuaciones para la mejora de la explotación y funcionalidad de la carretera según la normativa vigente, por lo que a la Administración insular le corresponde mantener en dicha vía las condiciones de seguridad exigidas por la normativa técnica vigente en cada momento.

Pero, independientemente de que en la fecha de producción del accidente no se estuviera ejecutando obras en el tramo de la vía donde se produjo, puesto que las obras de acondicionamiento se iniciaron el 8 de julio de 2003 y finalizaron el 30 de junio de 2007, según la mencionada acta de recepción de obras, las funciones de conservación y mantenimiento del Cabildo habían quedado suspendidas y le correspondían a la Administración autonómica en virtud de la disposición adicional segunda del Decreto 112/2002, de 9 de agosto, por lo que ésta está legitimada pasivamente frente a la reclamación interpuesta; sin que obste a esta legitimación pasiva ni que el tramo concreto en el momento del accidente no estuviera afectado por las obras, ni por tanto que el mal funcionamiento del servicio que se alega no consista en un hecho relacionado con la ejecución de las obras, sino con las condiciones de seguridad de la vía. Desde el momento en que se iniciaron las obras quedaron suspendidas las funciones de conservación y mantenimiento del Cabildo y por tanto éste no está legitimado pasivamente frente a la presente reclamación.

Por la razón de que el mal funcionamiento del servicio que se alega no consiste en un hecho relacionado con la ejecución de las obras, el Ministerio de Fomento, que era al que correspondía la contratación de las obras y su dirección, control, vigilancia e inspección, tampoco está legitimado pasivamente. Las Sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo en Santa Cruz de Tenerife del Tribunal Superior de Justicia de Canarias nº 298/2004, de 30 de marzo, nº 304/2004, de 30 de marzo, nº 324/2004, de 6 de abril, nº 607/2004, de 22 de junio, nº 614/2004, de 24 de junio, nº 817/2004, de 13 de octubre, nº 891/2004, de 11 de noviembre, y nº 332/2005, de 5 de julio, que afirman la legitimación pasiva del Ministerio de Fomento frente a reclamaciones de responsabilidad patrimonial por la ejecución de obras en carreteras de titularidad autonómica en virtud del convenio de colaboración de 1997 entre la Administración central y autonómica en materia de carreteras, fundamentan tal afirmación en la circunstancia de que en los tramos donde habían acaecido los hechos lesivos se estaban ejecutando obras contratadas y bajo la dirección del Ministerio de Fomento y esos hechos lesivos estaban en relación con dicha ejecución.

Por esta razón, esa doctrina jurisprudencial no es trasladable al presente supuesto porque, como se indicó, en el tramo no se estaban ejecutando obras ni por ende el hecho lesivo guarda relación con su ejecución.

En definitiva, es la Administración autonómica la única que está legitimada pasivamente.

II

1. La descripción del accidente, según el atestado de la Guardia Civil de Tráfico obrante en el expediente, es la siguiente:

El vehículo (...) (...) de matrícula GC-(...) circulaba a las 3:20 horas de la madrugada conducido por el reclamante por la vía GC-1 en dirección a Las Palmas cuando embistió al vehículo (...) de matrícula (...) que circulaba delante a una velocidad aproximada de 100 km/h por el carril derecho. Tras esta primera colisión el vehículo del reclamante se salió de la vía por el margen izquierdo, cruzó oblicuamente la mediana terrera de separación de carriles durante unos cuarenta metros sin frenar e invadió la calzada del sentido contrario quedándose parado y sin luces ocupando de forma oblicua ambos carriles, y contra él chocó posteriormente el vehículo (...) (...) de matrícula (...) por embestida lateral central derecha. Tras esta colisión el turismo (...) (...) quedó detenido en la calzada con su rueda delantera

izquierda en el carril izquierdo. Posteriormente se produce una colisión con raspado negativo entre el (...) (...) y otro vehículo que circulaba por esa calzada con sentido al sur. El Atestado refiere que donde ocurrió el accidente fue un tramo recto a nivel, que la calzada tenía dos carriles para cada sentido de la marcha con una anchura cada uno de 3,60 metros aproximadamente, que los márgenes para el sentido Sur-Las Palmas, eran a la izquierda, arcén practicable de unos 0,90 metros de anchura, seguido de mediana terrera de separación de carriles. A la derecha, arcén practicable de unos 2,25 metros de anchura, seguido de cuneta terrera, seguida a su vez de carril de vía de servicio.

Los márgenes para el sentido Las Palmas-Sur eran, a la izquierda, arcén practicable de unos 0,90 metros de anchura seguido de mediana terrera de separación de carriles; a la derecha, arcén practicable de unos 2 metros seguido de bionda de seguridad, seguida de talud negativo.

El atestado también expresa que la vía estaba dotada de las marcas viales consistentes en líneas longitudinales continuas de separación de carriles y bordes, que el firme de la calzada era de aglomerado asfáltico en buen estado de conservación y rodadura, seco y limpio; que la intensidad de la circulación era fluida y que las condiciones atmosféricas eran buenas y no afectaban a la seguridad vial.

El Atestado no refiere que el tramo se encontrara en obras, lo que es coherente con estos dos hechos que constata: Que no existía señalización circunstancial que modificara el régimen de la vía, y que la limitación específica de velocidad en el tramo era de 120 km/h, la cual coincidía con la limitación genérica de velocidad en la vía.

Según el parecer de la fuerza instructora, el accidente se produjo como consecuencia de “posible distracción o desatención de la conducción por parte del turismo (...) (...) (...)”.

A consecuencia del accidente resultaron dos heridos graves, cuatro heridos leves y daños materiales en cuatro vehículos.

De esos heridos graves uno fue el reclamante que sufrió lesiones neurológicas graves que le han dejado en situación de coma vigil.

2. El escrito de reclamación, con apoyo en un dictamen pericial, atribuye la causa probable de esas lesiones al impacto del vehículo del reclamante por el vehículo (...) (...) que se encontró a aquél invadiendo la calzada por la que circulaba. Para afirmar que ésa fue la causa probable del origen de esas lesiones y no

la embestida del vehículo del reclamante con aquel que circulaba delante de él en el sentido de su marcha, se dice que esa colisión genera lesiones cervicales por el movimiento brusco de la cabeza o fracturas de muñecas y no traumatismos craneales.

Este es un juicio de probabilidad: Que una colisión por alcance de un vehículo no origine traumatismos craneales depende de la violencia de esa colisión. Las fotografías del Atestado que incorpora el dictamen pericial muestran profundamente deformada y desplazada hasta el respaldo del asiento del conductor la trasera del vehículo al que embistió por detrás el vehículo del reclamante cuyo frontal aparece también completamente arruinado en el punto del impacto, lo cual demuestra que fue una colisión de gran violencia. A ello se une el hecho de que el vehículo del reclamante estuvo rodando unos cuarenta metros en línea oblicua por la mediana de separación de ambas calzadas sin dejar huellas de frenada, sino sólo de rodadura - todos los demás vehículos dejaron huellas de frenada- lo cual es indicio de que el conductor ya no estaba consciente, por lo que no se puede afirmar que el origen de los traumatismos craneales se debió pura y exclusivamente a la segunda colisión y que en su producción no intervino la primera. Sin una prueba cumplida y cabal de que las lesiones por las que se reclama tuvieron pura y exclusivamente su origen en la segunda colisión sin interferencia ninguna de la primera, carece de fundamento la argumentación del reclamante para imputar al servicio público de carreteras la responsabilidad patrimonial de esas lesiones. Como tal prueba no ha sido aportada, por este único motivo debe ser desestimada la pretensión resarcitoria por no estar acreditado el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público de carreteras y el daño alegado.

III

1. El escrito de reclamación afirma que el vehículo del reclamante no habría irrumpido en la calzada del sentido contrario y por ende el (...) (...) no habría colisionado con él causando esos traumatismos craneales si las dos calzadas hubieran estado separadas por barreras de seguridad, porque estas habrían retenido al vehículo e impedido por tanto que invadiera la calzada opuesta.

Respecto al análisis de esta alegación no se puede añadir más al realizado por la Propuesta de Resolución. Ésta, con apoyo en los informes técnicos pertinentes, concluye que cuando fue ejecutada la obra "*Maspalomas. Tramo Gando a Tarajalillo*", la carretera y en concreto, el tramo de la misma en el que tuvo lugar el

accidente dañoso, cumplía con las condiciones exigidas por la reglamentación técnica, respondiendo y ajustándose a la misma, la Orden Circular 229/71, de febrero de 1971. Después continúa diciendo:

«No obstante, vamos a pasar analizar, si en la fecha en la que ocurrió el incidente dañoso, el 20 de marzo de 2004, y habida cuenta de que las condiciones que debían reunir las barreras de seguridad se regían por la Orden Circular 321/95 T y P de 12 de diciembre de 1995, por la que se aprueban las "Recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos" y su Anexo "Catálogo de sistemas de contención de vehículos", recomendaciones éstas redactadas por la Dirección General de Carreteras dependiente del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que sustituye a la Orden Circular 229/71, se cumplían las condiciones de seguridad exigidas en la misma; significando que ante la ausencia de normativa e instrucciones propias en esta Comunidad Autónoma aplicable, la instalación de barreras de seguridad en las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, se tiene que regir por la normativa estatal.

Consecuentemente, el tramo de vía en el que ocurrió el incidente dañoso, 20 de marzo de 2004 y respecto a las barreras de seguridad, debía regirse por la Orden Circular 321/95, de 12 de diciembre de 1995, en la que se establece que las recomendaciones que en ella se contienen se adecuan a las directrices emanadas de la Comisión Europea de Normalización, actualizando las directrices y especificaciones anteriores de estos sistemas de contención y que siguen abiertas a innovaciones técnicas que pudieran desarrollarse en el futuro. Si bien la citada Orden Circular en las que se recogen las recomendaciones técnicas no tiene carácter imperativo por no tratarse de una disposición general, su contenido sí constituye la objetivación de los estándares de seguridad vigentes en la materia, utilizables como referencia a la hora de valorar el funcionamiento de la Administración.

En este contexto, la Orden Circular 321/95, considera " (...) eficaces las instalaciones de sistemas de contención de vehículos actualmente en servicio. Su mantenimiento o reposición parcial se realizará mediante los elementos o sistemas aprobados en las 'Recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos y su Anexo 'Catálogo de sistemas de contención de vehículos' (...) ".

Entre los criterios de implantación, en el apartado 3.1. Generalidades establece:

" (...) El choque contra un sistema de contención de vehículos constituye un accidente sustitutorio del que tendría lugar en caso de no existir aquél, y de

consecuencias más predecibles y menos graves; pero no está exento de riesgos para los ocupantes del vehículo.

Por tanto, sólo se recomienda instalar un sistema de contención de vehículos después de valorar los riesgos potenciales en uno y otro caso, y de descartar soluciones alternativas (a veces es posible desplazar o eliminar obstáculos, o explanar el terreno), teniendo en cuenta:

.- El coste de instalación y mantenimiento del dispositivo.

.- El coste de las soluciones alternativas.

.- La probabilidad de un choque con él, relacionada con la intensidad de la circulación.

.- La gravedad del accidente resultante de ese choque.

.- La gravedad del accidente que se ha evitado (...)".

En el apartado 3.2.1 -"Barreras de seguridad en márgenes de la carretera" se dispone que la instalación de la barrera de seguridad estará justificada donde la distancia de un obstáculo o zona peligrosa al borde de la calzada sea inferior a los valores que se describen en la tabla 2. Esta tabla fija la distancia en metros desde el borde de la calzada a un obstáculo o zona peligrosa, por debajo de la cual, se justifica una barrera de seguridad. Los valores reflejados en la tabla están relacionados con el "riesgo de la gravedad del accidente", y cuya Orden gradúa en accidente muy grave, grave y normal.

Para finalizar, el apartado 3.2.2 de la Orden Circular, bajo la rúbrica "En medianas", determina que "Se considerará la zona adyacente a cada calzada como un margen, según el apartado anterior. A estos efectos se considerará la calzada adyacente como un obstáculo. Así, donde la anchura de la mediana (o de la franja de separación entre dos carreteras paralelas, o entre calzada principal y de servicio) resulte en una distancia entre bordes de calzada igual o superior a la indicada en la tabla 2, y no haya obstáculos o desniveles en dicha zona, no se justifica la implantación de una barrera de seguridad. No obstante, siempre que se justifique se implantará, aun cuando se superen las distancias señaladas en la tabla

Partiendo de estos datos y analizado el Proyecto de Obras "GC-22 Las Palmas – Maspalomas. Tramo: Gando a Tarajalillo", en cuya ejecución se construyó el tramo de autopista en el que tuvo lugar el accidente, por el Sr. Jefe de Proyectos y tomando

como base el citado proyecto de obras, con fecha 15 de mayo de 2014, se emitió un nuevo informe técnico, en el que se expresa lo siguiente:

" (...) El lugar donde se produjo el accidente no estaba todavía en obras (en referencia a las de ejecución del proyecto de ampliación a seis carriles, denominado "Acondicionamiento de la Autopista GC-1. Tramo: Aeropuerto-Enlace de Maspalomas") por tanto la situación de la carretera debe ser la que definió el proyecto de 1975 el cual hemos analizado y por tanto en base a su contenido contestamos a las preguntas que se nos formulan.

1.- El pk 24+450 de la actual carretera autopista GC-1 corresponde aproximadamente con el pk 27+450 del proyecto GC-22 Las Palmas Maspalomas. Tramo: Gando a Tarajalillo.

Teniendo en cuenta las secciones tipo del proyecto de 1975 en el lugar donde se produjo el accidente existía una mediana tal que entre las líneas continuas de los carriles interiores existían catorce (14) metros; dos (2) arcenes interiores de un (1) metro, más dos (2) bernias de dos con cinco (2,5) con mi 8% de pendiente más dos (2) espacios para cuneta de tres con cinco (3,5) metros con un talud 1=4.

Todo eso quiere decir que entre las líneas que separan espacios para la circulación existían (14) metros con terreno en forma de h con una pendiente media de 15%.

Como se ha indicado según el proyecto había dos pendientes cuya media es aproximadamente el 15% (...) ".

A la vista del contenido de los distintos informes técnicos emitidos así como del Atestado instruido con motivo del accidente, las características de la GC-1, en el tramo de vía, y en la fecha en la que tuvo lugar el accidente, 20 de marzo de 2004, se corresponde con:

a) un tramo recto a nivel, con calzadas separadas, con dos carriles para cada sentido de la marcha y mediana de separación de calzadas;

b) con una pendiente inedia del 15%, lo que supone una inclinación transversal de 6,66:1;

c) con una distancia entre bordes de calzada de 14 metros, medidos desde la marca vial que delimita el borde de la calzada, en sentido norte-sur, hasta la marca vial que delimita la calzada en sentido contrario.

En la tabla 2 de la Orden Circular 321/95, en relación con las características de la carretera del tramo de la vía en el que ocurrió el accidente con calzadas separadas y en tramo recto, se establecen las siguientes distancias en metros desde el borde de la calzada al obstáculo o zona peligrosa por debajo de la cual, se justifica una barrera de seguridad:

TIPO DE ALINEACION	INCLINACION ⁵ TRANSVERSAL ⁶ DEL MARGEN Horizontal: Vertical	TIPO DE ACCIDENTE	
		MUY GRAVE O GRAVE	NORMAL
Recta, lados interiores de curvas, lado exterior de una curva de radio > 1500 m	> 8:1	10	6
	8:1 a 5:1	12	8
	<5:1	14	10

A los efectos de utilización de la citada tabla en el presente supuesto, el riesgo de gravedad, es el de accidente grave a la vista de la graduación efectuada por la referida Orden Circular 321/95, que califica como accidente grave, entre otros, los de "Velocidad de proyecto V_p superior a 80 km/h y con "Posible invasión en carreteras o calzadas paralelas, en el sentido opuesto de circulación".

Teniendo en cuenta todos los datos, la distancia entre bordes de calzada al obstáculo que supone, en el presente caso, la calzada en sentido contrario, en un tramo recto y con una inclinación transversal situada dentro del intervalo "8:1 a 5:1", (15% = 6'67:1), la distancia, por debajo de la cual, habría que instalar barreras de seguridad es de 12 metros, siendo la distancia existente entre bordes de calzada, en el tramo de vía y en la fecha del accidente de 14 metros.

De lo razonado con anterioridad se desprende con diáfana claridad que en la fecha y lugar del accidente, la carretera se ajustaba a la normativa vigente, lo que supone el cumplimiento de las condiciones exigidas por la reglamentación técnica vigente y el cumplimiento de los parámetros medios de exigencia de seguridad».

2. Vemos, pues, que una barrera de seguridad no retiene siempre y en todo caso al vehículo que impacte contra ella. Este resultado de múltiples factores entre los

que figuran la velocidad y peso del vehículo y el ángulo de impacto. La instalación de barreras de seguridad puede provocar accidentes más graves que los que tratan de evitar; porque, según el carácter de la colisión contra ellas, puede causar el vuelco de vehículo y lesiones graves y porque al devolver el vehículo a la calzada este puede chocar contra otros que circulan correctamente. Por esto siempre la decisión de la instalación de barreras de seguridad es resultado de una ponderación entre los riesgos que genera y los que se trata de evitar.

Por estas razones, cuando las medianas de separación de calzadas en un tramo de vía recto de las características donde sucedió el accidente miden más de doce metros la normativa técnica excluye la instalación de barreras de seguridad. En el presente caso cuando sucedió el accidente la mediana de separación medía catorce metros de anchura por lo que no era necesaria la instalación de barreras de seguridad.

El reclamante imputa la causación de sus lesiones al mal funcionamiento del servicio público de carreteras porque no había instalado en el tramo donde sufrió el accidente barreras de seguridad. La instalación de éstas, como se ha visto, era desaconsejada por la normativa técnica dadas las características de la vía. Ésta en dicho tramo cumplía con las exigencias de seguridad. No existe por tanto un mal funcionamiento del servicio público al que se le pueda imputar la causación de las lesiones personales.

3. El vehículo del reclamante embistió por detrás al que le precedía. El art. 9.2 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, TALTCVMSV (aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo) impone a los conductores la obligación de usar el vehículo con diligencia y precaución y el deber de no distraerse para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto a sí mismos como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía.

El art. 19.1 TALTCVMSV le obliga a circular a una velocidad adecuada a las circunstancias personales, de la vía, meteorológicas, ambientales y de circulación, que le permita detener el vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

El art. 20 TALCVMTSV obliga a todo conductor que circule detrás de otro a dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

El informe pericial aportado por el reclamante señala que, dado que existía circulación en sentido contrario, se debía utilizar la luz de cruce, por lo que la velocidad máxima a la que se debía circular era la de 79 km/h de modo que el conductor pudiera detener el vehículo, considerando que el tiempo de reacción del conductor de 1 segundo, en 60 metros. Este informe pericial precisa además que de noche ese tiempo de reacción se incrementa, por lo que la velocidad de circulación no debe exceder de 72 km/h.

En el Atestado, la conductora, cuyo vehículo fue alcanzado por detrás por el vehículo del reclamante, declaró que circulaba a una velocidad de entre 100-120 km/h.

Por consiguiente, para que el vehículo del reclamante pudiera alcanzar al que le precedía debía circular a una velocidad superior al de éste, lo que significa que circulaba a una velocidad superior a la que, según el informe pericial que aporta, era la adecuada a las circunstancias y que le permitiera detenerse sin colisionar con el vehículo precedente.

Como se recoge en el Atestado, el vehículo del reclamante tampoco dejó huellas de frenada antes de colisionar con el vehículo que le precedía, lo cual revela que no se percató de su presencia. Por esta razón los agentes que redactan el Atestado consignan en él que el accidente se produjo como consecuencia de “posible distracción o desatención en la conducción por parte del conductor del turismo (...) (...)”.

El accidente se produjo por tanto por la propia conducta negligente del reclamante que infringió los deberes de cuidado que imponen los arts. 9.2, 19.1 y 20.2 TALTCVMSV. En la causación del evento lesivo no intervinieron las condiciones y estado del tramo de la vía donde acaeció, el cual cumplía con las condiciones técnicas y de seguridad exigidas por la normativa.

No hay pues nexo causal entre el funcionamiento del servicio y el daño alegado.

La Sentencia, de 23 de marzo de 2010, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª, del Tribunal Supremo resolvió un recurso de casación contra una Sentencia que, en un supuesto similar al presente, tras constatar que el daño alegado se debía a culpa exclusiva de la víctima, desestimó la pretensión resarcitoria que se fundamentaba en la inexistencia de barreras de seguridad en la vía.

El Tribunal Supremo desestimó el recurso con el siguiente argumento:

" (...) los recurrentes parten del presupuesto de la exigencia de barrera protectora en el lugar de la carretera donde se produjo el accidente, para la adecuada seguridad de la vía, obligación incumplida por la Administración de la que hacen derivar su responsabilidad, entendiéndolo que la existencia de la misma hubiera evitado las consecuencias que tuvo el accidente. Sin embargo, la exigencia de barreras en el punto de la vía en cuestión no resulta de los preceptos cuya infracción invoca (art. 57.1 del R.D.L. 339/90 y 139 del R.D. 13/1992), que imponen al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación de las adecuadas señales y marcas viales, con referencia, también, a la señalización de las obras que se realicen en tales vías, sin que de esa genérica previsión se pueda deducir la necesidad y obligatoriedad de una concreta actuación como es, en este caso, la instalación de barreras de protección o biondas, cuando la vía se encontraba en obras y por tal razón contaba con la señalización adecuada, que se describe en la sentencia de instancia, para garantizar la circulación segura por la zona y estableciendo unos límites de velocidad muy reducidos que, de haber sido observados por el conductor y según apreciación de la Sala de instancia, hubiera evitado el accidente y sus consecuencias lesivas, sin que el hecho de que con posterioridad se instalaran tales barreras desvirtúe el hecho de que la vía, en el momento en el que se produjo el accidente, gozaba de las condiciones de señalización suficientes para garantizar la circulación segura por la misma y evitar el desgraciado accidente, que entiende debido a la exclusiva culpa de la víctima.

Se parte, por lo tanto, para el planteamiento del recurso, de la hipotética consideración de un elemento, como las barreras protectoras, sin que se justifiquen legalmente su exigencia, que no puede fundarse en la genérica previsión de mantenimiento de la vía en condiciones de seguridad para la circulación, cuando, como sucede en este caso, la actuación de la Administración pone de manifiesto que en la señalización de la vía ha tomado en consideración sus circunstancias, incluida la realización de obras en la misma y presencia de gravilla, instalando las señales que advertían de obras en la misma y presencia de gravilla, instalando las señales que advertían del estado de la vía y condiciones para una conducción segura, que llevan a la Sala de instancia a considerar el accidente como culpa exclusiva de la víctima, de manera que no puede imputarse al funcionamiento del servicio unas consecuencias lesivas que no responden al estado y señalización de la vía ni a la omisión de la incorporación de otras garantías, como las barreras a que aluden los

recurrentes, que no eran exigibles legalmente ni venían impuestas por las circunstancias para una conducción segura. Lo que es distinto del efecto positivo que las mismas podían tener, ante una conducta negligente del conductor y causante del accidente, que no puede servir de justificación para trasladar a la Administración las consecuencias de una actuación de tal naturaleza a efectos del funcionamiento del servicio y su responsabilidad, pues a la Administración le son imputables aquellas omisiones en las condiciones o señalización de la vía que le son exigibles con carácter general y al margen de la concreta conducción imprudente de un perjudicado y para remedio de sus consecuencias”.

4. Puesto que no existe relación de causalidad entre el daño alegado y el funcionamiento del servicio público de carreteras, no hay obligación de indemnizar por lo que no procede abordar el análisis de la cuantificación de la indemnización. Presupuesto de ésta es la existencia de dicha obligación, y el presupuesto de esta última es el mencionado nexo causal. Sin éste no surge aquélla.

CONCLUSIÓN

La Propuesta de Resolución es conforme a Derecho.