

Expediente Núm. 286/2011  
Dictamen Núm. 91/2012

**V O C A L E S :**

*Fernández Pérez, Bernardo,*  
Presidente  
*Del Valle Caldevilla, Luisa Fernanda*  
*Rodríguez-Vigil Rubio, Juan Luis*  
*Fernández Noval, Fernando Ramón*  
*Jiménez Blanco, Pilar*

Secretario General:  
*García Gallo, José Manuel*

El Pleno del Consejo Consultivo del Principado de Asturias, en sesión celebrada el día 21 de marzo de 2012, con asistencia de las señoras y los señores que al margen se expresan, emitió el siguiente dictamen:

“El Consejo Consultivo del Principado de Asturias, a solicitud de V. E. de 23 de noviembre de 2011, examina el expediente relativo a la reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración del Principado de Asturias formulada por ....., por los daños y perjuicios sufridos en un accidente de circulación debido al deficiente diseño y señalización de la vía.

De los antecedentes que obran en el expediente resulta:

**1.** Con fecha 10 de noviembre de 2009, la interesada presenta en el registro de la Administración del Principado de Asturias una reclamación de responsabilidad patrimonial dirigida a la, entonces, Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras. Comienza su relato de hechos indicando que el día 15 de noviembre de 2008, sobre las 14:20 horas, tuvo un accidente en la carretera AS-117, sufriendo la perjudicada lesiones y quedando el vehículo

totalmente siniestrado. Señala que en el momento del accidente circulaba “respetando las señales fijadas en la calzada, tanto la de limitación como la de recomendación de velocidad, cuando perdió el control del vehículo colisionando con el sistema de protección”. Tomando como base el atestado de la Guardia Civil, refiere “que la velocidad en el tramo se encuentra limitada a 100 km/h y recomendada a 90 km/h, por lo que la conductora en absoluto circulaba con exceso de velocidad, sino que esta se adecuaba a lo establecido en la vía, sin que existiera ningún factor meteorológico digno de reseñar que conllevara la necesidad de circular a una velocidad inferior; razón por la que la percepción subjetiva del instructor del atestado acerca de la forma de producirse el accidente no es acertada en relación a los datos objetivos obrantes en diversos apartados de dicho informe”. La reclamante entiende que “la velocidad que se había establecido por esta Consejería para dicho tramo de vía era excesiva en relación al diseño de la misma, por lo que, acreditado que (...) la acción de la reclamante fue absolutamente correcta, la causa del siniestro hemos de establecerla en la inadecuada relación entre la velocidad fijada por la Administración y el diseño de la carretera en que se produjo” el accidente. Tras describir las lesiones sufridas, que a la fecha de presentación de la reclamación se encuentran pendientes de precisar en lo relativo al periodo de curación y secuelas, finaliza su escrito solicitando ser “indemnizada en la cantidad que será concretada a lo largo del procedimiento administrativo”.

Al escrito acompaña copia de la siguiente documentación: a) Certificado de destrucción del vehículo siniestrado al final de su vida útil. b) Atestado instruido por la Guardia Civil. c) Informe del Servicio de Traumatología del Hospital “Y”, en el que consta que la reclamante estuvo ingresada entre los días 15 y 24 de noviembre de 2008, en que fue dada de alta por mejoría tras ser sometida a una intervención quirúrgica, figurando como diagnóstico principal “fractura-luxación C5-C6”. d) Copia de diversos informes médicos relativos a consultas posteriores al alta médica.

2. El día 16 de julio de 2010, la Jefa del Servicio de Asuntos Generales de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras traslada dos escritos a la interesada. En uno de ellos le comunica la fecha de entrada de su reclamación en la Consejería -en la cual se tiene por iniciado el procedimiento-, el plazo máximo de resolución y los efectos del silencio administrativo, añadiendo que, "con esta fecha, se ha solicitado informe de carácter preceptivo al Servicio/s cuyo funcionamiento pueda haber causado la presunta lesión indemnizable, suspendiéndose el transcurso del plazo máximo legal para resolver el procedimiento durante un mes a contar desde la presente notificación, en los términos que prevé" el artículo 42.5.c) de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y "levantándose dicha suspensión ope legis transcurrido dicho plazo por mor" del artículo 10 del Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en Materia de Responsabilidad Patrimonial.

En el segundo de los escritos se requiere a la interesada diversa documentación relativa a su persona y al vehículo siniestrado, así como concreción de la "cuantía reclamada en concepto de indemnización e informe médico justificativo". En respuesta a este requerimiento, la perjudicada presenta el día 28 de julio de 2010 en el registro de la Administración del Principado de Asturias un escrito al que adjunta la documentación solicitada. En cuanto a la concreción de la cuantía objeto de reclamación, señala que esta se eleva a un total de setenta y cuatro mil doscientos sesenta euros con noventa y cinco céntimos (74.260,95 €), con arreglo al siguiente desglose: daños materiales por la pérdida total del vehículo siniestrado, 3.100 €; días de curación, 14.849,01 €; 38 puntos de secuelas, 35.527,52 €; 10% de factor de corrección sobre lesiones permanentes, 3.552,75 €, y "factor de corrección consistente en una incapacidad permanente parcial para el desarrollo de su profesión habitual de ingeniero informático", 17.231,67 €.

**3.** Con esa misma fecha, la Jefa del Servicio de Asuntos Generales solicita a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil una copia de las diligencias instruidas a raíz del accidente del que trae causa la presente reclamación.

En respuesta a esta solicitud, el día 23 de julio de 2010, el Capitán Jefe del Subsector de Tráfico comunica al órgano instructor que aquellas fueron remitidas al Juzgado de Instrucción de Guardia de Langreo, "lugar donde debe dirigirse para la localización de las mismas".

A la vista de ello, el día 18 de agosto de 2010 la Jefa del Servicio de Asuntos Generales solicita al Juzgado de Instrucción de Langreo una copia de las diligencias instruidas por la Guardia Civil, que son enviadas el 30 de agosto de 2010. Del atestado levantado por la Guardia Civil merecen ser destacados los siguientes aspectos: lugar exacto del accidente, punto kilométrico 4,000 de la carretera AS-117; estado del firme, "aglomerado asfáltico, en buen estado de conservación y rodadura, hallándose seco y limpio de sustancias deslizantes y desprovisto de obstáculos a la circulación", y luminosidad, "pleno día". En él se descarta el deslumbramiento como posible causa del accidente. La fuerza actuante localizó e identificó a la ahora reclamante en el Hospital "X", lugar al que fue conducida tras el accidente. Interrogada acerca de la forma en la que aquel se produjo, manifestó "que sobre las 14:20 horas del día de la fecha circula (en) sentido hacia Noreña, velocidad sobre 100-105 km/h, por el carril izquierdo, pretendiendo desplazarse al de la derecha, punto por el cual circula otro turismo. Que al pretender incorporarse al citado carril perdió el control del vehículo, rotando sobre sí, saliéndose de la calzada". Los instructores del atestado concluyen que la causa principal del accidente es la "velocidad inadecuada por parte de la conductora implicada".

**4.** También mediante oficios de 16 de julio de 2010, la Jefa del Servicio de Asuntos Generales de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras solicita a los Servicios de Explotación y de Conservación de la Dirección General de Carreteras un informe sobre la señalización en la zona del accidente en el que se especifique si la misma ha

sido modificada con anterioridad o posterioridad a este siniestro y una relación de los accidentes habidos en el citado punto kilométrico y su causa.

El día 23 de septiembre de 2010 emite informe un empleado de la Unidad de Vigilancia nº 4, con el visto bueno del Capataz de la Zona Oriental de Explotación y de la Jefa de la Sección de Apoyo Jurídico, todos ellos de la Dirección General de Carreteras. El autor del informe, que declara desconocer si la señalización de la zona ha sido objeto de modificación, indica que la existente en la fecha de emisión del mismo, según la dirección seguida el día del siniestro por la reclamante hasta el punto kilométrico 4,000, es “p. k. 4+260 MD, señal R-301 (velocidad máxima 100 km/h)./ P. k. 4+185 MD y MI, señales P-13 a (curva peligrosa hacia la derecha)./ P. k. 4+125 MD y MI, señales R-301 (velocidad máxima 90 km/h)./ P. k. 4+075 MD, señal S-7 (velocidad máxima aconsejada 90 km/h)”. Consigna como accidentes habidos en el entorno del sufrido por la perjudicada desde el 5 de febrero de 2008, en la dirección de la marcha seguida por la misma, los siguientes: el 5 de febrero de 2008, en el p. k. 3+640; el 28 de agosto de 2009, en el p. k. 4+780, y el 8 de marzo de 2010, en el p. k. 3+600.

Por su parte, el Ingeniero Técnico de Obras Públicas, con el conforme de la Jefa de la Sección de Conservación de la Zona Oriental, remite el 22 de octubre de 2010 a la Jefa del Servicio de Asuntos Generales el informe elaborado por el Celador de Carreteras el día 22 de septiembre de 2010. En él describe la señalización existente en la fecha del siniestro, especificando que en el p. k. 4+125 la señal R-301 indicaba la prohibición de circular a más de 100 km/h, añadiendo que “la señalización vertical de limitación de velocidad fue modificada con posterioridad al accidente. Con fecha 19 de marzo de 2009 las señales R-301 (con limitación 100 km/h), situadas a la altura del p. k. 4+125 en la calzada sentido Riaño y del p. k. 3+840 en la calzada sentido Pto. Tarna, fueron sustituidas por señales R-301 (con limitación 90 km/h)”, precisando que “desconoce el motivo por el que se sustituyeron”. En cuanto a la existencia de accidentes en el punto kilométrico en cuestión, el Celador constata, “para el periodo comprendido entre el 25 de mayo de 2007 (puesta en servicio

desdoblamiento tramo II AS-117) y el 01 de septiembre de 2010”, un único accidente, que parece ser el sufrido por la reclamante.

**5.** Obra entre la documentación remitida una “diligencia de incorporación de documentos”, suscrita el día 24 de noviembre de 2010 por la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico II, por la que se adjunta al expediente “estadística del accidente por el que se reclama, estadística de siniestros acaecidos entre el 1 de enero de 2005 (y el) 31 de octubre de 2010 en la AS-117 entre los puntos kilométricos del 3,000 al 4,500, así como fotografías del lugar del siniestro, facilitados todos ellos por el Servicio de Programación y Seguridad Vial”.

**6.** Con fecha 13 de diciembre de 2010, la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico I comunica a la reclamante la apertura del trámite de audiencia y le adjunta una relación de los documentos obrantes en el expediente, “significándole que en el plazo de diez días (...) podrá personarse en el mismo y exponer lo que a su derecho convenga, proponiendo cuantos medios de prueba estime oportunos”. El 27 de diciembre de 2010 la interesada toma vista del expediente y solicita copia de diversos documentos.

**7.** El día 30 de diciembre de 2010, la perjudicada presenta en el registro de la Administración del Principado de Asturias un escrito de alegaciones en el que incide en la existencia de datos que permiten constatar que en el mismo punto kilométrico se han producido diversos accidentes, y que se han llevado a cabo modificaciones en la limitación de la velocidad máxima permitida. Desde otro punto de vista, señala que “en la página 70 del expediente administrativo se recogen las condiciones técnicas que cumple la curva en concreto, y las mismas no se adecúan a la Orden de 27 de diciembre de 1999, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras (...), dado que en el momento de ocurrir los hechos la velocidad estaba limitada a cien kilómetros por hora, debiendo en ese caso ser su radio de giro de cuatrocientos cincuenta metros y su peralte del 8%; en realidad, y tal y como se refleja en el propio

expediente administrativo, el radio de giro es de cuatrocientos treinta metros y el peralte es de -2,3%, es decir, el diseño de la carretera no se corresponde con la normativa que lo rige, por lo que es lógico que se produjera el siniestro sobre el cual se reclama”.

**8.** A la vista de las alegaciones formuladas, el día 13 de enero de 2011 la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico II solicita informe al Servicio de Programación y Seguridad Vial. Evacuado este por el Ingeniero Jefe del Servicio el 14 de febrero de 2011, se señala en él que la fotografía obrante al folio 70 del expediente, con base en la cual la reclamante realiza las consideraciones técnicas de la curva en su escrito de alegaciones, recoge “datos referentes al punto kilométrico (...) 3+118 y no al punto kilométrico en el que consta (...) se produjo el siniestro (p. k. 4+000)”. Aclarada esta circunstancia, “la señalización vertical de las carreteras se proyecta en base a lo establecido al respecto en la Norma 8.1-IC, Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden de 28 de diciembre de 1999”.

**9.** Con fecha 5 de abril de 2011, la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico II comunica a reclamante la apertura de un segundo trámite de audiencia y le adjunta una relación de los documentos obrantes en el expediente. Mediante diligencia de 13 de abril de 2011 se hace constar que la reclamante, por medio de persona designada, toma vista del expediente y solicita un copia del informe del Servicio de Programación y Seguridad Vial.

**10.** El día 15 de abril de 2011, la interesada presenta en el registro de la Administración del Principado de Asturias un nuevo escrito de alegaciones en el que indica que “de toda la documentación obrante en el expediente, incluido el informe del Ingeniero Jefe del Servicio de Programación y Seguridad Vial (...), que en nada desvirtúa lo ya expuesto por esta parte en cuanto al diseño de la vía en la que se produjo el siniestro, se determina que claramente existe una responsabilidad de la Administración a la que me dirijo”.

**11.** Mediante escrito de 25 de mayo de 2011, la Jefa del Servicio de Asuntos Generales traslada a la correduría de seguros la documentación obrante en el expediente.

El día 10 de junio de 2011, la compañía aseguradora, por intermediación de la correduría de seguros, remite un correo electrónico a la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico II en el que señala “que del atestado se desprende que la causa del accidente fue la velocidad inadecuada a la que conducía la propia reclamante, por lo que la resolución debería ser desestimatoria”.

**12.** Con fecha 15 de septiembre de 2011, la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico II de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente elabora propuesta de resolución en el sentido de “desestimar la reclamación”, basándose en la adecuada señalización existente en la zona donde se produjo el accidente, cuya causa principal se atribuye a la “velocidad inadecuada por parte de la conductora implicada”.

**13.** En este estado de tramitación, mediante escrito de 23 de noviembre de 2011, registrado de entrada el día 29 del mismo mes, V. E. solicita al Consejo Consultivo del Principado de Asturias que emita dictamen sobre consulta preceptiva relativa al procedimiento de reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración del Principado de Asturias objeto del expediente núm. ...., de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, cuyo original adjunta.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes consideraciones fundadas en derecho:

**PRIMERA.-** El Consejo Consultivo emite su dictamen preceptivo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.1, letra k), de la Ley del

Principado de Asturias 1/2004, de 21 de octubre, en relación con el artículo 18.1, letra k), del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo, aprobado por Decreto 75/2005, de 14 de julio, y a solicitud del Presidente del Principado de Asturias, en los términos de lo establecido en los artículos 17, apartado a), y 40.1, letra a), de la Ley y del Reglamento citados, respectivamente.

**SEGUNDA.-** Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 139.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en adelante LRJPAC), está la interesada activamente legitimada para formular reclamación de responsabilidad patrimonial, por cuanto su esfera jurídica se ha visto directamente afectada por los hechos que la motivaron.

La Administración del Principado de Asturias está pasivamente legitimada en cuanto titular de los servicios frente a los que se formula reclamación.

**TERCERA.-** En cuanto al plazo de prescripción, el artículo 142.5 de la LRJPAC dispone que "En todo caso, el derecho a reclamar prescribe al año de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o de manifestarse su efecto lesivo. En caso de daños, de carácter físico o psíquico, a las personas el plazo empezará a computarse desde la curación o la determinación del alcance de las secuelas". En el supuesto ahora examinado, la reclamación se presenta con fecha 10 de noviembre de 2009, habiendo tenido lugar los hechos de los que trae origen el día 15 de noviembre de 2008, por lo que es claro que fue formulada dentro del plazo de un año legalmente determinado.

**CUARTA.-** El procedimiento administrativo aplicable en la tramitación de la reclamación se encuentra establecido en los artículos 139 y siguientes de la LRJPAC, y, en su desarrollo, en el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en Materia de Responsabilidad Patrimonial (en

adelante Reglamento de Responsabilidad Patrimonial), aprobado por Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo.

En aplicación de la normativa citada, se han cumplido los trámites fundamentales de incorporación de informe de los servicios afectados, audiencia con vista del expediente y propuesta de resolución.

Sin embargo, y aunque la duración de la suspensión no sea ya relevante a efectos del cumplimiento del plazo del presente procedimiento, hemos de reparar en que la comunicada a la reclamante no reúne los requisitos exigidos en el artículo 42.5 de la LRJPAC para que sea efectiva. Según el citado precepto, "El transcurso del plazo máximo legal para resolver un procedimiento y notificar la resolución se podrá suspender en los siguientes casos: (...) c) Cuando deban solicitarse informes que sean preceptivos y determinantes del contenido de la resolución a órgano de la misma o distinta Administración, por el tiempo que medie entre la petición, que deberá comunicarse a los interesados, y la recepción del informe, que igualmente deberá ser comunicada a los mismos". Es decir, se permite la suspensión entre el tiempo que discurra efectivamente entre la petición y la recepción del informe, y a tal fin exige que se comunique a los interesados tanto la fecha de petición como la de recepción de aquel.

En este caso, se comunica a la interesada que, "con esta fecha, se ha solicitado informe de carácter preceptivo al Servicio/s cuyo funcionamiento pueda haber causado la presunta lesión indemnizable, suspendiéndose el transcurso del plazo máximo legal para resolver el procedimiento durante un mes a contar desde la presente notificación, en los términos que prevé el artículo (42.5, letra c)), de la LRJPAC, y levantándose dicha suspensión ope legis transcurrido dicho plazo por mor del precitado" artículo 10 del Reglamento de Responsabilidad Patrimonial. La expresada comunicación incumple lo establecido en el ya citado artículo 42.5 de la LRJPAC, sin encontrar amparo en el artículo 75.1 de la misma Ley. En primer lugar, la efectuada a la reclamante viene a presentar la suspensión como una consecuencia obligada por la petición de informe al Servicio afectado, cuando, de conformidad con el primero de

aquellos preceptos, la suspensión del plazo máximo legal para resolver el procedimiento es potestativa y, para que pueda operar, debe adoptarse una decisión expresa en tal sentido por el órgano competente. En segundo lugar, se identifica de forma errónea la fecha de inicio de la suspensión, que no podrá ser la de "la presente notificación", sino la de petición del informe de las características expresadas. Por último, debemos destacar el incumplimiento legal en que incurre la información dada a la reclamante según la cual el plazo máximo legal para resolver el procedimiento se suspende durante un mes y que dicha suspensión finaliza "ope legis transcurrido dicho plazo por mor del precitado (artículo) 10" del Reglamento de Responsabilidad Patrimonial. Sobre el particular, es preciso señalar que el referido precepto prevé que el órgano instructor puede ampliar hasta un mes el plazo a otorgar -que ordinariamente será de diez días- para la emisión del informe que recabe. Esta previsión legal no permite establecer dicho periodo como de suspensión del plazo máximo del procedimiento, ni admite o ampara un criterio por el que se considere finalizado el periodo de suspensión *ope legis* por su mero transcurso.

El artículo 42.5.c) de la LRJPAC establece el tiempo de la suspensión, en su caso, fijando su inicio en el momento de la petición del informe (que deberá ser debidamente comunicada a la persona o personas interesadas) y su final en el día de la recepción (que, igualmente, habrá de comunicarse a las mismas), con el límite máximo de tres meses. De acuerdo con esta regla del procedimiento administrativo común legalmente establecido, la conclusión del lapso temporal de la suspensión dependerá de una fecha incierta en el momento de acordarse aquella y no del plazo máximo del que disponga el órgano informante para la emisión de su informe, con la única salvedad de su limitación por ley a tres meses. De este modo, no puede operar la suspensión en los términos en los que ha sido comunicada, porque el informe del Servicio responsable puede ser recabado, emitido y recibido por el órgano instructor en un plazo inferior al de un mes, en cuyo caso la suspensión deberá finalizar antes del vencimiento del mes, y, en el supuesto de que la emisión y recepción se efectúe más allá de este plazo (hasta tres meses, como máximo), la

suspensión podrá finalizar después de dicho vencimiento. En este sentido, hemos de recordar que, tratándose de un informe que deba conceptuarse como preceptivo y determinante para la resolución del procedimiento, su no emisión en el plazo establecido puede ocasionar la paralización de las actuaciones, al ser posible, a tenor de lo establecido en el artículo 83.3 de la LRJPAC, interrumpir el plazo de los trámites sucesivos.

Finalmente, se aprecia que a la fecha de entrada de la solicitud de dictamen en este Consejo Consultivo se había rebasado ya el plazo de seis meses para adoptar y notificar la resolución expresa, establecido en el artículo 13.3 del Reglamento de Responsabilidad Patrimonial. No obstante, ello no impide la resolución, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 42.1 y 43.3, letra b), de la referida LRJPAC.

**QUINTA.-** El artículo 106.2 de la Constitución dispone que “Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”.

A su vez, el artículo 139 de la LRJPAC establece en su apartado 1 que “Los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos”. Y, en su apartado 2, que “En todo caso, el daño alegado habrá de ser efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas”.

Por otra parte, el artículo 141 de la ley citada dispone en su apartado 1 que “Sólo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que éste no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. No serán indemnizables los daños que se deriven de hechos o circunstancias que no se hubiesen podido prever o evitar según el estado de los

conocimientos de la ciencia o de la técnica existentes en el momento de producción de aquéllos, todo ello sin perjuicio de las prestaciones asistenciales o económicas que las leyes puedan establecer para estos casos”.

Este derecho no implica, sin embargo, que la Administración tenga el deber de responder, sin más, por todo daño que puedan sufrir los particulares, sino que, para que proceda la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, deberán darse los requisitos que legalmente la caracterizan, analizando las circunstancias concurrentes en cada caso.

En efecto, en aplicación de la citada normativa legal y atendida la jurisprudencia del Tribunal Supremo, para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública será necesario que, no habiendo transcurrido el plazo de prescripción, concurren, al menos, los siguientes requisitos: a) la efectiva realización de una lesión o daño antijurídico, evaluable económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas; b) que la lesión patrimonial sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos; y c) que no sea producto de fuerza mayor.

**SEXTA.-** En la presente reclamación se imputan a la Administración las lesiones y secuelas subsiguientes, así como los daños materiales, sufridos por la reclamante como consecuencia del accidente de circulación ocurrido el día 15 de noviembre de 2008 en el punto kilométrico 4,000 de la AS-117, y que atribuye a la “inadecuada relación entre la velocidad fijada por la Administración y el diseño de la carretera en que se produjo el siniestro”.

La realidad del accidente ha quedado acreditada mediante los documentos que obran incorporados al expediente, y la de las lesiones y daños alegados ha sido debidamente probada, por lo que, dejando ahora al margen la cuantificación o valoración económica que, en su caso, deba efectuarse, resulta evidente que la reclamante ha sufrido un daño efectivo y evaluable económicamente.

Ahora bien, que ocurra un daño con ocasión de la utilización de una vía pública titularidad del Principado de Asturias no implica que todo accidente acaecido en ella deba ser necesariamente indemnizado, sino que para ello es preciso examinar si el mismo ha sido producido como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos en una relación de causa a efecto. En concreto, hemos de analizar las circunstancias en las que se produce el siniestro, y, en atención a ellas, determinar si el mismo deriva directa e inmediatamente del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos. Al respecto, resulta conveniente dejar sentado que la interesada no acredita en modo alguno cuáles son esas circunstancias, limitándose a criticar el atestado elaborado por los Agentes de la Guardia Civil de Tráfico, tachando de subjetivas las conclusiones alcanzadas por ellos sobre las verdaderas causas por las que se produce el accidente.

En cualquier caso, hemos de comenzar por recordar que, en aplicación del artículo 57 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, corresponde "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 en ella de las adecuadas señales y marcas viales".

En el caso examinado, como ya hemos indicado, la perjudicada trata de fijar la imprescindible relación de causa-efecto entre el actuar de la Administración y el accidente sufrido en "la inadecuada relación entre la velocidad fijada por la Administración y el diseño de la carretera". A este respecto conviene aclarar que cuando introduce en el trámite de alegaciones un nuevo argumento no contemplado en su escrito inicial, relativo a una supuesta "defectuosa construcción de la curva en que se produjeron los hechos", lo hace con base en un dato erróneo, error en el que cae probablemente inducida por la propia Administración frente a la que reclama, que incorporó al expediente una fotografía (folio 70) que en realidad no se corresponde con el punto kilométrico donde se produjo el siniestro, tal y como ha puesto de relieve el

informe posterior del Ingeniero Jefe del Servicio de Programación y Seguridad Vial, y sin que ello haya sido contradicho por la reclamante en el ulterior trámite de alegaciones. Así las cosas, ha de quedar fuera de toda consideración en este dictamen la alegación, por no probada, relativa a cualquier suerte de incumplimiento, en el diseño de la carretera, de la Orden de 27 de diciembre de 1999 por la que se aprueba la Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

En todo caso, el núcleo fundamental del reproche que dirige la perjudicada a la Administración se centra en una supuestamente inadecuada señalización de la zona en la que se produjo el siniestro. A este respecto, de los datos obrantes en el expediente se desprende que desde la puesta en servicio del desdoblamiento de la AS-117 -el día 25 de mayo de 2007- la señalización existente, en aquel momento y en el del siniestro, en el tramo y dirección de marcha seguida por la reclamante consistía en una señal de prohibición de circular a más de 100 km/h, colocada en el margen derecho del punto kilométrico 4+530; más adelante, en el punto kilométrico 4+185, en ambos márgenes de la calzada, se encontraba una señal de peligro, advirtiendo de la proximidad de una curva peligrosa hacia la derecha; en el punto kilométrico 4+125, en ambos márgenes de la calzada, hay señales que reiteran la prohibición de circular a más de 100 km/h; por último, en el punto kilométrico 4+075, en la margen derecha, se halla una señal que recomienda circular a una velocidad aproximada de 90 km/h. Siguiendo la dirección de la marcha, en el punto kilométrico 4+000 se produce la salida de la calzada de la reclamante. También consta acreditado en el expediente que con fecha 19 de marzo de 2009, esto es, con posterioridad al accidente, la prohibición de circular a más de 100 km/h, establecida por las señales existentes en los dos márgenes de la calzada del punto 4+125, fue modificada hasta quedar reducida en ese tramo a 90 km/h.

Desde otro punto de vista, figura en el expediente remitido una consulta de accidentalidad que relaciona los datos obrantes en el Servicio de Programación y Seguridad Vial, de los que, con los parámetros que luego se

verá, se constata la existencia de un total de 59 accidentes, con el resultado de 0 accidentes mortales, 49 heridos leves y 1 herido grave, sin que de dicha documentación se desprenda la consideración de que estamos en presencia de lo que es conocido como un "punto negro". Ahora bien, a los efectos del asunto examinado, los datos que aparecen en esta consulta no deben ser acogidos sin cierta reserva en orden a las conclusiones a extraer. En primer lugar, la información contenida en ella comprende el registro de accidentalidad entre los puntos kilométricos 3,000 al 4,500 de la AS-117, y en la misma no se discrimina el sentido de la marcha en que circulaban los vehículos implicados. En segundo lugar, de los 59 accidentes registrados, 15 de ellos se produjeron con anterioridad al día 25 de mayo de 2007, fecha en la que tuvo lugar la puesta en servicio del desdoblamiento de la AS-117, no existiendo constancia de que la señalización en la zona fuera la misma con anterioridad. En tercer lugar, de los 44 accidentes restantes, 21 de ellos sucedieron en el periodo comprendido entre el 25 de mayo de 2007 y el 19 de marzo de 2009 -20 meses aproximadamente-, en el que la señal existente en el punto kilométrico 4+125 era de prohibición de circular a más de 100 km/h, mientras que entre el 19 de marzo de 2009 y el 24 de octubre de 2010 -unos 17 meses- los siniestros en dicho tramo ascendieron a 23, y ello a pesar de que desde aquella fecha había sido reducido en 10 km/h el límite máximo de velocidad permitida. Por tanto, ninguna conclusión en orden a la cuestión objeto de examen se desprende de los datos obrantes en esta consulta de siniestralidad, menos aún cuando el último de ellos nos revela que desde el momento en que se ha reducido la velocidad máxima permitida en el tramo la siniestralidad ha sufrido incluso un ligero repunte.

Por ello, frente al absurdo argumento que late en el fondo de la reclamación formulada, conforme al cual en todos aquellos casos de accidentes de circulación en los que sin superarse el límite de velocidad máxima permitida y no siendo conocida la causa directa del mismo devendría responsable la Administración titular de la vía, se alzan con toda su fuerza los más que acertados, a la par que instructivos, principios básicos de la Norma 8.1-IC,

Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden de 28 de diciembre de 1999, y traídos al procedimiento por el Ingeniero Jefe del Servicio de Programación y Seguridad Vial, que aparecen recogidos en el punto 1.2 de su anexo, y que disponen que “los criterios de señalización se fijan dentro de un marco legal que establece entre otras cosas la obligación de los conductores de en todo momento controlar sus vehículos y mantener el campo necesario de visión, de manera que quede garantizada su propia seguridad, la del resto de los ocupantes y la de los demás usuarios de la vía. También se establece en la legislación aplicable la adecuación de la velocidad a cuantas circunstancias concurren en cada momento de manera que siempre se pueda detener el vehículo dentro de los límites del campo de visión del conductor y ante cualquier obstáculo que se pueda presentar./ Por otra parte, los criterios técnicos por los que se rige la señalización de carreteras se basan en un compromiso entre un gran número y variedad de factores: por ejemplo las velocidades reales de circulación, la habilidad y reflejos de los conductores, las circunstancias ambientales, la densidad de la circulación, estado de los vehículos y su carga, etc. Según la valoración que se haga de dichos factores, muy variables en sí mismos, la señalización más conveniente podría ser una u otra./ Es por esto que la señalización debe entenderse como una ayuda a la circulación que facilita el buen uso de la red de carreteras pero que en ningún momento puede considerarse como una garantía de seguridad o de información ni puede sustituir a la conducción experta y responsable, todo ello sin perjuicio de la obligación legal de los conductores de respetar las limitaciones impuestas”.

En este sentido, y tomando como base la manifestación realizada por la reclamante a la Guardia Civil acerca de la forma en que se produjo el accidente, conviene recordar que en aquel momento declaró “que sobre las 14:20 horas del día de la fecha circula (en) sentido hacia Noreña, velocidad sobre 100-105 km/h, por el carril izquierdo, pretendiendo desplazarse al de la derecha, punto por el cual circula otro turismo. Que al pretender incorporarse al citado carril perdió el control del vehículo, rotando sobre sí, saliéndose de la calzada”. Como

vemos, la interesada reconoce que iba al límite de la velocidad permitida o que incluso la superaba, quedando desvirtuada de esta forma la primera de sus afirmaciones -que circulaba “respetando las señales fijadas en la calzada, tanto la de limitación como la de recomendación de velocidad”-. A esa velocidad límite en su dirección de marcha se encuentra con una señal de peligro -curva a la derecha- que por definición, recordemos, tiene “por objeto indicar a los usuarios de la vía la proximidad y la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo”, tal y como establece el artículo 149 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. Metros más adelante hay una señal de indicación general -tipo S-7- de las contempladas en el artículo 159 del mismo Reglamento que establecía una velocidad máxima aconsejable de 90 Km/h, olvidando la interesada el significado legalmente establecido para este tipo de señales que allí se consigna, “velocidad máxima aconsejable: Recomienda una velocidad aproximada de circulación, en kilómetros por hora, que se aconseja no sobrepasar, aunque las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean favorables”. En estas condiciones, que demuestran a todas luces una velocidad inadecuada al tramo, y que supone un riesgo añadido al que ya de por sí constituye el circular conduciendo un vehículo a motor, la perjudicada, que transitaba en ese momento por el carril izquierdo de una vía con doble carril “pretendiendo desplazarse al de la derecha”, advierte que el mismo está ocupado por otro vehículo. Es decir, cuando se dispone a trazar una curva hacia la derecha circulando por el carril izquierdo de una vía de doble carril, a una velocidad superior a la máxima aconsejable y rozando, si no superando, la máxima legalmente permitida, pretende desplazarse al carril derecho y se encuentra con que el mismo está ocupado por otro vehículo, pese a lo cual, parece ser, persiste en su intento, que solamente resulta posible aumentando la velocidad para pasar delante de aquel o realizando una brusca frenada para colocarse detrás de él; maniobras, en cualquier caso, altamente arriesgadas dada la velocidad y el trazado de la vía. Cualquiera que fuese la

opción finalmente seguida por la reclamante, el resultado final fue que “perdió el control del vehículo, rotando sobre sí, saliéndose de la calzada”.

Así las cosas, conviene tener presente que la ley exige a quien conduce el cumplimiento de los deberes establecidos en el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y en el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo de la Ley citada, el aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, debiendo hacerlo con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno (artículos 9.2 del Texto Articulado y 3 del Reglamento). A su vez, está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículos 19.1 de la Ley y 45 del Reglamento).

Tales obligaciones no se respetaron por la reclamante en este supuesto, debiendo tenerse en cuenta que las precauciones para no asumir más riesgos de los necesarios y razonables han de extremarse, y es exigible que así sea, cuando se conduce por encima de la velocidad máxima aconsejable por un lugar en el que, como se indica mediante dos señales verticales, existe una curva peligrosa. Por ello, la conducta de la propia víctima resultó determinante en la producción del daño, al haber incumplido las obligaciones exigibles y no adoptar las precauciones debidas.

En suma, a juicio de este Consejo, no cabe apreciar la existencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y el accidente sufrido, por lo que la responsabilidad del mismo no resulta imputable a la Administración.

La conclusión alcanzada nos exime de realizar cualquier otra consideración acerca de la cuantía indemnizatoria demandada.

En mérito a lo expuesto, el Consejo Consultivo del Principado de Asturias dictamina que no procede declarar la responsabilidad patrimonial solicitada y, en consecuencia, debe desestimarse la reclamación presentada por .....

V. E., no obstante, resolverá lo que estime más acertado.

Gijón, a .....

EL SECRETARIO GENERAL,

V.º B.º

EL PRESIDENTE,

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS.