Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 7 2 0 / 2 0 2 4

(Sección 1.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 9 de diciembre de 2024.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Palma en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en nombre y representación de (...), por daños ocasionados en su vehículo, matrícula (...), como consecuencia, presuntamente, del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 687/2024 ID)*[*].

F U N D A M E N T O S

I

1. Mediante escrito de 31 de octubre de 2024, con registro de entrada en el Consejo Consultivo de Canarias el día 4 de noviembre de 2024, se solicita por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Palma, la emisión de dictamen preceptivo en relación con la Propuesta de Resolución formulada en el curso de un procedimiento de responsabilidad patrimonial por daños ocasionados, presuntamente, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras, de su titularidad, en virtud de los arts. 2 y 5 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de carreteras de Canarias (LCC, en adelante) y art. 6.2 c) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares (LCI, en adelante).

2. La legitimación del Excmo. Presidente del Cabildo Insular de La Palma para solicitar el dictamen la otorga el art. 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC).

3. La preceptividad del dictamen y la competencia del Consejo Consultivo para emitirlo resultan de lo previsto en el art. 11.1.D.e) LCCC, al tratarse de una reclamación formulada en cuantía superior a 6.000 euros dirigida a una de las Administraciones Públicas de Canarias.

---

[*] **Ponente: Sr. Fajardo Spínola.**

4. En el análisis a efectuar de la Propuesta de Resolución formulada, resultan de aplicación la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), la LCC, y la LCI.

5. En el presente expediente se cumple el requisito del interés legítimo y, por ende, del derecho a reclamar del interesado, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 32.1 LRJSP, pues reclama por los daños materiales sufridos en un 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. 4.1.a) LPACAP. No obstante, en este caso, actúa bajo representación debidamente acreditada (art. 5 LPACAP).

6. La competencia para tramitar y resolver y la legitimación pasiva del procedimiento incoado corresponde al Cabildo Insular de La Palma como Administración responsable de la gestión del servicio al que se le atribuye la causación del daño.

Se cumple, por otra parte, la legitimación pasiva de la Corporación Insular, titular de la prestación del servicio público a cuyo funcionamiento se vincula el daño [art. 6.2.c) LCI en relación con el art. 10.3 LCC].

7. Se cumple también el requisito de no extemporaneidad de la reclamación, pues ésta se interpuso el día 2 de diciembre de 2021 (por correo postal), respecto de un daño producido el día 3 de diciembre de 2020 (art. 67 LPACAP).

II

En lo que se refiere al presupuesto fáctico de la pretensión indemnizatoria, en el escrito de reclamación presentado el interesado alega lo siguiente:

«Que el día 3/12/2020 sobre las 21:00 horas, (...) circulaba conduciendo el vehículo de su propiedad (...) con matrícula (...) por la carretera LP-1, con dirección ascendente hacia Los Llanos de Aridane, y a la altura del punto kilométrico 100+800 (término municipal de la población referida) se vio sorprendido por la existencia de piedras en la calzada que se habían desprendido del talud/monte adyacente, no pudiendo sortearlas, y colisionando con ellas».

Se aporta por el reclamante la siguiente documentación:

- Escrito de autorización y otorgamiento de mandato a (...) para la interposición de la reclamación y actuaciones en el procedimiento de responsabilidad patrimonial en nombre y representación del interesado.

- Fotocopias de su DNI, de su permiso de conducir, del permiso de circulación del vehículo, así como de su ficha técnica, del recibo del seguro con la compañía Verti y de las condiciones particulares de la póliza, y del recibo del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica.

Copia del Atestado de la Guardia Civil.

- Bloque de cinco facturas de reparación del vehículo, de diversas fechas, expedidas por dos talleres (Taller (…), respecto de la reparación de mecánica; y Taller (...), respecto a la reparación de chapa y pintura), por importe total de 6.337,75 euros, cuantía a cuyo importe asciende la solicitud de indemnización solicitada.

- Declaración responsable de no recibir indemnización.

- Reportaje fotográfico.

III

1. En cuanto a la tramitación del procedimiento, no se observan defectos formales que impidan un pronunciamiento sobre el fondo del asunto.

No obstante, se advierte que la resolución se emitirá una vez vencido el plazo de seis meses sin justificación al respecto (art. 91.3 LPACAP), lo que no obsta, sin embargo, la obligación de la Administración de resolver expresamente (art. 21 LPACAP), sin perjuicio de los efectos administrativos y económicos derivados de la tardanza en emitir la resolución expresa.

2. Los trámites que constan practicados en el procedimiento de responsabilidad patrimonial que nos ocupa son los siguientes:

- Con fecha 9 de diciembre de 2021, se identifica el procedimiento, como expediente administrativo n.º 41/2021-RP, lo que se notifica al interesado el 14 de diciembre de 2021.

- El 9 de diciembre de 2021 se solicita informe previo al Servicio de Infraestructura respecto de la competencia y titularidad del Cabildo Insular de La Palma en el asunto que nos ocupa, emitiéndose el mismo en fecha 10 de diciembre de 2021 en el sentido de atribuir aquéllas a la Corporación Insular.

- El 2 de marzo de 2022, y una vez comprobada la naturaleza de la reclamación presentada y que ésta cumplía con los requisitos legales para su tramitación, se

dictó, por la Presidencia del Cabildo Insular de La Palma, Decreto número 2022/1526, por el que incoa el procedimiento y se designa Secretaria e Instructora del mismo. De ello recibe notificación el interesado el 9 de marzo de 2022.

- Mediante la Providencia de la Instructora, de 17 de marzo de 2022, se solicita el informe del Destacamento de la Guardia Civil, así como informe del Servicio cuyo funcionamiento haya causado el daño, e informe pericial respecto a los daños reclamados y la adecuación del precio de los conceptos facturados.

- Así, el 23 de diciembre de 2022 se comunica a la Guardia Civil el accidente alegado a efectos de que informe si se ha instruido atestado al respecto, y en caso afirmativo lo remita a la Instrucción.

Mediante oficio de 29 de marzo de 2022, el Cabo 1º, Jefe Accidental del Destacamento de Santa Cruz de La Palma, responde negativamente al señalar que *«no se tiene constancia de la existencia de siniestro vial u otro incidente»,* respecto del expediente que nos ocupa.

Por ello, en fecha 11 de noviembre de 2022 se solicita aquella información al Puesto de la Guardia Civil de Los Llanos de Aridane, lo que se reitera el 3 de enero de 2023, remitiéndose, mediante oficio de 9 de enero de 2023, informe emitido el 7 de enero de 2023 por el Brigada Comandante Accidental de Puesto Principal, en el que se señala:

«A la fecha de los hechos se realizó Atestado Policial desde esta Unidad n.º 2020-4878-2562, el cual fue remitido a la Autoridad Judicial de Los Llanos de Aridane».

Asimismo, se adjunta el referido Atestado.

- El 4 de abril de 2022 se solicita informe preceptivo al Servicio de Infraestructuras, que lo emite el 13 de abril de 2023. En él se señala:

«SEGUNDO.- Que NO se tuvo conocimiento por el personal de Mantenimiento del Servicio de Infraestructura del Cabildo de La Palma del incidente de referencia, y concretamente en el p.k. reclamado, aproximadamente en el 100+800 de la carretera LP-1 "CIRCUNVALACIÓN NORTE".

TERCERO.- La vía donde sucede el accidente y a tenor de lo estipulado en el Art. 11 del Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias y el Art. 2.1 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (B.O.C. 63, de 15.5.1991), se cataloga como carretera de interés Regional, con denominación LP-1 "Circunvalación Norte", de doble sentido de circulación en el que se encuentra afectado por

el accidente un único sentido de doble carril, y se toma para el informe el sentido creciente del Kilometraje de la vía, es decir en sentido Los Llanos de Aridane.

La visibilidad en el momento del accidente y teniendo en cuenta el registro horario del mismo (21:00 h) era mala, se trata de un tramo recto con una visibilidad superior a 50 metros. Los taludes en el lugar del incidente en el margen derecho son verticales. El tramo cuenta con cuneta.

La señalización tanto vertical como horizontal en el tramo donde se produce el accidente cumple con el marco normativo vigente. Existen un carril para cada sentido de circulación. Las líneas delimitadoras de carriles son continuas de color blanco en sus aristas y discontinuas de color blanco en el centro. En el p.k. 99+350 margen derecho existe una señal de peligro por desprendimientos a lo largo de 5 km.

CUARTO.- (...)

En el lugar del accidente, los taludes son prácticamente verticales. La erosión de los niveles inferiores y el grado de meteorización del macizo basáltico provocan la caída tanto de fragmentos de roca. El talud está constituido por dos litologías claramente diferenciadas: La inferior formada por piroclastos y la superior de naturaleza basáltica. El macizo basáltico se encuentra relativamente sano en lo que se refiere a fracturación, si bien se observan algunas grietas superficiales que de continuar creciendo pueden provocar el desprendimiento de bloques de tamaño variable.

Además, algunos macizos basálticos están fracturados presentándose diaclasas, es decir, bloques separados por planos de fractura. Estos basaltos se asientan sobre un estrato de piroclastos y arcillas. Cuando el terreno se satura de agua estas arcillas y piroclastos se expanden desestabilizándose los materiales situados por encima de ellos. La conjunción de estos fenómenos origina que se produzcan hundimientos del terreno y desprendimientos de bloques de piedras. Los desprendimientos objeto del informe se encuadran dentro de este fenómeno natural y con toda probabilidad se repetirán en un futuro.

QUINTO.- El Cabildo Insular de La Palma, teniendo en cuenta los antecedentes descritos, ha intentado resolver todos los problemas que se generan en el entorno inmediato de nuestras vías. La zona donde se produce el accidente pertenece a la Conservación Ordinaria que lleva a cabo esta Corporación por medio del Servicio de Conservación y Mantenimiento. Este Servicio y reiterando lo mencionado, no tuvo constatación directa de la producción del citado accidente, no obstante, en el recorrido diario realizado por la cuadrilla de carreteras como parte de las tareas de conservación y mantenimiento no se detectaron anomalías en ese tramo durante el periodo donde manifiesta que se produjo el acontecimiento en cuestión.

Respecto a muchos de los expedientes de responsabilidad patrimonial que se presentan contra el Cabildo Insular de La Palma, como consecuencia de daños producidos sobre

vehículos que transitan por carreteras cuyo mantenimiento y conservación corresponden al Cabildo Insular de La Palma, se producen en lugares donde se ha tenido conocimiento de incidencias similares, por tanto, la colocación de sistemas de protección de taludes, no se justifica, atendiendo a la posibilidad o probabilidad de una nueva caída de materiales hasta la vía y al precio que supone la colocación del sistema de protección.

Por todo lo anteriormente expuesto, la Técnico que suscribe tiene a bien emitir el presente

INFORME TÉCNICO

Que corresponde al Cabildo Insular de La Palma, respecto a la carretera LP-1 "CIRCUNVALACIÓN NORTE", la actividad de conservación y mantenimiento de la misma, lo que supone la obligación de mantenerla en las mejores condiciones de seguridad para el tráfico rodado pero también que los elementos accesorios de la misma o los elementos, naturales o no, existentes en la zona demanial aledaña, laderas, taludes, márgenes, etc., no sean fuente de inseguridad, riesgo o peligro para los usuarios de la vía, es decir, que la vía se ha de mantener en las condiciones constructivas que proporcionen dicha seguridad.

Consta acreditado en el expediente la existencia de "DESPRENDIMIENTO", concretamente en el punto kilométrico 100+800 de la carretera LP-1 "CIRCUNVALACIÓN NORTE", ello supone que las obligaciones del titular de la vía en cuanto al mantenimiento de la vía no se han cumplido correctamente, lo que a juicio del perito que suscribe no existe ningún tipo de circunstancia achacable a la forma de conducción del reclamante en el día que se producen el accidente sufrido.

En otro orden de consideraciones, debe precisarse que el titular de la vía realiza dentro lo razonablemente exigible sus funciones de manera correcta al desarrollar las tareas que tiene encomendadas».

- El 13 de abril de 2023 se solicita informe pericial a la aseguradora de la corporación insular, (...), respecto a los daños reclamados y la adecuación del precio de los conceptos facturados.

- Tras el intercambio de varios correos electrónicos entre el Servicio de Infraestructuras y la aseguradora, se emite valoración definitiva por AXA el 11 de marzo de 2024, señalando en su informe:

«Se confirma que se reclaman a parte de los daños que tuvieron lugar por el atropellamiento de piedras caídas a la vía por donde circulaba el vehículo el día 03/12/2020 por la LP 1, otros daños que no se relacionan con dicho impacto (distribución, bomba de agua, pastillas de frenos, etc) que no incluimos en la valoración de daños.

Por el accidente según se han podido recabar datos del atestado, testigos y talleres, se afectó las dos llantas del lado derecho y las cubiertas, suspensión delantera derecha, el axial

de dirección, manguera, buje, rodamientos, amortiguador y el golpe en carrocería de la parte delantera lateral derecho.

La valoración de los daños que se relacionan con el suceso asciende a 2.378,38€. Cuantía que habría que aplicarle la franquicia».

- Con fecha 19 de junio de 2024 se confiere al interesado trámite probatorio, de lo que recibe notificación el 27 de junio de 2024, sin que se haya aportado nada al efecto.

- En fecha 20 de septiembre de 2024 se concede el trámite de vista y audiencia del expediente al interesado, de lo que recibe notificación el 4 de octubre de 2024, sin que conste presentado escrito de alegación alguno al respecto.

- Finalmente, se emite la Propuesta de Resolución que se somete a Dictamen, en el sentido de estimar parcialmente la reclamación del interesado, proponiendo indemnizarlo con la cantidad que asciende a 2.378,38 euros.

3. Ha de decirse que consta, en este expediente, que durante su tramitación el reclamante interpuso recurso contencioso-administrativo por desestimación presunta de su reclamación por silencio administrativo, sustanciándose procedimiento abreviado n.º 745/2023, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º 1 Santa Cruz de Tenerife, sin que conste haberse resuelto el referido procedimiento, lo que no obsta la continuación del presente, sin perjuicio de la sentencia que se dicte.

IV

1. La Propuesta de Resolución estima parcialmente la reclamación formulada por el interesado, puesto que el órgano instructor considera que se ha acreditado de forma inequívoca la relación de causalidad existente entre el funcionamiento del servicio y los daños por los que se reclama, en relación directa, inmediata y exclusiva de causa efecto sin intervención extraña al servicio que pudiera interferir en dicha relación, si bien, el daño no se considera producido en la cuantía solicitada por el reclamante.

2. Sobre la carga de la prueba, este Consejo Consultivo ha manifestado de forma reiterada y constate, *v.gr.,* en el Dictamen 325/2021, de 14 de junio, lo siguiente:

« (...) Como en cualquier otro procedimiento administrativo (art. 77 LPACAP), la carga de probar este nexo causal incumbe al reclamante, reiterando la regla general que establecen los apartados 2 y 3 del art. 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), conforme a la cual incumbe la prueba de las obligaciones al que

reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone. Por esta razón el art. 67.2 LPACAP exige que en su escrito de reclamación el interesado especifique la relación de causalidad entre las lesiones y el funcionamiento del servicio público; y proponga prueba al respecto concretando los medios probatorios dirigidos a demostrar la producción del hecho lesivo, la realidad del daño, el nexo causal entre uno y otro y su evaluación económica. Esta prueba puede ser directa o por presunciones, pero para recurrir a éstas es necesario que exista un enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano entre un hecho probado y aquel cuya certeza se pretende presumir, debiendo incluir el órgano instructor en su propuesta de resolución el razonamiento en virtud del cual establece la presunción (art. 386 LEC en relación con el art. 77 LPACAP).

Sobre la Administración recae en cambio el onus probandi de la eventual concurrencia de una conducta del reclamante con incidencia en la producción del daño, la presencia de causas de fuerza mayor o la prescripción de la acción, sin perjuicio del deber genérico de objetividad y colaboración en la depuración de los hechos que pesa sobre la Administración (arts. 77 y 78 LPACAP) y del principio de facilidad probatoria (art. 217.7 LEC) que permite trasladar el onus probandi a quien dispone de la prueba o tiene más facilidad para asumirlo».

3. Entrando en el fondo del asunto, en la tramitación procedimental ha quedado acreditado que el reclamante sufrió daños patrimoniales en su vehículo debido al desprendimiento de piedras del talud que impactaron contra su automóvil, en el lugar y en el momento señalados. Presupuesto fáctico que, indudablemente, ha generado el daño soportado por la parte reclamante que no tiene el deber jurídico de soportar, coincidiendo, por lo demás, el desperfecto con el impacto de una piedra.

4. Los hechos alegados, además, están acreditados mediante el Atestado de la Guardia Civil, el reportaje fotográfico y restante documental que completa el expediente.

Así, el Atestado de la Guardia Civil coincide con los términos de la reclamación del interesado, tanto respecto del día, hora y lugar de los hechos, como de las circunstancias de los mismos, pues señala aquél, por un lado, que, tras personarse en el lugar de los hechos, observan el vehículo del reclamante estacionado en el margen derecho de la vía, en el interior de la cuneta, de una vía de doble sentido, «*advirtiendo cómo el neumático delantero derecho se encuentra fuera del lugar originario de la llanta, posiblemente por el impacto de algún objeto contundente para luego romperse*».

Asimismo, señala el Atestado:

«Que la fuerza actuante, al observar la vía, observan un montículo de piedras ocupando aproximadamente 0,5 metros del carril ascendente de la vía LP-1, lugar donde se pudo originar el impacto».

Al Atestado se incorpora, además, reportaje fotográfico descrito como: «*Detalle de llanta tras impacto con la piedra»,* y «*Detalle de escombros en la vía*».

Por lo demás, de las actuaciones de trámite practicadas no se desprende que el afectado haya conducido el vehículo indebidamente, no habiéndose manifestado exceso de velocidad en la marcha, o cualquier otro acto imputable al mismo.

5. Asimismo, si bien el informe técnico del Servicio indica que «no tuvo constatación directa de la producción del citado accidente, no obstante, en el recorrido diario realizado por la cuadrilla de carreteras como parte de las tareas de conservación y mantenimiento no se detectaron anomalías en ese tramo durante el periodo donde manifiesta que se produjo el acontecimiento en cuestión», sin embargo, a lo largo del mismo reconoce:

«En el lugar del accidente, los taludes son prácticamente verticales. La erosión de los niveles inferiores y el grado de meteorización del macizo basáltico provocan la caída tanto de fragmentos de roca. El talud está constituido por dos litologías claramente diferenciadas: La inferior formada por piroclastos y la superior de naturaleza basáltica. El macizo basáltico se encuentra relativamente sano en lo que se refiere a fracturación, si bien se observan algunas grietas superficiales que de continuar creciendo pueden provocar el desprendimiento de bloques de tamaño variable.

Además, algunos macizos basálticos están fracturados presentándose diaclasas, es decir, bloques separados por planos de fractura. Estos basaltos se asientan sobre un estrato de piroclastos y arcillas. Cuando el terreno se satura de agua estas arcillas y piroclastos se expanden desestabilizándose los materiales situados por encima de ellos. La conjunción de estos fenómenos origina que se produzcan hundimientos del terreno y desprendimientos de bloques de piedras. Los desprendimientos objeto del informe se encuadran dentro de este fenómeno natural y con toda probabilidad se repetirán en un futuro».

Dada esta premisa, en la que se reconoce que en el lugar del accidente es propio que se produzcan desprendimientos, dada la naturaleza de los taludes, cuando, posteriormente, el informe técnico señala que «*no se detectaron anomalías en ese tramo durante el periodo donde manifiesta que se produjo el acontecimiento en cuestión*» (lo que, como hemos visto, es contradicho por el Atestado de la Guardia Civil), no es coherente que posteriormente señale:

«Respecto a muchos de los expedientes de responsabilidad patrimonial que se presentan contra el Cabildo Insular de La Palma, como consecuencia de daños producidos sobre vehículos que transitan por carreteras cuyo mantenimiento y conservación corresponden al Cabildo Insular de La Palma, se producen en lugares donde se ha tenido conocimiento de incidencias similares, por tanto, la colocación de sistemas de protección de taludes, no se justifica, atendiendo a la posibilidad o probabilidad de una nueva caída de materiales hasta la vía y al precio que supone la colocación del sistema de protección».

Y es que, en el propio informe ya se ha señalado que la probabilidad de desprendimientos en la zona del accidente por el que se reclama es alta, afirmando, incluso, como hemos indicado, que «*con toda probabilidad se repetirán en un futuro*».

Por ello, y a pesar de esta incongruencia, el informe del Servicio concluye:

«Consta acreditado en el expediente la existencia de "DESPRENDIMIENTO", concretamente en el punto kilométrico 100+800 de la carretera LP-1 "CIRCUNVALACIÓN NORTE", ello supone que las obligaciones del titular de la vía en cuanto al mantenimiento de la vía no se han cumplido correctamente, lo que a juicio del perito que suscribe no existe ningún tipo de circunstancia achacable a la forma de conducción del reclamante en el día que se producen el accidente sufrido».

En consecuencia, el informe técnico reconoce la producción del desprendimiento, y que en el tramo en el que el conductor del vehículo tuvo el accidente el Cabildo no había adoptado las medidas de seguridad pertinentes con el fin de evitar desprendimientos que pudieran causar daños a vehículos o personas con desenlaces no deseados. Esta falta de medidas de seguridad suficientes para evitar el desprendimiento de los taludes implica, pues, un defectuoso funcionamiento del servicio de mantenimiento de carreteras, debiendo haberse instalado mallas o cualquier otra medida de seguridad en el recorrido en el que ocurrió el accidente con el fin de que la circulación se realice con las debidas garantías de seguridad para los usuarios de la vía.

6. Al respecto recordamos el Dictamen de este Consejo 510/2022, de 29 de diciembre (que es recogido a su vez en el más reciente Dictamen 93/2023, de 9 de marzo de 2023), en el que indicábamos ante un asunto similar, si bien ocurrido en La Gomera, lo siguiente:

« (…) En el presente caso, la realidad del hecho lesivo ha resultado acreditado en virtud de la documentación incorporada al expediente, así como por las testificales practicadas en el curso del mismo.

En este sentido, ha quedado acreditado que en el momento del accidente el interesado circulaba por la carretera GM-3, siendo el límite de velocidad de la vía de 60 km/h, sin que conste probado que dicha velocidad fuera superada por el conductor. Además, el accidente ocurre en una curva, en horario nocturno y con presencia de niebla como factor meteorológico determinante que comprometía la visibilidad en la vía, circunstancias que evidentemente dificultan la capacidad de percibir los posibles obstáculos presentes en la carretera, tal como aconteció, puesto que la calzada se encontraba invadida por piedras de considerable tamaño procedentes del talud anejo a la vía, así como por cabras que se encontraban sueltas en la misma vía y que impidieron al reclamante advertirlas con antelación suficiente, así como efectuar una maniobra adecuada para sortear los referidos obstáculos, lo que conllevó que el vehículo pasara por encima de las piedras, causándole los daños que constan en el informe pericial. Y sin que, por otro lado, resulte acreditado que la conducta del interesado interfiriera en el nexo causal, pues no se ha probado ni falta de atención, ni errores imputables al mismo.

Por otro lado, ha quedado acreditado que el funcionamiento del Servicio ha sido deficiente, pues se deduce del informe emitido por el propio Servicio que los desprendimientos de piedras de diverso tamaño son frecuentes en la zona del accidente y sin que se haya probado por la Administración que existan labores de limpieza y conservación de la misma, ni su periodicidad, pues, tal y como se afirma en el informe del Servicio, no consta parte diario de incidencias de los trabajadores encargados del mantenimiento, limpieza y cuidado de las carreteras. Tampoco consta que se lleven a cabo de forma periódica tareas de saneamiento del talud existente en el lugar en que se produjo el desprendimiento causante del accidente, si bien es cierto que el peligro que el mismo entraña está debidamente señalizado, ahora bien, lo que no estaba debidamente señalizado era la presencia de animales sueltos en la vía.

De todo ello se concluye, por tanto, la existencia de nexo causal entre el deficiente mantenimiento de los taludes de la vía, cuyas medidas de seguridad han resultado insuficientes, y el accidente sufrido por el reclamante, al igual que también así lo consideramos en el Dictamen 423/2022, de 3 de noviembre, en un supuesto de hecho similar al presente.

A este respecto, en casos como el que se analiza, este Consejo Consultivo ha manifestado en el Dictamen 151/2013, de 30 abril que:

«4. Además, en relación con el funcionamiento del Servicio, y conectado con lo anteriormente expuesto, cabe afirmar que el funcionamiento del mismo ha sido inadecuado, pues resulta insuficiente que se acuda a los distintos puntos de las carreteras cuando se produce un desprendimiento o que se revisen las mismas cuando hay alerta de temporal,

puesto que ello sólo constituye una parte de las obligaciones y tareas precisas para garantizar la seguridad de los usuarios.

Asimismo, que se limpie la carretera sólo es parte de la prestación del servicio, siendo lo fundamental el saneamiento de los taludes y el proporcionar y aplicar las medidas de seguridad adecuadas para evitar tales desprendimientos o por lo menos paliar sus efectos, ya que son los medios preventivos los más eficaces para que el servicio público se cumpla de forma adecuada» (…) ».

7. Esta doctrina resulta plenamente aplicable al presente asunto por las razones anteriormente expuestas y permite afirmar la existencia de una plena relación de causalidad entre el funcionamiento deficiente del servicio y el daño reclamado, especialmente al no apreciarse la concurrencia de concausas en la producción del siniestro, ya que el conductor circuló de forma diligente no pudiendo evitar el accidente, máxime, habiéndose producido éste a las 21:00 horas, en el mes de diciembre, hora en la que, no habiendo iluminación artificial, la oscuridad impedía ver con antelación y sortear las piedras. En definitiva, debido a la concurrencia de todas estas circunstancias coincidimos con la Propuesta de Resolución, apreciando la existencia de responsabilidad administrativa.

8. En relación con la cuantía indemnizatoria, la misma se considera correcta también.

Efectivamente, habiéndose producido el accidente el 3 de diciembre de 2020, se han aportado por el interesado en la reclamación diversas facturas de reparación del vehículo, en cuanto a varios conceptos y de fechas muy dispares:

-2.679,03 € (…) Fecha factura 04/02/2021

-12,81 € (…) Fecha factura 22/02/2021

-841,01 € (…) Fecha factura 02/07/2021

-2.006,31 € (…) Fecha factura 28/09/2021

-798,59 € (…) Factura taller 16/03/2021

Respecto de ellas, el informe pericial de daños sólo reconoce las facturas que estima que guardan relación con el accidente, siendo: los daños producidos en las dos llantas del lado derecho y las cubiertas, suspensión delantera derecha, el axial de dirección, manguera, buje, rodamientos, amortiguador y el golpe en carrocería de la parte delantera lateral derecho.

Ha de decirse que, tras esta valoración, no sólo se confirió trámite probatorio al interesado, sino que, además, fue puesta de manifiesto en el trámite de audiencia, junto con el resto de la documentación obrante en el expediente, sin que la misma haya sido refutada por aquél.

Por tanto, la valoración de los daños que se relacionan con el suceso asciende a 2.378,38€, cuantía en la que habrá de indemnizarse al interesado, y que, en todo caso, se deberá actualizar a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad patrimonial en los términos impuesto por el art. 34.3 LRJSP.

9. Finalmente, ha se señalarse que la PR indebidamente interpola en sus páginas 7 y 8 un cuadro (proveniente aparentemente de un atestado de la Guardia Civil referido a otro accidente automovilístico) que refleja lo acontecido a otro vehículo y en otra carretera que para nada tiene que ver con el objeto de este Dictamen. Procede, en consecuencia, eliminar tal indebida interpolación de la Resolución definitiva.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución objeto de Dictamen se considera conforme a Derecho, sin perjuicio del error advertido en sus páginas 7 y 8.