

Expediente Núm. 127/2016
Dictamen Núm. 160/2016

V O C A L E S :

Fernández Pérez, Bernardo,
Presidente
García Gutiérrez, José María
Zapico del Fueyo, Rosa María
Rodríguez-Vigil Rubio, Juan Luis
Fernández Noval, Fernando Ramón

Secretario General:
García Gallo, José Manuel

El Pleno del Consejo Consultivo del Principado de Asturias, en sesión celebrada el día 7 de julio de 2016, con asistencia de los señores y la señora que al margen se expresan, emitió el siguiente dictamen:

“El Consejo Consultivo del Principado de Asturias, a solicitud de V. E. de 4 de mayo de 2016 -registrada de entrada el día 11 del mismo mes-, examina el expediente relativo a la reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración del Principado de Asturias formulada por, por los daños sufridos en su vehículo al tratar de esquivar una piedra situada en la calzada.

De los antecedentes que obran en el expediente resulta:

1. Con fecha 8 de febrero de 2013, un abogado, en nombre y representación de la interesada, presenta en el registro de la Administración del Principado de Asturias una reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños sufridos en su vehículo al intentar evitar su conductor la colisión con una piedra que se encontraba en la calzada.

Refiere que el día 19 de noviembre de 2012, cuando la persona a la que identifica conducía el vehículo de su representada "por la carretera (AS-14), de Grandas de Salime (AS-12 y AS-13) a Puente del Infierno (AS-15), a la altura del punto kilométrico 48,1, en el municipio de Allande, se vio sorprendido al tomar una curva a la izquierda con la existencia de una piedra en el centro del carril, realizando maniobra evasiva hacia la izquierda, saliéndose de la vía y chocando contra el talud".

Manifiesta que "como consecuencia del accidente se personó en el lugar de los hechos la Guardia Civil", en cuyo informe se deja constancia de que "ha habido varios desprendimientos en los últimos años en la zona".

Precisa que debido a estos hechos el vehículo de su representada sufrió "importantes daños", ascendiendo su reparación a 8.867,29 €, que corrieron de cuenta de la propietaria al tener contratado el seguro "a terceros".

Considera que la responsabilidad de la Administración autonómica resulta "evidente", pues "no adoptó las medidas de precaución oportunas para que la carretera de la que es titular estuviera libre y expedita, en buenas condiciones para la circulación", por lo que solicita una indemnización por importe de ocho mil ochocientos sesenta y siete euros con veintinueve céntimos (8.867,29 €).

Adjunta copia de los siguientes documentos: a) Recibo de abono de la prima del seguro del vehículo siniestrado correspondiente al periodo comprendido entre el 30-01-2012 y el 30-01-2013. b) Permiso de circulación. c) Tarjeta de inspección técnica de vehículos. d) Informe estadístico de la Dirección General de Tráfico sobre el accidente ocurrido el 19 de noviembre de 2012 (lunes), a las 23:45 horas, en el kilómetro 48,1 de la (AS-14), de Grandas de Salime (AS-12 y AS-13) a Puente del Infierno (AS-15), sentido descendente hacia Grandas de Salime. En él consta que la vía se encontraba mojada y que era de "noche: sin iluminación", con "niebla ligera" y "(visibilidad) restringida por: otra causa". En el apartado relativo a "presuntas infracciones de velocidad" se anota "ninguna" y en el de comentarios se consigna que "el vehículo circula por la AS-14, sentido Grandas de Salime, tramo curvo a la izquierda,

encontrándose el conductor de forma súbita una piedra en el centro del carril, realizando maniobra evasiva hacia la izquierda, saliéndose de la vía (y) chocando contra talud (...). Existe testigo que circulaba detrás del vehículo accidentado (...). Causas: objeto (piedra) en la calzada, supuestamente desprendimiento de monte adyacente a la vía, la fuerza instructora dice haber habido varios desprendimientos en los últimos años en esa zona". e) Dieciséis fotografías que muestran el estado del vehículo siniestrado. f) Factura de un taller de reparación por importe de 8.867,29 €. g) Condiciones particulares de la póliza de seguro del vehículo. h) Poder para pleitos otorgado por la perjudicada a favor, entre otros, del letrado que suscribe la reclamación.

2. Mediante escrito de 11 de febrero de 2014, la Jefa del Servicio de Asuntos Generales de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente comunica al representante de la interesada la fecha de recepción de su reclamación, el plazo máximo para resolver el procedimiento y los efectos del silencio administrativo.

Con la misma fecha le requiere para que aporte copia del documento nacional de identidad de la reclamante y del permiso de conducir de la persona que conducía el vehículo el día del siniestro.

3. El día 11 de febrero de 2014, la Jefa del Servicio de Asuntos Generales de la Consejería instructora solicita un informe al Servicio de Conservación y Explotación de Carreteras sobre diversas cuestiones "a día del siniestro", y comunica la presentación de la reclamación a la correduría de seguros.

4. Con fecha 20 de febrero de 2014, el representante de la interesada aporta la documentación requerida.

5. Mediante oficio de 21 de abril de 2014, el Jefe del Servicio de Conservación y Explotación de Carreteras traslada al Servicio de Asuntos Generales el informe

elaborado por el Ingeniero Técnico de Obras Públicas, con el visto bueno del Ingeniero de la Sección Occidental. En él se indica que "el personal de la brigada del Área del Servicio de Conservación no tuvo conocimiento del supuesto accidente el día 19-11-2012 en el p. k. 48+100 de la carretera AS-14, Grandas de Salime-Pte. del Infierno. Sin embargo, sí se tuvo conocimiento en esa fecha de un supuesto accidente en la ctra. AS-14, p. k. 48+000, en torno a las 11:00 horas (...). Una vez localizado personal del Servicio, a su llegada no ven la presencia de ningún coche accidentado, ni hojas, ni piedras en la calzada. Sí observaron indicios de una salida de la vía de algún vehículo que circulaba en sentido al Puente del Infierno, con manchas de frenada en la calzada y de haber impactado contra el talud del desmonte de la calzada".

Precisa que "el desprendimiento de piedras de las laderas puede obedecer a una multiplicidad de fenómenos de diversa índole: geomorfológico, estratigráfico, atmosférico, biológico, etc. La presencia de agua suele constituir, frecuentemente, causa de la superación de las fuerzas cohesivas que mantienen unidos ciertos fragmentos a la matriz rocosa. En estas circunstancias se pueden producir desprendimientos que llegarán o no a la calzada en función de la trayectoria a lo largo de su caída".

Reseña que "no existe señalización adicional en la zona"; que "el tramo de carretera comprendido entre el p. k. 0+000 y el p. k. 57+839 se recorre, en días laborables, por personal de brigada", y que "no se realizó actuación alguna en lo referente a las labores de retirada de piedras, limpieza de argayos o similares en el lugar del supuesto siniestro o sus proximidades".

Por último, pone de relieve que "la trayectoria de las piedras que eventualmente pudieran desprenderse de las laderas es absolutamente imprevisible y en consecuencia de los múltiples choques y rebotes que se produzcan a lo largo de la caída. La medida más eficaz sería (...) evitar que el fenómeno se desencadene, para lo que no existe más solución que cubrir completamente las laderas de modo que ningún fragmento quedase suelto y pudiese desprenderse de modo inesperado. Esta solución es, en general,

inaceptable desde el punto de vista medioambiental y frecuentemente inabordable desde el punto de vista económico. Por ello, el Servicio de Conservación mantiene una estrecha vigilancia sobre las laderas a fin de, conocida la frecuencia con la que se producen estos fenómenos, determinar la potencialidad del riesgo existente y realizar las previsiones de medidas que, de manera compatible con la preservación del medio ambiente, pudieran paliar la gravedad, o incluso la ocurrencia, de estas inestabilidades. Las prioridades de actuación se realizan teniendo en cuenta tanto la disponibilidad presupuestaria como la probabilidad de ocurrencia del desprendimiento, tras el análisis del macizo rocoso y de la existencia de protección natural de las laderas, las características y jerarquía de la vía y el tráfico existente./ El conductor debe, en todo caso, tener en cuenta las características y estado de la vía y las condiciones meteorológicas, ambientales y, en general, cuantas circunstancias concurren en el 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 (art. 19.1 de la Ley de Tráfico)./ En la zona del supuesto accidente no existe malla de protección en el talud”.

Adjunta un informe suscrito por el Vigilante, con el visto bueno del Responsable de la Zona Occidental de Explotación, en el que consta, entre otros extremos, que “el servicio de vigilancia no pasó por la zona ese día”. Al informe se acompaña un croquis en el que se identifica la señalización existente y dos fotografías de la vía.

6. El día 22 de mayo de 2015, la Jefa del Servicio de Asuntos Generales de la Consejería instructora solicita al Destacamento de Luarca de la Guardia Civil una “copia de las diligencias que fueron instruidas por ese cuerpo para su incorporación al expediente de referencia”, y que se “determine si la Guardia Civil se personó en el lugar de los hechos para verificar que efectivamente se

produjeron los (...) reclamados y si el vehículo aún se encontraba en el lugar del accidente a la llegada de la fuerza instructora”.

7. Con la misma fecha, la Jefa del Servicio de Asuntos Generales de la Consejería instructora solicita al Servicio de Programación y Seguridad Vial que informe “si se tiene conocimiento de otros siniestros cuya causa sea la presencia de piedras en este lugar o sus proximidades desde el año 2010 (contémplese un margen de hasta 2 kilómetros arriba y abajo del punto kilométrico reseñado). En caso afirmativo precítese punto kilométrico exacto y fecha de producción de los siniestros”.

El día 1 de junio de 2015, el Jefe del Servicio de Programación y Seguridad Vial remite una tabla relativa a “consulta de accidentalidad” en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 46,1 al 50,1 de la carretera AS-14, entre los días 1 enero de 2010 y 19 de noviembre de 2012, por colisión de vehículo con obstáculo en la calzada, otro objeto o material. Resultan dos accidentes. El primero en el kilómetro 48,5, ocurrido el 7 de febrero de 2012 (martes), a la 09:00 horas, y el segundo se corresponde con el del vehículo por el que ahora se reclama, acaecido el 19 de noviembre de 2012 (lunes), a las 23:45 horas, en el kilómetro 48,1.

8. El día 8 de junio de 2015, el Jefe del Destacamento de la Guardia Civil de Luarca envía al Servicio instructor una copia del atestado elaborado como consecuencia del siniestro, que coincide con el aportado por el reclamante.

9. Mediante oficio notificado al representante de la interesada el 2 de febrero de 2016, la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico de la Consejería instructora le comunica la apertura del trámite de audiencia por un plazo de diez días, adjuntándole una relación de los documentos obrantes en el expediente.

10. Tras comparecer en las dependencias administrativas para examinar el expediente, con fecha 10 de febrero de 2016 el representante de la interesada presenta un escrito de alegaciones en el registro de la Administración del Principado de Asturias. En él destaca que de la documentación recabada durante la instrucción del procedimiento resulta que “el Servicio de Conservación no tuvo conocimiento del accidente y que no existen señales de peligro adicionales, y que el Servicio de Vigilancia desconocía hasta la existencia del accidente (...), que no existe señalización alguna en la zona y que los Servicios mencionados ni siquiera habían pasado por la zona el día del accidente pese a ser un lunes”, lo que -entiende- “por sí solo acredita la dejadez de la Administración y su responsabilidad en el evento”.

Asimismo considera que, “pese a que el propio atestado de la Guardia Civil nos refiere la existencia de una piedra, la existencia de un testigo y que en los últimos años ya hubo más desprendimientos en la zona, no se tomó medida alguna, lo que nos da idea de la desidia, de la dejadez de la Administración”.

11. Mediante oficio de 29 de febrero de 2016, la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico de la Consejería instructora comunica a la correduría de seguros la apertura del trámite de audiencia, adjuntándole una relación de los documentos obrantes en el expediente.

12. El día 31 de marzo 2016, la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico de la Consejería actuante suscribe propuesta de resolución en sentido desestimatorio. Señala que en el presente caso “no se encuentra acreditada la omisión de ningún deber específico de conservación de las vías públicas. Si bien no consta (visto lo informado por el Servicio de Conservación y Explotación de Carreteras) instalada señal de peligro de desprendimiento de piedras (señal P-26) en el lugar donde se produjo el siniestro, no es debido a descuido o negligencia por parte de la Administración del Principado de Asturias, sino a que no se considera que exista una alta accidentalidad en el tramo (en) que se

produce el accidente, teniendo en cuenta el número de siniestros registrados en los tres años anteriores”. Indica que “del análisis de dicho informe se desprende la existencia del siniestro del ahora reclamante, producido el 19 de noviembre de 2012, y otro anterior que se produce en febrero del mismo año”, y aduce que, “teniendo en cuenta dicha accidentalidad, no se considera necesario señalar dicha eventualidad de desprendimiento de obstáculos debido a que la señalización desmedida desvirtuaría en la práctica la finalidad de advertencia a los conductores que tienen este tipo de señales”.

Entiende que “la solución pasaría, como informa el Servicio de Conservación y Explotación, por cubrir completamente las laderas de modo que ningún fragmento quede suelto y pueda desprenderse de modo inesperado; ahora bien, esta solución es inaceptable desde el punto de vista medioambiental. Es por ello que se opta por una estrecha vigilancia de las laderas” para, “en atención a la potencialidad del riesgo existente, decidir las actuaciones a realizar. Así, el día del accidente se procede a realizar el recorrido de vigilancia en la carretera en que se supone se producen los hechos, no realizando ninguna labor de retirada de piedras, limpieza de argayo o similares en el lugar del siniestro o en sus proximidades. No es totalmente correcta, por lo tanto, la alegación efectuada por el interesado en relación a que “los servicios de vigilancia ni siquiera habían pasado por la zona del accidente pese a ser un lunes”.

Subraya que, a tenor de lo dispuesto en el artículo 19.1 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, “El conductor debe, en todo caso, tener en cuenta las características y el estado de la vía y las condiciones meteorológicas, ambientales y, en general, cuantas circunstancias concurren en el 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”, y destaca que, “tal y como consta en el informe del Servicio de

Conservación y Explotación (...), la visibilidad en el tramo en que se produce el siniestro es de unos 75 metros en el sentido de la circulación que llevaba el conductor; visibilidad suficiente para que el mismo adecue su visibilidad y reaccione ante cualquier obstáculo que pudiera existir evitando la colisión". Concluye, por tanto, que "la propia conducción del conductor es la que provoca los daños sufridos, dado que ni siquiera choca con el obstáculo que dice se encontraba en la calzada, sino que los graves daños acreditados se producen al chocar en su maniobra con el talud existente a la izquierda. De hecho, el otro vehículo que circulaba detrás del ahora reclamante no indica haber sufrido percance alguno".

Finalmente, afirma que, "con independencia de la posible culpa de la víctima en la producción del accidente (...), se considera acreditado que la Administración ha desplegado todos los medios que se estiman, desde postulados de normalidad, adecuados para prevenir los riesgos que puedan sufrir los usuarios de la vía, cumpliéndose así con el estándar de rendimiento exigible al servicio público. Así, el riesgo inherente a la utilización del servicio público de carreteras no ha rebasado los límites impuestos por los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social para que el daño pueda considerarse antijurídico. Teniendo en cuenta las medidas adoptadas por parte de esta Administración, no se puede exigir una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo no instantáneo o inmediato, cuide de que el tráfico de la calzada sea libre y expedito, y se ha de rechazar por impracticable la exigencia a esta Administración de estar presente en todos los tramos de todas las carreteras del Principado retirando obstáculos".

13. En este estado de tramitación, mediante escrito de 4 de mayo de 2016, 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 Infraestructuras,

Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, adjuntando a tal fin copia del mismo en formato digital.

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, pudiendo actuar por medio de representante con poder bastante al efecto, a tenor de lo establecido en el artículo 32 de la Ley citada.

La Administración del Principado de Asturias está pasivamente legitimada en cuanto titular de la vía en la que ocurre el accidente por el que se reclama.

TERCERA.- En cuanto al plazo de prescripción, el artículo 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en adelante 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 el supuesto ahora examinado, la reclamación se presenta con fecha 8 de febrero de 2013, habiendo tenido lugar el accidente del que trae origen el día 19 de noviembre de 2012, 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, hemos de llamar la atención sobre la demora apreciable en el inicio de la instrucción del procedimiento, cuyos primeros trámites se realizan en el mes de febrero de 2014, esto es, cuando ya había transcurrido un año desde la presentación de la reclamación, y también sobre el hecho de que el procedimiento haya estado paralizado sin ninguna justificación entre los meses de junio de 2015 -momento en que se incorporan al mismo los informes del Servicio de Programación y Seguridad Vial y de la Guardia Civil- y febrero de 2016 -cuando tiene lugar la apertura del trámite de audiencia-. Tal forma de proceder vulnera los principios que disciplinan la tramitación administrativa; en particular, el principio de celeridad e impulso de oficio del procedimiento, expresamente recogido en el artículo 74.1 de la LRJPAC, así como en el artículo 6.2 del Reglamento de Responsabilidad Patrimonial.

Como consecuencia de los citados retrasos en la tramitación, 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.- Se somete a nuestra consideración un procedimiento de responsabilidad patrimonial en el que la propietaria de un vehículo solicita una indemnización por los daños materiales sufridos al intentar su conductor esquivar una piedra existente en el centro del carril por el que circulaba en la carretera autonómica AS-14.

La efectividad de los perjuicios irrogados se ha acreditado mediante la presentación de la factura de reparación del automóvil.

El atestado de la Guardia Civil personada en el lugar de los hechos tras el accidente, del que existe un testigo, prueba la realidad del percance sufrido y también que aquel se produjo al intentar esquivar una piedra situada en el centro del carril por el que circulaba el vehículo siniestrado; roca que, según presume la fuerza instructora, debía proceder del talud adyacente a la carretera.

Ahora bien, que ocurra un daño patrimonial con ocasión de la utilización de una vía pública titularidad del Principado de Asturias no implica que, con base en dicha titularidad, todo accidente acaecido en ella deba ser necesariamente indemnizado, sino que para ello es preciso determinar si el mismo ha sido producido como consecuencia del funcionamiento normal o

anormal de los servicios públicos en una relación de causa a efecto y sin intervención de elementos extraños que puedan influir alterando el nexo causal.

Al respecto, hemos de comenzar por señalar que el 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, disponía que 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”; norma que se mantiene inalterada en el vigente Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. En consecuencia, el titular de la vía está obligado al mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad, lo que lleva aparejada también la obligación de vigilancia de todos los elementos de la infraestructura.

El reclamante considera que el servicio público viario es responsable por omisión, al no haber adoptado ninguna medida preventiva en orden a evitar el siniestro. En este sentido, reprocha que no exista “señalización (...) alguna en la zona” pese a que “ya hubo más desprendimientos”, y destaca que los servicios de vigilancia de carreteras “ni siquiera habían pasado por la zona el día del accidente”.

Respecto a la señalización, constituye un hecho incontrovertido que en el lugar del percance no existe señal alguna específica de peligro por desprendimiento de rocas. Ahora bien, según refiere la Jefa de la Sección de Régimen Jurídico de la Consejería actuante en la propuesta de resolución, el índice de siniestralidad en el tramo en el que se produjo el siniestro determina que la citada señalización no resulte necesaria. A mayor abundamiento, cabe considerar, como se señala en la citada propuesta, que aquella podría ser incluso inconveniente, pues no cabe desdeñar el efecto pernicioso de una señalización excesiva que, de imponerse, desvirtuaría su propia finalidad.

En cuanto al deber de vigilancia de la vía, el perjudicado reprocha al servicio público su incumplimiento basándose en el contenido del informe librado por un Vigilante el día 17 de marzo de 2014 en el que, efectivamente, consta que el citado servicio “no pasó por la zona ese día”. Ahora bien, ha resultado acreditado que ese mismo día, en torno a las 11:00 horas -según se refleja en el informe suscrito por el Ingeniero Técnico de Obras Públicas el 16 de abril de 2014-, fue otro servicio, no el de vigilancia, sino el de conservación, el que recibió un aviso de accidente en la zona, personándose una brigada en el lugar que no observó piedras en la calzada. Con ello queda probado, frente a la afirmación del representante de la interesada, que sí se cumplió con el estándar del servicio, el cual tiene establecida la realización de un recorrido diario de reconocimiento en días laborables.

Nos encontramos, en suma, ante un tramo de carretera en el que en los dos años anteriores tan solo se produjo otro siniestro por la misma causa. En tales circunstancias no cabe apreciar que los servicios administrativos hubieran debido prever un mayor riesgo de desprendimientos en la ladera en cuestión, por lo que ha de concluirse que no resultaba exigible la colocación de una señal concreta que advirtiera de ese peligro, ni la adopción de otras medidas de contención física. Respecto de estas últimas, debe tenerse en cuenta que, según informa el Ingeniero Técnico de Obras Públicas, dadas las características orográficas del territorio, solo resultaría posible evitar los desprendimientos en los taludes rocosos si se procediera a “cubrir completamente las laderas de modo que ningún fragmento quedase suelto”; solución que se juzga, “en general, inaceptable desde el punto de vista medioambiental y frecuentemente inabordable desde el punto de vista económico”, lo que justifica que solo se intervenga en aquellos en los que se observa un mayor riesgo, y este no es el caso del tramo viario en el que se produjo el accidente por el que se reclama.

La propia inexistencia de datos que alertaran sobre la peligrosidad específica de la vía nos lleva a entender también que la realización de un recorrido de vigilancia diario es suficiente para cumplir, en términos de

razonabilidad, el estándar exigible al servicio de vigilancia, y que, por idénticas consideraciones, tampoco se puede demandar que el servicio de conservación de la vía retire de forma inmediata cualquier obstáculo que pueda aparecer depositado sobre la misma; máxime si, como sucede en este caso, no se acredita la existencia de un aviso o denuncia previa que alerte a los servicios de conservación.

En consecuencia, estimamos que en el asunto analizado no se ha acreditado déficit alguno en los servicios de conservación y vigilancia de la vía de circulación por la Administración titular.

Por otra parte, debemos recordar que, a tenor de lo dispuesto en el artículo 19.1 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, pesaba sobre el conductor la obligación de tener en cuenta las características y estado de la vía y las condiciones meteorológicas, ambientales y, en general, cuantas circunstancias concurren 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; diligencia exigible al conductor del vehículo que reitera el artículo 21 del vigente Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Las condiciones existentes en el lugar y en el momento en que se produce el siniestro -esto es, a la salida de una curva, con pavimento mojado, de noche, sin iluminación, con niebla ligera y "(visibilidad) restringida por: otra causa", tal y como se refleja en el informe elaborado por la Guardia Civil-deberían haber llevado al conductor a extremar la diligencia, lo que le habría permitido detener el turismo con seguridad antes de colisionar con la piedra sin necesidad de realizar ninguna maniobra brusca, como al parecer pudo hacer el conductor del vehículo que circulaba detrás de él y que presenció el accidente, ya que no consta que este haya sufrido percance alguno.

Por tanto, estimamos que no concurre el necesario nexo causal entre el daño reclamado y el servicio público de mantenimiento viario de la

Administración del Principado de Asturias, cuyo funcionamiento fue adecuado en el presente caso.

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.