

Dictamen Núm. 255/2025

V O C A L E S :

Baquero Sánchez, Pablo
Presidente
Díaz García, Elena
Menéndez García, María Yovana
Iglesias Fernández, Jesús Enrique
Santiago González, Iván de

Secretario General:
Iriondo Colubi, Agustín

El Pleno del Consejo Consultivo del Principado de Asturias, en sesión celebrada el día 29 de diciembre de 2025, por medios electrónicos, con asistencia de las señoras y los señores que al margen se expresan, emitió por unanimidad el siguiente dictamen:

“El Consejo Consultivo del Principado de Asturias, a solicitud de V. E. de 24 de noviembre de 2025 -registrada de entrada el día 28 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 producidos como consecuencia del accidente sufrido por un vehículo, al colisionar con unas piedras que ocupaban el carril de circulación.

De los antecedentes que obran en el expediente, resulta:

1. Con fecha 30 de enero de 2025 un abogado, en nombre y representación de la compañía aseguradora del vehículo, y el accidentado, actuando en su propio nombre, presentan a través del Registro Electrónico General una reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños producidos como

consecuencia del accidente sufrido por un vehículo, al colisionar con unas piedras que ocupaban el carril de circulación.

Exponen que, “sobre las 22:05 horas del (...) día 19 de octubre de 2024, (el accidentado) conducía el vehículo de su propiedad (...) por la carretera AS-15 de Cornellana (N-634 y AS-16) a Puerto de Cerredo, cuando a la altura del punto kilométrico 51,25 al dar una curva a la derecha de forma súbita se encuentra con un desprendimiento de piedras que ocupa todo su carril de circulación, no pudiendo esquivarlas al circular vehículos en sentido contrario, colisionando con las mismas y ocasionando daños muy importantes en el vehículo (...). Una vez producido el siniestro, se persona en el lugar la Guardia Civil, la cual procede a realizar el oportuno informe sobre el accidente, y en el que tras realizar la preceptiva inspección ocular y la toma declaración claramente corrobora: ‘El vehículo implicado circula por la carretera AS-15, sentido ascendente, haciendo uso del alumbrado de cruce debido a que circulan otros vehículos en sentido contrario, cuando a la altura del punto kilométrico 51,20 se encuentra con un desprendimiento de piedras ocupando su carril de circulación, chocando contra las mismas. Se realizan fotografías en el lugar del siniestro de las piedras existentes en la calzada’”.

Indican que, “como consecuencia del accidente aludido, se han ocasionado en el vehículo asegurado por mi mandante, daños importantes en el paragolpes delantero, rejilla aire acondicionado, rejilla radiador, coraza frontal, revestimiento piso, condensador aire, tirante brazo inferior, juego rodamientos radiador, radiador, líquido refrigerante, aceite motor, etc., así como reparación de pintura como consecuencia de la sustitución de las anteriores piezas, estableciéndose como importe de reparación la cantidad de 6.532,22 € (...). De dicha cuantía, la suma de 300 € fue abonada por (el accidentado), pues el vehículo se encontraba asegurado (...) con franquicia de dicha cuantía (...). Siendo abonado el resto de 6.232,22 € por parte de (la aseguradora)”.

Manifiestan que “ni (la aseguradora), ni (el propietario del vehículo) han sido indemnizados por ninguna compañía o mutualidad de seguros ni por ninguna otra entidad pública o privada, ni va a serlo en el futuro por los daños sufridos en este accidente por el vehículo”.

Sostienen que “del relato fáctico expuesto en este escrito, y justificado documentalmente, se puede colegir sin dificultad la existencia de una responsabilidad patrimonial de la Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de incendios, derivada de un inaceptable funcionamiento de sus servicios públicos que ha ocasionado unos importantes daños y perjuicios a la reclamante sin que pueda ser alegada causa alguna que justifique este resultado”.

Cuantifican la indemnización solicitada en seis mil quinientos treinta y dos euros con veintidós céntimos (6.532,22 €) en concepto de indemnización, de los que trescientos euros (300 €) corresponden al accidentado, y propietario del vehículo, y seis mil doscientos treinta y dos euros con veintidós céntimos (6.232,22 €) a la compañía aseguradora.

Adjuntan copia de, entre otros, el informe de valoración de los daños elaborado por la aseguradora; la póliza de seguro del automóvil; la factura de las reparaciones efectuadas en el vehículo y la certificación del pago realizado.

2. Obra en el expediente un informe, fechado a 20 de febrero de 2025, acerca de la accidentalidad, por presencia de piedras en la calzada, en la carretera AS-15, Cornellana-Puerto de Cerredo, relativo al período comprendido entre el 20 de octubre de 2021 y el 19 de octubre de 2024 y en el tramo entre los puntos kilométricos 49,250 y 53,250.

El documento deja constancia de diez accidentes (habiéndose visto involucrados nueve turismos y un todoterreno): nueve, producidos entre el 6 de marzo de 2022 y el 19 de octubre de 2024, como consecuencia de “choque contra obstáculo o elemento de la vía”, ocho de los cuales tuvieron lugar “sin luz natural ni artificial” y, en solo dos de ellos, la meteorología resultaba

adversa. A tenor de lo indicado por el informe, la intensidad de tráfico, en el susodicho tramo y para el año 2023, fue de 2.906 vehículos al día.

3. Con fecha 15 de julio de 2025, emite un informe la Jefatura de Negociado de Conservación y Explotación Zona Occidental I, del Servicio de Conservación de Carreteras.

Expone que "el personal de la brigada del Área del Servicio de Conservación sí tuvo conocimiento del supuesto accidente el día 19 de octubre de 2024 en el p. k. 51 + 250 de la carretera AS-15, Cornellana-Puerto de Ceredo./ Según informaciones del personal de la zona, se recibe aviso del 112 Asturias hacia las 22:00 h advirtiendo de un accidente por la presencia de piedras sobre la calzada en el entorno del p. k. mencionado./ Una vez localizado personal del Servicio, se traslada al lugar del accidente y a la llegada se comprueba la existencia de unas piedras sobre la calzada, con la presencia de un vehículo afectado, que concuerda con el de la presente reclamación y que supuestamente había impactado contra ellas. Se procede a la señalización y posterior retirada de las piedras que se encontraban sobre la calzada (...). En cuanto a la señalización existente a fecha del siniestro en relación con el peligro frente a posibles desprendimientos, indicar que el punto kilométrico en el que se produjo el supuesto accidente no se encontraba dentro de un tramo señalizado mediante señalización vertical P-26 (peligro de desprendimientos (...)). El tramo de la carretera AS-15, Cornellana-Puerto de Ceredo, en el cual se produjo el supuesto accidente, fue recorrido por el personal de la brigada de Conservación de la zona el día 18 de octubre de 2024, no detectándose piedra alguna sobre la calzada en esta zona, ni ninguna zona potencialmente inestable (...). El análisis de los datos de accidentalidad que se recoge en la Memoria Anual de Accidentalidad del 2023 elaborada por la Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios que analiza los datos generales de la accidentalidad registrada en los últimos 5 años atendiendo al tipo de red, tipo de accidente y a los factores concurrentes, además de a su

distribución temporal y geográfica, así como la evolución a medio plazo de variables fundamentales: accidentes con víctimas, accidentes mortales, víctimas totales y víctimas mortales, ha determinado que el punto kilométrico donde se produjo el accidente no forma parte de ningún tramo de concentración de accidentes./ Por añadidura, la base de datos ARENA, sistema utilizado en el ámbito de las infraestructuras viarias para recopilar y gestionar información sobre accidentes de tráfico, refleja que, previamente a la fecha del supuesto siniestro objeto del presente informe, se habían producido nueve accidentes por choque contra obstáculo en la calzada como factor concurrente en los dos kilómetros anteriores y posteriores (...) donde se produjo el siniestro en los últimos 3 años del accidente ocurrido./ Sin embargo, en la unidad geológica-geotécnica objeto del presente informe, la cual se corresponde con el talud de desmonte de características geotécnicas y comportamientos homogéneos, el cual está situado entre los (puntos kilométricos) 51 + 150 y 51 + 350, en el periodo de tres años inmediatamente anterior al 19 de octubre de 2024, no se produjo ningún accidente de la tipología del que nos ocupa (...). Conforme a la exposición realizada, y de acuerdo con las prescripciones del apartado 7.12 de la Norma 8.1. I. C. Señalización Vertical no procede ni siquiera la implantación de señalización P-26 (peligro de desprendimientos) al no existir frecuentes desprendimientos de piedras o tierra en el talud de desmonte en la unidad geológica-geotécnica objeto del presente informe. Con arreglo a lo anterior, tampoco se había instalado ningún otro tipo de medida adicional de protección como muros de contención, escolleras o malla metálica (...), la trayectoria de las piedras que eventualmente pudieran desprenderse de las laderas y taludes artificiales es absolutamente imprevisible, consecuencia de los múltiples choques y rebotes que se produzcan a lo largo de la caída. La medida más eficaz sería, entonces, 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 medio ambiental 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 las inestabilidades. Las prioridades de actuación se realizan teniendo en cuenta tanto la disponibilidad presupuestaria como la probabilidad (...) 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”.

4. Mediante oficio notificado a los interesados el 3 de septiembre de 2025, el Servicio de Apoyo Administrativo de la Consejería de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias, les comunica la apertura del trámite de audiencia por un plazo de diez días, poniendo de manifestación el expediente y adjuntando los correspondientes enlaces para acceder a su contenido.

A la vista de la documentación remitida, los reclamantes no comparecen en este trámite.

5. Con fecha 29 de septiembre de 2025, el Servicio de Apoyo Administrativo elabora propuesta de resolución en sentido estimatorio.

Expone que “a la vista del informe ARENA de la Guardia Civil y del informe evacuado por el Servicio de Conservación de Carreteras del Principado de Asturias, resulta acreditado el accidente sufrido (...) como consecuencia de un desprendimiento de piedras el día 19 de octubre de 2024 en la carretera AS-15, Cornellana-Puerto de Cerredo, a la altura del punto kilométrico 51 + 250, ocasionando daños al turismo”. En cuanto al modo de producción de los hechos, reproduce el atestado de la Guardia Civil y, en relación con el deber de señalización, cita los Dictámenes Núm. 290/2022 y 35/2023 de este

órgano y la Sentencia de 21 de marzo de 2016 del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª) indicando que “para estimar que un tramo es de accidentalidad alta, con la consiguiente obligación de señalizar, ‘sería necesario estar ante más de tres accidentes’, en tanto que la doctrina consultiva fija como referencias que han de considerarse la distancia de dos kilómetros respecto al punto analizado y el plazo de los dos años anteriores para calificar el tramo como de riesgo a efectos de su señalización (por todos, Dictamen Núm. 210/2019)./ En el presente caso (...) ha resultado acreditado por el informe de siniestralidad que el tramo que abarca los dos kilómetros anteriores y posteriores al lugar del accidente (entre los puntos kilométricos 49,250 al 53,250 de la AS-15) y en los tres años anteriores a la fecha del percance se han producido al menos diez accidentes incluyendo el presente por la presencia de piedras en la calzada, por lo que se trata de un tramo conflictivo en el que es obligatorio la señalización de tal peligro. En este sentido, la Sección de Conservación de Carreteras la Zona Occidental informó que el punto kilométrico en el que se produjo el siniestro no se encontraba dentro de un tramo señalizado mediante señalización vertical P-26 (peligro de desprendimientos)./ A mayor abundamiento y, partiendo del hecho de que el desprendimiento de piedras de las laderas depende de factores de diversa índole, no se puede evitar y su trayectoria de caída es imprevisible debido a los choques y rebotes que en esa caída se producen, la única forma de evitar el hipotético daño sería cubrir totalmente las laderas; esta medida no se puede generalizar a todas las laderas de Asturias ya que, entre otras consideraciones, sería una medida que no se podría afrontar ni económica ni medioambientalmente./ A este respecto, resulta conveniente indicar que, las prioridades de actuación para colocar malla de protección en el talud de desmonte, según informa el Servicio de Conservación de Carreteras, se realizan teniendo en cuenta, tanto la disponibilidad presupuestaria como la probabilidad (...) 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. En el presente caso, el informe del Servicio de Estudios y Seguridad Vial expone que desde el 20 de octubre de 2021 al 19 de octubre de 2024 en los puntos kilométricos 49,250 al 53,250 de la carretera AS-15 constan diez accidentes, contando el que nos ocupa, por esta misma causa (presencia de piedras en la calzada), no habiéndose instalado ningún tipo de medida adicional de protección como muros de contención, escolleras o malla metálica./ Asimismo, debemos destacar que, el tramo de la carretera AS-15, Cornellana-Puerto de Cerredo, en el cual se produjo el citado accidente no fue recorrido por el personal de la brigada de conservación el día del siniestro, habiendo sido recorrida el día anterior, sin detectar piedra alguna sobre la calzada en esa zona./ En consonancia con todo lo anteriormente expuesto, queda acreditado que, pese a tratarse de una zona conflictiva, con, al menos nueve accidentes más, aparte del sufrido por el reclamante, no habiéndose adoptado medidas de contención o prevención adicionales para evitar la caída de obstáculos a la vía, existe una relación de causalidad entre el resultado dañoso y el funcionamiento de los servicios públicos, por omisión de la diligencia debida en el cumplimiento del deber impuesto a la Administración por el artículo 57.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece el principio de que el titular de la vía debe mantenerla en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, siendo igualmente responsable de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. La Administración ha omitido la responsabilidad en el deber de conservación que la Ley le impone./ Consecuentemente, interpuesta la reclamación en plazo, y no apreciándose la concurrencia de fuerza mayor que libere de la obligación de resarcir, ni conducta culpable o imprudente del reclamante que pudiera interferir el nexo causal, procede que se declare la existencia de responsabilidad patrimonial y la obligación de indemnizar”.

Finalmente, señala que, “en cuanto a la valoración económica del daño, se justifica mediante la aportación de la factura de reparación del vehículo e informe pericial por valor total de 6.532,22 €, de los cuales 6.232,22 € son a favor de la (aseguradora) y el resto 300 € a favor (del accidentado) en concepto de franquicia de conformidad con las condiciones particulares de la póliza de seguro del vehículo. Dichos importes han de incrementarse en los correspondientes intereses legales a computar desde la fecha de presentación de la reclamación en vía administrativa./ La cuantía a indemnizar ha de ser actualizada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, en el que se indica que ‘la cuantía de indemnización se calculará con referencia al día en que la lesión efectivamente se produjo, sin perjuicio de su actualización a fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad patrimonial con arreglo al Índice de Garantía de Competitividad, fijado por el Instituto Nacional de Estadística’. El último dato facilitado por el INE respecto al indicado índice es inferior al 0 %, por lo que la cantidad a indemnizar no sufre alteración alguna al respecto”.

6. En este estado de tramitación, mediante escrito de 24 de noviembre de 2025, 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 Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias, adjuntando, a tal fin, copia del mismo en soporte 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.

En el presente asunto, reclaman en un mismo escrito: por un lado, la compañía aseguradora, por la cuantía abonada en relación con los daños materiales sufridos por el vehículo siniestrado (6.232,22 €) y, por otro, el propietario del automóvil, por la franquicia del seguro (300 €).

Dadas las circunstancias antes referidas, debemos reparar en que se someten a nuestra consideración dos reclamaciones de responsabilidad patrimonial de diferente cuantía, deducidas formalmente en un mismo escrito; de esta forma, no estamos ante un supuesto de una pluralidad de interesados con una única pretensión, sino ante dos interesados con dos pretensiones distintas, aunque las dos nazcan de una misma causa de pedir.

En anteriores ocasiones, ya hemos indicado que, aunque las pretensiones se ejerciten conjuntamente o se acuerde su acumulación -a la vista de lo establecido en el artículo 57 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC)-, ello no puede alterar su carácter individual, teniendo la acumulación como solo efecto que aquellas sean examinadas en un único procedimiento y también resueltas en un único acto administrativo (por todos, Dictámenes Núm. 290/2022, 77/2023 y 27/2024). En cualquier caso, la acumulación en un solo procedimiento ni puede suponer el cambio del que resulte legalmente aplicable ni la alteración de las reglas de competencia de los órganos que han de intervenir con carácter preceptivo en el mismo, puesto que ello significaría aceptar que una decisión de los particulares -formalizar

acumuladamente sus pretensiones- o un simple acuerdo del órgano administrativo que inicie o tramite el procedimiento, puede dejar sin efecto lo dispuesto en una norma de atribución de competencia de rango legal.

En suma, teniendo en cuenta el importe mínimo que delimita nuestra competencia para dictaminar las reclamaciones de responsabilidad patrimonial -6.000 euros, según dispone el citado artículo 13.1, letra k) de la Ley reguladora de este órgano-, hemos de concluir que la misma se circunscribe, también en los supuestos de acumulación de procedimientos, a las reclamaciones que superen dicha cuantía, por lo que este dictamen se contrae, exclusivamente, al análisis de la que rebasa ese umbral (la que afecta a la compañía aseguradora del vehículo, cuya pretensión indemnizatoria asciende a 6.232,22 €), sin que nuestro pronunciamiento se extienda a la del propietario del vehículo, y conductor en el momento del siniestro, aunque haya sido presentada conjuntamente con la primera.

SEGUNDA.- Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante LRJSP), está la entidad aseguradora activamente legitimada para formular reclamación de responsabilidad patrimonial, puesto que, como viene recordando este Consejo (por todos, Dictámenes Núm. 50/2023 y 27/2024) y a tenor de lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, “el asegurador, una vez pagada la indemnización, podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la indemnización”.

La Administración del Principado de Asturias está pasivamente legitimada, como titular de la vía pública en la que tiene lugar el percance.

TERCERA.- En cuanto al plazo de prescripción, el artículo 67.1 de la LPAC dispone que el derecho a reclamar “prescribirá al año de producido el hecho o

el acto que motive la indemnización o se manifieste 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 expediente ahora examinado, la reclamación se presenta con fecha 30 de enero de 2025 y el accidente se produjo el día 19 de octubre de 2024, por lo que la acción resulta tempestiva, al haber sido formulada dentro del plazo de un año, legalmente determinado.

CUARTA.- El procedimiento administrativo aplicable en la tramitación de la reclamación se rige por las disposiciones sobre el procedimiento administrativo común recogidas en el título IV de la LPAC, teniendo en cuenta las especificidades previstas en materia de responsabilidad patrimonial en los artículos 65, 67, 81, 91 y 92 de dicha Ley.

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.

Dicho lo anterior, y en el plano de las irregularidades formales, advertimos que no se ha dado cumplimiento a la obligación de comunicar a los interesados, en los términos de lo dispuesto en el artículo 21 de la LPAC, el plazo máximo para dictar resolución y los efectos de un eventual silencio administrativo. En efecto, el artículo 21.4 *in fine* de la citada Ley señala que, “En todo caso, las Administraciones Públicas informarán a los interesados del plazo máximo establecido para la resolución de los procedimientos y para la notificación de los actos que les pongan término, así como de los efectos que pueda producir el silencio administrativo. Dicha mención se incluirá en la notificación o publicación del acuerdo de iniciación de oficio”. Este Consejo ha venido insistiendo en que tal trámite no es un mero formalismo, dada la necesidad de ofrecer a los interesados una correcta información acerca del cómputo del plazo máximo para resolver el procedimiento y los efectos del

transcurso del mismo sin que haya recaído resolución expresa (entre otros, Dictámenes Núm. 186/2021, 238/2021 y 237/2022).

Asimismo, observamos que tampoco consta en el expediente que se haya comunicado a los reclamantes la designación de la persona que hubiese de instruir el procedimiento, traslado este procedente, pues ni el derecho a la recusación se limita a los procedimientos sancionadores ni el deber de abstención se reduce a los actos resolutorios, aunque su incumplimiento solo alcance a anular aquellos actos cuyo contenido pudiera verse afectado por la intervención de quien debió abstenerse.

Finalmente, se aprecia que, a la fecha de emisión del presente dictamen, se ha rebasado ya el plazo de seis meses para adoptar y notificar la resolución expresa, establecido en el artículo 91.3 de la LPAC. No obstante, ello no impide que esta se adopte, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 21.1 y 24.3, letra b) de la referida Ley.

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 32 de la LRJSP 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, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor o de daños que el particular tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley”. 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 34 de la Ley citada dispone en su apartado 1 que “Solo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que este 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 aquellos, 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 se solicita una indemnización por los daños producidos como consecuencia del accidente sufrido por un vehículo, al colisionar con unas piedras que ocupaban el carril de circulación.

A la vista de la documentación obrante en el expediente, quedan acreditadas las circunstancias en las que se produjo el siniestro, los daños sufridos y la responsabilidad asumida respecto a estos últimos por la compañía

aseguradora. Dicho esto, resulta preciso examinar si se dan las circunstancias que permitan reconocer el derecho a la indemnización por concurrir los demás requisitos legalmente exigidos, puesto que la mera existencia de un daño efectivo, individualizado y económicamente evaluable producido con ocasión de la utilización de una vía de titularidad autonómica no hace surgir, *per se*, el deber de indemnizar por parte de la Administración correspondiente.

A tenor de lo dispuesto en el artículo 57 del 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, "Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales". Al respecto, es doctrina reiterada de este Consejo que, en ausencia de un estándar legal, el servicio público ha de delimitarse en términos de razonabilidad, debiendo demandarse de la Administración una adecuada diligencia para que un riesgo no se transforme, por su acción u omisión, en un peligro cierto, pero no que elimine o, en su defecto, cubra todo tipo de riesgos, porque se convertiría en un seguro universal que trasladaría a la sociedad, en su conjunto, la responsabilidad de cualquier manifestación dañosa de sucesos o accidentes que, aunque ocurran en un espacio público o con ocasión del uso de un servicio público, debe soportar el particular como riesgos generales de la vida individual y colectiva.

En el caso examinado, la reclamación indica que el accidente tiene lugar el día 19 de octubre de 2024, "sobre las 22:05 horas" y en el punto kilométrico 51,25 de la carretera AS-15 de Cornellana (N-634 y AS-16) a Puerto de Cerredo; asimismo, refiere que aquel se produce cuando, "al dar una curva a la derecha de forma súbita se encuentra con un desprendimiento de piedras que ocupa todo su carril de circulación, no pudiendo esquivarlas al circular vehículos en sentido contrario, colisionando con las mismas". Con base en lo anterior, mantiene que "se puede colegir sin dificultad la existencia de una

responsabilidad patrimonial (...) derivada de un inaceptable funcionamiento de sus servicios públicos que ha ocasionado unos importantes daños y perjuicios a la reclamante sin que pueda ser alegada causa alguna que justifique este resultado”.

Explicitada la posición de quien reclama, procede descender sobre el fondo del asunto, a la vista de la restante documentación obrante en el expediente.

En primer lugar, y en consideración a las características del suceso descrito, resulta insoslayable referirse a la eventual concurrencia de fuerza mayor, toda vez que el artículo 34.1 de la LRJSP establece que “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 aquellos”. En este sentido, venimos manteniendo que el carácter objetivo de la responsabilidad de la Administración conlleva que sobre ella pese la carga de probar la eximente de fuerza mayor (por todos, Dictámenes Núm. 123/2011, 16/2016 y, más recientemente, 27/2024). Pues bien, en el caso ahora analizado la Administración reclamada ni alega ni prueba la eventual presencia de la eximente; más aún, la propuesta de resolución explícitamente la descarta (puesto que, de forma literal, señala: “no apreciándose la concurrencia de fuerza mayor que libere de la obligación de resarcir”), no aportando, en consecuencia, soporte técnico alguno al que cupiera asirse para entrar a valorar otra alternativa.

En segundo lugar, en cuanto a las circunstancias contextuales, la documentación remitida permite concluir que el accidente se produce en el mes de octubre y en torno a las 22 horas, esto es, una vez anochecido y en un tramo de carretera que, a tenor del informe del Servicio de Estudios y Seguridad Vial, carece de iluminación artificial. Así las cosas, y si bien ni se alega ni se prueba que las circunstancias meteorológicas en el momento del incidente fuesen adversas, nos encontramos ante un tramo del viario sin más

iluminación que la procedente de los faros del vehículo, a lo que habría que añadir, como advierte la reclamación -remitiéndose al informe sobre el accidente elaborado por la Guardia Civil-, que este se veía compelido a circular "haciendo uso del alumbrado de cruce debido a que circulan otros vehículos en sentido contrario". En definitiva, las posibilidades que, aún el conductor más diligente, tendría para apercebirse -con tiempo para reaccionar- de la presencia de obstáculos resultaban harto limitadas.

En tercer lugar, por lo que atañe al carácter sorpresivo de la existencia de objetos en la vía transitada, procede traer a colación que el informe sobre siniestralidad de los puntos kilométricos 49,250 a 53,250 de dicha carretera (referido a los accidentes acaecidos del 20 de octubre de 2021 al 19 de octubre de 2024) deja constancia de diez accidentes, de los cuales nueve lo fueron por "choque contra obstáculo o elemento de la vía" y ocho de ellos tuvieron lugar "sin luz natural ni artificial". Dadas las circunstancias, resulta cuando menos llamativo el que, como reconoce en su informe la Jefatura de Negociado de Conservación y Explotación Zona Occidental I, "el punto kilométrico en el que se produjo el supuesto accidente no se encontraba dentro de un tramo señalado mediante señalización vertical P-26 (peligro de desprendimientos)", reconociendo la propuesta de resolución que, "en los tres años anteriores a la fecha del percance se han producido al menos diez accidentes incluyendo el presente por la presencia de piedras en la calzada, por lo que se trata de un tramo conflictivo en el que es obligatorio la señalización de tal peligro". Añádase a todo ello que, en dicho "tramo conflictivo" -que arroja una intensidad de tráfico no calificable como baja (2.906 vehículos al día en el año 2023)-, el último recorrido de la brigada de Conservación para la verificación de su estado se efectuó el día anterior al del siniestro (el 18 de octubre de 2024).

En cuarto lugar, en relación con el estándar de mantenimiento de la seguridad en la vía, debemos partir siempre de lo dispuesto por el, antes mencionado, artículo 57 del 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, según el cual el titular de la vía tiene que mantenerla en “las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación”, deber que, por descontado, siempre ha de delimitarse en términos de razonabilidad. Por otra parte, como señalamos en el Dictamen Núm. 187/2019, “el fundamento de la responsabilidad de las Administraciones públicas por el funcionamiento de los servicios públicos no opera de idéntica forma en los supuestos de responsabilidad por acción que por omisión, ya que en este último caso `la responsabilidad patrimonial solo surge si se acredita que la Administración tenía el deber jurídico de actuar y que tal deber ha sido incumplido dando lugar a una situación de anormalidad en el funcionamiento del servicio administrativo´”. A este respecto, la propuesta de resolución se manifiesta de forma contundente, señalando que “con, al menos nueve accidentes más aparte del sufrido por el reclamante, no habiéndose adoptado medidas de contención o prevención adicionales para evitar la caída de obstáculos a la vía, existe una relación de causalidad entre el resultado dañoso y el funcionamiento de los servicios públicos, por omisión de la diligencia debida en el cumplimiento del deber impuesto a la Administración por el artículo 57.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial” y que “La Administración ha omitido la responsabilidad en el deber de conservación que la Ley le impone”.

A la vista de todo lo hasta aquí expuesto, convenimos con la propuesta de resolución en que, dadas las circunstancias concurrentes, la pretensión resarcitoria debería prosperar.

Sentado lo anterior, nada hay que objetar al razonamiento vertido en la propuesta de resolución cuando -tras admitir que “la valoración económica del daño, se justifica mediante la aportación de la factura de reparación del vehículo e informe pericial”- considera que ha de indemnizarse a la compañía aseguradora por un total de 6.232,22 € y que esa cuantía “ha de ser actualizada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 40/2015,

de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, en el que se indica que "la cuantía de indemnización se calculará con referencia al día en que la lesión efectivamente se produjo, sin perjuicio de su actualización a fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad patrimonial con arreglo al Índice de Garantía de Competitividad, fijado por el Instituto Nacional de Estadística" y que el último dato facilitado por este Instituto, respecto al indicado índice, "es inferior al 0 %, por lo que la cantidad a indemnizar no sufre alteración alguna al respecto".

En mérito a lo expuesto, el Consejo Consultivo del Principado de Asturias dictamina que procede declarar la responsabilidad patrimonial y, en consecuencia, debe estimarse la reclamación presentada por

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

Gijón, a la fecha de la última firma electrónica

V.º B.º

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS