Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 7 3 5 / 2 0 2 4

(Sección 1.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 17 de diciembre de 2024.

Dictamen solicitado por la Excma. Sra. Presidenta del Cabildo Insular de Tenerife 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 (...) y de la entidad aseguradora (...), por daños ocasionados como consecuencia, presuntamente, del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 703/2024 ID)*[*].

F U N D A M E N T O S

I

1. Mediante escrito de 11 de noviembre de 2024, con registro de entrada en el Consejo Consultivo de Canarias en la misma fecha, se solicita por la Excma. Sra. Presidenta del Cabildo Insular de Tenerife, 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 art. 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 de la Excma. Presidenta del Cabildo Insular de Tenerife 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 de los interesados, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 32.1 LRJSP. Así, por un lado, (...) reclama por las lesiones y por los daños materiales sufridos, consistentes en equipamiento de motocicleta y franquicia del seguro. Por su parte, la entidad aseguradora (...) (en adelante, (...)), reclama, mediante la acción de subrogación prevista en el art. 42 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, las cantidades abonadas a (...), asegurado, en virtud del contrato de seguro suscrito por éste.

Por lo tanto, ambos tienen legitimación activa para presentar la reclamación e iniciar este procedimiento en virtud de lo dispuesto en el art. 4.1.a) LPACAP, actuando bajo la representación debidamente acreditada de (...) (art. 5 LPACAP).

6. La competencia para tramitar y resolver y la legitimación pasiva del procedimiento incoado corresponde al Cabildo Insular de Tenerife 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 30 de abril de 2021 (por correo postal), respecto de un daño producido el día 28 de junio de 2020 (art. 67 LPACAP).

II

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

«Que con fecha veintiocho de junio de dos mil veinte, circulaba (...) a los mandos del vehículo motocicleta matrícula (...), circulaba como decíamos por la carretera TF-465 dirección a (...), cuando a la altura del km. 4.75, al salir de una curva a la izquierda, - curva casi en forma de U-, se encontró una piedra de tamaño considerable, por lo que a pesar de intentar una maniobra evasiva, perdió el control de su motocicleta saliendo por la derecha de la vía e impactando en un muro de piedras (...) ».

Como consecuencia del accidente se alegan sufridos los siguientes daños cuya indemnización se solicita:

«Tras el accidente, (...) sufrió lesiones que valoramos según desglose:

**36 días de perjuicio personal moderado (28/06/2020-03/08/2020) 53,91.-€/día*

1.940,76.-€.

**55 días de perjuicio personal básico 04/08/2020-28/09/2020 31,05€/día*

I. 707,75.-€.

Siendo la cantidad-total que reclama (...) en concepto de lesiones la de 3.648,51.-€

Adjuntamos como documento nº 05, Información médica acreditativa, consistente en:

**Parte médico baja/alta laboral*

**Informe médico de urgencias*

**Informe consultas externas*

**Sesiones rehabilitación.*

Pero es que aparte de las lesiones, (...), sufrió la rotura del equipamiento específico para la utilización de motocicletas, consistente en mono de piel, casco, botas y guantes.

Adjuntamos como documento nº 06, información de precios -presupuesto- y fotografías del estado de los objetos referenciados, fotografías que acreditan preexistencia y que se valoran en el importe de 2.230,00.-€, no pudiendo aplicarse ningún tipo de depreciación, ya que tenían una antigüedad de un mes.

Referente a los daños materiales de la motocicleta, esta fue declarada siniestro total, aportamos como documento nº 07, Informe pericial por un importe de 24.125,30.-€, superando el valor de nueva, según factura de compra, por importe de 16.299,00.-€, y que adjuntamos como documento nº 08, -factura de fecha 29 de mayo de 2020-, por lo que mi mandante, la entidad (...), procedió a indemnizar a su asegurado en el importe de 11.719,10.-€, según finiquito que adjuntamos como documento nº 09, todo ello en virtud de la póliza contratada y ya aportada, cantidad por tanto que reclama la entidad (...), en concepto de daños materiales, correspondiendo en concepto de franquicia a (...), el importe de 1.929,90.-€, ya que recuperó en concepto de restos el importe de 2.650,00.-€, según certificado de AUTORECUPERA que adjuntamos como documento nº 10.

>finiquito 11.719,10.-€

>autorecupera 2.650,00.-€

>franquicia 1.929,90.-€

TOTAL 16.299,00.-€

>factura 16.299,00.-€

Por este mismo accidente, y tras la asistencia sanitario del lesionado (...), se generaron las facturas clínicas que adjuntarnos como documento nº 11, por un importe de 2.487,05.-€, facturas que fueron abonadas por la entidad (...), facturas que igualmente reclama la entidad (...)».

Se aportan, junto a la reclamación, además de los documentos referidos en la transcripción de la reclamación: poder de representación de (...), documentación acreditativa de la titularidad del vehículo, informe Arena de la Guardia Civil (Destacamento de Granadilla), y documento firmado por (...), con fecha 24 de febrero de 2021, en el que señala no haber sido indemnizado por ninguna entidad. Ha de señalarse que este último documento contradice la manifestación del reclamante en otro escrito de fecha anterior en la que asegura haber sido indemnizado por la aseguradora.

III

1. En cuanto a la tramitación del procedimiento, no se observan defectos formales que impidan un pronunciamiento sobre el fondo del asunto, pues, si bien no se ha abierto trámite probatorio, sin embargo, ello no ha causado indefensión a los interesados, pues se han tenido por ciertos los hechos alegados en la reclamación.

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 exime a la Administración de la obligación de resolver expresamente (art. 21 LPACAP), ello sin perjuicio de los efectos administrativos y económicos derivados de la dilación en la emisión de 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, lo que se notifica a los interesados el 15 de diciembre de 2021.

- El 9 de diciembre de 2021 se solicita al Destacamento de Granadilla, Agrupación de Tráfico de La Guardia Civil, la remisión de las diligencias instruidas, remitiéndose las instruidas bajo el identificador FODA344/20, el 14 de diciembre de 2021.

- El 13 de junio de 2022 se insta a los reclamantes a subsanar la reclamación mediante la aportación de diversa documentación, constando la notificación a aquéllos expirada por caducidad el 26 de junio de 2022.

- El 30 de junio de 2022 se solicita informe al Servicio Técnico de Carreteras y Paisajes, lo que se reitera el 23 de enero de 2023, fecha en la que se facilita documentación relativa a los daños reclamados, a fin de que el mismo se pronuncie sobre la indemnización solicitada.

Así, en fecha 10 de marzo de 2023 se emite informe del Servicio acerca del importe reclamado, que señala:

«1.Determinación del importe reclamado por daños al vehículo y al equipamiento del conductor: El reclamante ha considerado el importe de compra del vehículo y el equipamiento como el importe de indemnización. El importe de compra del vehículo se justifica mediante factura con un total de 16.299,00 €, y del equipamiento mediante presupuesto (con fecha posterior al accidente) con un importe de 2.230,00€. Lo que sumaría un total de 18.529,00€, sin embargo, se recuperó en concepto de restos el importe de 2.650,00€. Por lo que el importe reclamado por daños materiales asciende a 15.879,00 €.

2.La reparación reclamada, a la vista de la descripción del accidente y de la información aportada mediante atestado policial e informe pericial, podría considerarse ajustada a los daños manifestados como sufridos por el vehículo en el accidente que nos ocupa. Siniestro total.

3.El importe de la indemnización que se reclama a través de la factura de compra Nº VN21513 y del presupuesto (equipamiento motorista) de la empresa (...), entendemos que se corresponde con precios normales de mercado».

El 12 de mayo de 2023 se emite preceptivo informe por el Servicio concernido relativo al fondo del asunto, señalándose en el mismo lo siguiente:

«•La conservación y mantenimiento de la Carretera TF-465 en el tramo objeto de reclamación y en la fecha de autos se realiza a través del contrato de servicio para la EJECUCIÓN DE DIVERSAS OPERACIONES Y TRABAJOS DE CONSERVACIÓN ORDINARIA Y ASEGURAMIENTO DE LA VIALIDAD EN LA RED DE CARRETERAS DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE: SECTOR OESTE, siendo la empresa adjudicataria del mismo la entidad mercantil (...)

•La empresa conservadora no tuvo constatación directa del citado incidente, pero según el registro de llamadas obrante en el Centro de Información de Carreteras (CIC) de esta Corporación, sobre las 15:29 horas del día 28/06/2020, se remite una llamada telefónica al Centro de Conservación del Sector OESTE informando de accidente de moto TF-465 p.k.

7+000. El equipo de retén recorre todo el tramo de vía sin detectar el incidente dando a las 17:20 horas la incidencia por resuelta y emitiendo aviso al (CIC). Destacando que pudo existir una información errónea en cuanto a la ubicación exacta del incidente a efectos de su resolución, siendo el incidente según atestado de la Guardia Civil en el p.k. 4+750 y no el p.k. 7+000, siendo por ello, que no se puede aportar más información respecto al incidente. En las siguientes imágenes se aprecian los partes de comunicaciones realizados.

•En las imágenes se puede comprobar la ubicación exacta del p.k.4+750 de la carretera TF- 465 de la TF-47 a (...), Término Municipal de Guía de Isora, y lugar donde se produjeron los hechos acaecidos. Como se puede apreciar existe un talud de desmonte de altura variable que, atendiendo a sus características morfológicas, geológicas y geotécnicas, está catalogado como de riesgo medio-bajo, vista la posibilidad de alcanzar la carretera (La calzada se encuentra separada del pie del talud más de 3,5 m (arcén + cuneta + berma). No obstante, su mecanismo de rotura se caracteriza por la caída de bloques de fracturación baja y chineo, quedando su gran mayoría retenidas en la berma y cuneta.

•En el informe emitido por la guardia civil y que forma parte del expediente se describe el incidente relatado por el interesado en el que dice que la motocicleta toma curva a la izquierda cerrada en forma de U, cuando se encuentra la piedra de tamaño considerable en su carril.

•A su vez, el atestado de la Guardia Civil, informa que se contaba con un nivel de circulación blanco, con estado de la superficie del firme seco y limpio, con una iluminación del día natural, solar, un estado climatológico despejado y una buena visibilidad. Asegurando con ello el poder reaccionar perfectamente ante cualquier imprevisto que pudiese producirse.

•Es importante destacar en el presente informe que el tramo en cuestión es muy sinuoso con curvas continúas de derecha e izquierda y de radios inferiores a 30 m, donde la velocidad máxima permitida en esta curva es de 40 km/h. En este sentido, de acuerdo a lo establecido por la normativa técnica de aplicación (Instrucción de Carreteras 3.1.-IC Trazado), un conductor que circulara por dicho tramo a la velocidad máxima permitida de 40 km/h y en pendiente ascendente con una inclinación media superior al 7,0 %, requeriría, ante la presencia de un obstáculo u objeto inesperado en su trayectoria, disponer de una visibilidad de al menos 35 metros aproximadamente para poder detener su vehículo, distancia que existe en el tramo considerado.

•El tramo que se describe presenta una Intensidad Media Diaria Total de 2.010 vehículos diarios de los cuales 60 son pesados, según la información proporcionada por la Unidad Técnica de Aforos (Registro del año 2020), sin que exista ninguna otra reclamación de iguales características en esa zona el día del suceso.

•Los técnicos que suscriben este informe desconocen la procedencia de la piedra que presuntamente provocó el incidente, pudiendo ser factible que su presencia en la vía se

debiera al desprendimiento de la carga de algún camión que circulaba por dicha carretera. Dándose el caso en ciertas ocasiones que los camiones circulan sin proteger correctamente la carga, como se muestra en la siguiente imagen obtenida del propio visor a escasos metros de la zona del incidente. En cualquier caso, se trata de un hecho fortuito, aislado y casual, que excedería lógicamente del normal funcionamiento de las labores de los equipos de vigilancia.

•Así mismo, se desconoce la velocidad a la que circulaba el vehículo y si ésta se adaptaba, no sólo a la velocidad máxima regulada en dicho tramo en curva (40 km/h según señalización vertical de código existente) sino a lo establecido en el artículo 45 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339, de 2 de marzo, que prescribe: "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 estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y en general cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse".

•Es de todos conocidos la existencia de carreras ilegales en este tramo de vía, sobre todo los sábados y domingos, hasta el rotativo "El Día" ha hecho referencia a las mismas, en su edición telemática de fecha 28 de abril del 2017, sección sucesos, donde en un artículo bajo el título "Pintadas y amenazas contra vecinos de la zona de La Chiquita", hace referencia a lo siguiente:

•Incidir en que la Carretera TF-465 es recorrida de manera regular y periódica por el personal adscrito a la empresa conservadora ya que la misma cuenta con un equipo de vigilancia, formado por 2 operarios que recorren las carreteras del sector, al menos dos veces a la semana, observando el estado y funcionamiento de las vías y detectando cualquier incidencia o anomalía que pueda producirse y comprometa la seguridad vial.

•En el estado actual de los conocimientos científicos y técnicos es imposible que nada más caer una piedra cuyo origen se desconoce sobre la calzada se presenten instantáneamente a retirarlo los agentes del servicio público de mantenimiento y conservación de carreteras, así mismo sería imposible técnicamente exigir esa instantaneidad a los agentes de tráfico para que señalicen su presencia y avisen.

•No hay que olvidar que la función y obligación del servicio de mantenimiento y conservación de carreteras es la de proporcionar los medios y las condiciones de seguridad adecuadas para la circulación, no que ésta resulte segura en todo caso o circunstancia, toda vez que ésta depende de otros factores como pueden ser la observancia, constante atención y

cumplimiento por parte de los conductores de las normas de tráfico y seguridad vial, así como de la peligrosidad inherente que conlleva la actividad de circular por una carretera (estado del vehículo, condiciones físicas y psíquicas del conductor, condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación).

•Se adjunta al presente informe como ANEXO I, listado de las actividades realizadas en la carretera TF-465 entre los p.k. 0+000 y p.k. 11+951 desde el punto de vista de su conservación y mantenimiento durante los tres meses anteriores a la fecha del incidente.

•Como queda acreditado en el cuadro resumen adjunto, el equipo de vigilancia recorrió dicho tramo en los días previos al incidente dañoso hasta un total de 6 veces, sin observar ninguna anomalía o incidencia que guarde relación con el hecho reclamado, no existiendo pues, según el leal saber y entender de los técnicos que suscriben, nexo causal entre el funcionamiento del servicio de mantenimiento y conservación de la vía con el daño que se reclama».

- Asimismo, el 30 de junio de 2022 se remite el expediente administrativo a la entidad (...), a fin de que se persone en el procedimiento, de lo que recibe notificación el 5 de julio de 2022. En fecha 10 de julio de 2022 presenta escrito de alegaciones, señalando:

« (...) SEGUNDO.- Que según el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del Contrato de servicio (en adelante P.P.T.P) para la ejecución de las actividades de conservación ordinaria y aseguramiento de la vialidad en la red de carreteras del Cabildo Insular de Tenerife – Lote Nº3, Sector oeste, el turno de trabajo del personal de la conservación oeste durante los meses de junio, julio y agosto, es de lunes a viernes de 7 a 15 horas, por lo que fuera de ese horario, de no haber ninguna llamada para activar el equipo de retén, no hay obligación de tener personal para que recorran la red y en ningún caso por tanto de tener presencia en todos los puntos de la red. Por otro lado, y según el P.P.T.P., el equipo de vigilancia tiene la obligación de inspeccionar cada punto de la carretera al menos dos veces en semana.

TERCERO.- Se adjunta parte de operaciones y parte de recorrido del equipo de vigilancia del viernes 26.06.2020, donde se evidencia que se pasa por el punto objeto de la reclamación a las 12:44h aproximadamente, no encontrándose ninguna incidencia, por lo que la piedra cayó después de que vigilancia pasase por ese punto. Hecho que no se puede prever con antelación por los equipos adscritos al contrato y que es completamente fortuito.

Las anomalías observadas cada día, aunque sean atendidas y corregidas el mismo día o incluidas en las órdenes de trabajo del día siguiente, se anotarán en el correspondiente parte de vigilancia y de incidencia, reflejándose las operaciones llevadas a cabo así como los medios utilizados y el consumo de materiales en el correspondiente parte de operaciones, el cuál valida la Dirección Facultativa.

Por tanto, se cumplió en todo momento lo indicado en el P.P.T.P.

Por otro lado, el mismo día del suceso, a las 15:31h, se recibe llamada del Centro de Información de Carreteras por accidente de moto en el punto kilométrico 7+000 de la TF-465. El equipo de retén llega a las 16:37h pero no encuentra restos del presunto accidente ni el vehículo implicado.

En resumen, la presencia de desprendimientos (o una piedra aislada como en este caso) en cualquier momento y en cualquier punto de la vía, NO es responsabilidad de la compañía, ya que no existe obligación de presencia constante en cada punto de la carretera».

- El 30 de junio de 2022 se da traslado del expediente a la aseguradora de la Corporación insular, (...), a quien, asimismo, se notificarán todos los trámites realizados.

- En fecha 21 de julio de 2024 se concede el trámite de vista y audiencia del expediente a los interesados, de lo que reciben notificación los reclamantes el 26 de julio de 2024, siendo notificada la contratista el 21 de julio de 2024, sin que consten presentados escritos de alegaciones por ninguno de ellos.

- Finalmente, se emite la Propuesta de Resolución que se somete a Dictamen, en el sentido de desestimar la reclamación.

3. Ha de señalarse también que consta en este expediente, que durante la tramitación del mismo los reclamantes interpusieron recurso contencioso-administrativo por desestimación presunta de su reclamación por silencio administrativo, sustanciándose procedimiento abreviado n.º 289/2022, 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 desestima la reclamación formulada por los interesados, puesto que el órgano instructor considera que no concurre relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y los daños por los que se reclama.

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 conductor de la motocicleta sufrió lesiones personales y daños materiales en la propia motocicleta, así como en el equipo que vestía, debido a la existencia de una piedra, en el lugar y en el momento señalados. La aseguradora del vehículo, (...), asimismo, acredita los daños consistentes en el abono de determinadas cuantías al asegurado, siendo ambos reclamantes, al ser interesados, en este procedimiento.

4. Los hechos alegados, además, están acreditados mediante el informe Arena, FODA344/2020, instruido por la Guardia Civil.

Así, el informe de la Guardia Civil coincide con los términos de la reclamación de los interesados, tanto respecto del día, hora y lugar de los hechos, como de las circunstancias de los mismos, pues concluye aquél:

«Motocicleta 0410LGN toma curva a la izquierda cerrada en forma de U. Casi al final de la curva se encuentra una piedra de tamaño considerable en su carril. Para evitar la piedra sale de vía por la derecha, perdiendo el control y colisionando con muro de piedras».

5. Asimismo, si bien el informe técnico del Servicio indica que se desconoce la procedencia de la piedra, señalando que podría haberse desprendido de la carga sin la debida protección de algún camión, sin embargo, también reconoce:

«En las imágenes se puede comprobar la ubicación exacta del p.k.4+750 de la carretera TF- 465 de la TF-47 a (...), Término Municipal de Guía de Isora, y lugar donde se produjeron los hechos acaecidos. Como se puede apreciar existe un talud de desmonte de altura variable que, atendiendo a sus características morfológicas, geológicas y geotécnicas, está catalogado como de riesgo medio-bajo, vista la posibilidad de alcanzar la carretera (La calzada se encuentra separada del pie del talud más de 3,5 m (arcén + cuneta + berma). No obstante, su mecanismo de rotura se caracteriza por la caída de bloques de fracturación baja y chineo, quedando su gran mayoría retenidas en la berma y cuneta».

A ello se añaden los partes del Servicio, que también se aportan por la contratista, (...), que reconoce que pasó por el p.k. donde se produjo el accidente el día 26 de junio de 2020, sobre las 12:44 horas, es decir, más de dos días antes del accidente, que tuvo lugar el 28 de junio de 2020 sobre las 14:30 horas, según consta en el informe de la Guardia Civil.

Al respecto, la Propuesta de Resolución viene a indicar:

«En este sentido, el representante de la empresa encargada de la conservación y mantenimiento viario, en su escrito de alegaciones de fecha 10 de julio de 2022, puso de manifiesto que, según el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del contrato de servicio, el equipo de vigilancia tiene la obligación de inspeccionar cada punto de la carretera al menos dos veces en semana, obligación que consta cumplida por cuanto en el cuadro resumen del informe técnico, que recoge las actividades realizadas en la TF-465 en el punto kilométrico donde se produjo el incidente, constan realizadas en esa semana actuaciones los días 22, 23, 25 y 26 de junio de 2020.

Ha quedado acreditado, pues, que el servicio de vigilancia y limpieza funcionó normalmente el día del accidente y que el accidente fue causado por un tercero, no existe nexo causal entre el funcionamiento de dicho servicio y el daño por el que se reclama y, en consecuencia, la pretensión resarcitoria debe ser desestimada».

De ello sólo se concluiría que la empresa contratista cumplió adecuadamente sus obligaciones contractuales, pero no que el funcionamiento del Servicio fue correcto, pues, tal y como añade la Propuesta de Resolución, *«Con independencia de todo lo expuesto, se debe recordar que el funcionamiento del servicio público de carreteras comprende su mantenimiento y conservación en las mejores condiciones posibles para la seguridad de la circulación (art. 22 Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, art. 57.1 TRLTSV)».*

Se observa, pues, por un lado, que no se han realizado las labores de vigilancia y mantenimiento de calzada con la frecuencia exigible a las propias características de la vía, tanto porque se trata de una vía donde se reconoce la existencia de taludes susceptibles de producir desprendimientos, como porque el propio servicio afirma que, en este tramo de vía, a pesar de las limitaciones de velocidad, se producen *«carreras ilegales»,* por lo que, sin perjuicio de las sanciones que correspondan a los conductores, lo cierto es que se trata de una vía donde el deber de vigilancia y mantenimiento debe ser superior al estándar con el fin de evitar accidentes, dado el tipo y número de conductores que frecuentan la vía.

Además, la propia existencia de los taludes susceptibles de producir desprendimientos nos conduce, asimismo, como se ha señalado en numerosas ocasiones por este Consejo, a determinar si, por parte de la Administración, se han adoptado las medidas de seguridad pertinentes con el fin de evitar desprendimientos que pudieran causar daños a vehículos o personas con desenlaces no deseados. Ciertamente, como se observa en las fotografías, aunque no se trata de taludes altos, lo cierto es que a lo largo de los márgenes de la vía existen taludes en los que no se han instalado mallas o cualquier otra medida de seguridad con el fin de que la circulación se realice con las debidas garantías de seguridad para los usuarios de la vía, así como tampoco se ha acreditado que se hayan producido labores de limpieza de los taludes.

A este respecto, en numerosos dictámenes venimos recordando este deber de la Administración, por todos Dictamen 93/2023, de 9 de marzo de 2023, en el que se señala, recogiendo, a su vez, doctrina manifestada 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» (...) ».

Esta doctrina resulta plenamente aplicable al presente asunto por las razones anteriormente expuestas y permite afirmar la existencia de relación de causalidad entre el funcionamiento deficiente del servicio y el daño reclamado.

6. Ahora bien, en el presente caso, si bien en el informe de la Guardia Civil se señala, en el apartado «*presuntas infracciones*», que «*presuntamente no existe infracción*» por parte del conductor, lo cierto es que también indica, en el apartado «*elementos del tramo*», y en cuanto al «*trazado planimétrico*», que se trata una «*curva señalizada*».

A ello ha de añadirse que, tal y como consta en las fotografías incorporadas al informe del Servicio, la curva en la que se produjo el accidente es una curva peligrosa, cerrada, en forma de U, en un tramo de vía sinuoso, debidamente señalizado como tal, lo que exige no sólo el cumplimiento de las normas sobre velocidad, sino, además, la adaptación de la conducción a las circunstancias concurrentes: vía, climatológicas, del propio conductor (...).

Pues bien, en este caso el accidente se produjo a plena luz del día, con buen estado climatológico, en una vía de doble sentido, y, además, tal y como ha indicado el informe del Servicio *«un conductor que circulara por dicho tramo a la velocidad máxima permitida de 40 km/h y en pendiente ascendente con una inclinación media superior al 7,0 %, requeriría, ante la presencia de un obstáculo u objeto inesperado en su trayectoria, disponer de una visibilidad de al menos 35 metros aproximadamente para poder detener su vehículo, distancia que existe en el tramo considerado»*.

Por ello, podemos inferir del modo de producción del accidente que el conductor no habría tomado la curva con la diligencia adecuada, en previsión de eventuales obstáculos en la vía, tal y como aconteció en el caso que nos ocupa. Y es que, de haberlo hecho, podría haber esquivado la piedra sin colisionar contra el muro de enfrente, ya que, como se señala en el informe de la Guardia Civil, se trataba de un día despejado, con visibilidad de luz natural, a las 14:30 horas, estando el firme limpio y seco, en una vía en la que, en el momento del accidente el nivel de circulación era «*blanco*», es decir que la circulación era fluida y con tráfico «*normal*».

En este sentido, tal y como señala el informe del Servicio, *«se desconoce la velocidad a la que circulaba el vehículo y si ésta se adaptaba, no sólo a la velocidad máxima regulada en dicho tramo en curva (40 km/h según señalización vertical de código existente) sino a lo establecido en el artículo 45 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por*

el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339, de 2 de marzo, que prescribe: "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 estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y en general cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse"».

Por todo ello entendemos que, si bien el funcionamiento del Servicio no fue correcto, tanto por la falta de protección y limpieza de los taludes, como de frecuencia en el mantenimiento y vigilancia de la vía, lo cierto es que es atribuible al conductor en un 50 % la responsabilidad por los daños por los que se reclama, ya que, de haber circulado con la debida precaución, podría haber evitado, o al menos minimizado, las consecuencias sufridas.

7. En relación con la cuantía indemnizatoria, y teniendo en cuenta que la misma es considerada por el informe emitido por el Servicio, el 10 de marzo de 2023, adecuada a los daños por los que se reclama, según los precios de mercado y los documentos aportados, procede indemnizar a los interesados en un 50 % de las cuantías solicitadas.

Tales cuantías, en todo caso, se deberá actualizar a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad patrimonial en los términos impuestos por el art. 34.3 LRJSP.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución objeto de Dictamen no se considera conforme a Derecho, procediendo la estimación parcial de la reclamación, en los términos señalados en el presente Dictamen.