

Dictamen n.º: **365/26**
Consulta: **Consejero de Vivienda, Transportes e
Infraestructuras**
Asunto: **Responsabilidad Patrimonial**
Aprobación: **17.06.26**

DICTAMEN del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, en su sesión de 17 de junio de 2026, aprobado por unanimidad, sobre la consulta formulada por el consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras al amparo del artículo 5.3 de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, en el procedimiento de responsabilidad patrimonial promovido por don y doña, representada por la “Asociación Afectados Metro de Madrid, Rafael Alberti y Presa, de San Fernando de Henares” (en adelante, “Asociación de afectados” o “asociación”), en cuanto titular de la vivienda situada en la calle, n.º, piso, letra, de San Fernando de Henares, por los daños en la misma, derivados de las obras de la Línea 7B de Metro de Madrid.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El día 21 de junio de 2026 tuvo entrada en el registro de la Comisión Jurídica Asesora la solicitud de dictamen preceptivo, cursada a través del consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, en relación con la reclamación de responsabilidad patrimonial mencionada en el encabezamiento.

A dicho expediente se le asignó el número 321/26, comenzando el día señalado el cómputo del plazo para la emisión del dictamen, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23.2 del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión Jurídica Asesora, aprobado por Decreto 5/2016, de 19 de enero, del Consejo de Gobierno (en adelante, ROFCJA).

La ponencia ha correspondido, por reparto de asuntos, a la letrada vocal Dña. Yolanda Hernández Villalón, quien formuló y firmó la oportuna propuesta de dictamen, deliberada y aprobada por el Pleno de esta Comisión Jurídica Asesora en la sesión indicada en el encabezamiento.

SEGUNDO.- Del expediente remitido resultan los siguientes hechos, de interés para la emisión del presente dictamen que, a continuación, se relacionan:

1.- El contrato de obras *“Infraestructura de prolongación de la línea 7 del Metro de Madrid a Coslada y San Fernando de Henares. Tramo 3: Coslada-San Fernando de Henares”* fue adjudicado por el ente de derecho público de la Comunidad de Madrid *“MINTRA, Madrid, Infraestructuras del Transporte”*, en septiembre de 2004 a la empresa Dragados, S.A. Dicho tramo pertenece a la Línea 7B que transcurre entre las estaciones de Barrio del Puerto y Hospital del Henares y tiene un total de siete estaciones.

El 25 de abril de 2006 se aprobó el modificado n.º1 al *“Proyecto de construcción de la infraestructura de prolongación de la línea 7 del Metro de Madrid a Coslada y San Fernando de Henares. Tramo 3: Coslada-San Fernando”*. Las obras finalizaron en 2007 y la línea entró en servicio.

2.- Entre tanto, tuvo lugar la extinción de MINTRA, operada por la Ley 4/2011, de 28 de julio, de extinción de MINTRA y se estableció en su artículo único, apartado 2, que el conjunto de bienes, derechos y

obligaciones resultantes de la extinción se integrarían en la Dirección General de Infraestructuras de la que, *“que prestará las funciones que correspondían a dicha entidad”*.

3.- Desde la puesta en funcionamiento del tramo de la Línea 7 del Metro de Madrid que discurre entre las estaciones de Barrio del Puerto y Hospital del Henares se detectaron diversas incidencias, tanto en la infraestructura misma del metro (túnel y pozo de bombeo PK 2+890) como en las edificaciones del exterior, concentrándose la mayor parte en la zona del pozo de ventilación del tramo del túnel ubicado en la calle Rafael Alberti del municipio de San Fernando de Henares, a consecuencia de filtraciones de agua, que provocaron movimientos del terreno y daños a las edificaciones aledañas. Estas incidencias obligaron a la realización de numerosas obras de rehabilitación y consolidación, desde prácticamente la puesta en funcionamiento del servicio hasta la actualidad, conllevando en algunos casos como el presente, la demolición de determinados inmuebles.

4.- Con la finalidad de encontrar el origen de las patologías detectadas, se encargó por DRAGADOS, S.A., como empresa contratista, un informe sobre *“Seguimientos hidrogeológicos en el túnel de la Línea 7 de Metro de Madrid- Tramo III Coslada-San Fernando”*, que fue redactado por GEOCISA, en el mes de diciembre de 2011.

Ese informe apunta que las entradas de agua se producían por filtraciones a través de fisuras y grietas en las paredes del pozo de evacuación, que se había convertido en un pozo de extracción de agua subterránea, en lugar de uno de recepción.

Con la construcción del túnel y posterior drenaje del agua procedente de éste, se produjo la movilización de un flujo de agua subterránea y con él, el inicio de un proceso de disolución del terreno. A su vez, la entrada progresiva de agua ocasionó la karstificación del

terreno, que es un fenómeno producido en suelos de yesos y calizas, que se disuelven por efecto del agua, dando lugar a la aparición de oquedades, rellenas o no, que pueden conllevar a hundimientos bruscos del terreno.

Estos hechos señalaban una conexión hidráulica entre el túnel y el río Jarama, dándose una inversión del flujo subterráneo preexistente, actuando el río como fuente de recarga del sistema kárstico y el pozo de Metro como descarga artificial del mismo.

5.- A la vista de las deficiencias citadas, la Consejería de Transportes e Infraestructuras acordó el inicio de un expediente de exigencia de responsabilidad por vicios ocultos a la empresa contratista Dragados, S.A., que se resolvió por la Orden de 18 de noviembre de 2016 por la que se dispuso declarar a la empresa Dragados, S.A. responsable de los daños derivados de los vicios ocultos detectados en las obras y se le reclamó una cantidad en concepto de indemnización por los perjuicios. Formulado recurso de reposición, este fue desestimado por Orden de 20 de diciembre de 2016.

Interpuesto recurso contencioso-administrativo por la empresa contratista contra las anteriores resoluciones (Procedimiento Ordinario 8/2017), la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sección 3) dictó la Sentencia de 9 de enero de 2019 que anuló las citadas órdenes. Según la sentencia:

“La conclusión no puede ser otra que diseñado el pozo de bombeo como permeable, el agua comenzó a filtrarse por el mismo cuando MINTRA empezó a bombear agua, atrayendo más agua que disolvió el terreno alrededor del pozo y por debajo del túnel, lo que provocó el movimiento del mismo, abriéndose sus juntas al atacar las aguas salinas el mortero del gap y acelerando el proceso de karstificación que se desató, lo cual evidencia que la causa del problema radicó,

efectivamente, en el diseño de la permeabilidad del pozo, cuya responsabilidad no puede atribuirse a Dragados, S.A., sino a MINTRA que supervisó y aprobó el modificado del proyecto que incluía la ejecución del pozo de bombeo como permeable, lo que se reveló como el defecto de proyecto determinante de la inundación del túnel. No cabe imputar Dragados, S.A. una mala ejecución del túnel, que no solo no ha quedado en modo alguno acreditada, sino además porque en el proyecto de la obra tampoco se recogía la impermeabilización del túnel, de manera que la causa de la ruina producida fue el defecto del proyecto consistente en no tener en cuenta las singularidades del terreno que exigía un pozo impermeable en lugar del que se diseñó y ejecutó conforme al proyecto de la obra”.

El Tribunal Supremo inadmitió el posterior recurso de casación interpuesto por la Comunidad de Madrid contra la citada sentencia, por lo que esta devino firme.

6.- Desde la aparición de tales daños, se efectuaron inspecciones a los inmuebles y se procedió a la auscultación y control de los edificios que pudieran afectarse, para mantener un seguimiento constante de la situación. Entre los años 2009 y 2021, se realizaron contratos de emergencia para la estabilización de los terrenos del entorno como consecuencia de los asentamientos y para la impermeabilización del túnel de Metro de la Línea 7B. Las diversas actuaciones realizadas en la zona para solucionar estas afecciones, en principio, parecían haber solucionado el problema.

No obstante, desde mediados de agosto de 2018 y hasta octubre de 2019, se incrementaron las quejas de los vecinos, por lo que se efectuaron nuevas visitas a las edificaciones, emitiendo informe la Unidad de Seguimiento y Control del contratista de auscultación y supervisión geotécnica (USAC).

Posteriormente, en enero del año 2020 se elaboró un informe técnico por la UTE Servicios Comunidad de Madrid sobre *“la situación de las edificaciones en el entorno de la línea 7 B de metro y su relación con los movimientos del terreno”* donde se determina que los daños aparecidos en la calle de La Presa, de San Fernando de Henares (según inspecciones realizadas a lo largo del año 2019) podían calificarse de graves en algunas viviendas, siendo muy posible su evolución a muy graves, recomendando la realización de un estudio específico y detallado del terreno en las inmediaciones de la Línea 7B, para concretar el nivel de daños existente y, en lo posible, evitar su extensión.

7.- Debido a esta situación, se contrató a la empresa INES, Ingenieros Consultores, S.L. por procedimiento de emergencia para el servicio de diagnosis y seguimiento geotécnico del terreno en las inmediaciones de la Línea 7B de Metro, entidad que emitió una nota técnica el día 7 de diciembre de 2020, en la cual se destacaba que a partir de agosto de 2020 se observaba una aceleración del proceso, al haber nuevos descensos en el entorno del pozo PK 2+890, lo que hacía necesario realizar nuevas actuaciones en las calles de La Presa y Rafael Alberti, así como en el propio pozo.

Las referidas actuaciones consistieron fundamentalmente en obras de consolidación del terreno que finalizaron en el mes de abril de 2021, sin haberse observado durante ese período movimientos relevantes de asientos diferenciales, hasta la primera semana del mes de mayo, en la que se produjeron nuevos movimientos de asiento en las viviendas.

Dada la existencia de estos nuevos asientos del terreno cercanos a las viviendas, tras las obras de consolidación, se procedió a buscar el origen, detectándose una anomalía en el entorno del cruce de las calles de La Presa y Rafael Alberti, donde se ubica el pozo PK 2+890, por lo que se instó al Canal de Isabel II a su revisión, como responsable del mantenimiento de la infraestructura y del alcantarillado municipal,

comprobándose que el pozo de registro, el PK 2+890, perteneciente a la red general, se encontraba averiado y su fondo horadado, produciendo pérdidas de agua. Con la aparición de esos nuevos asientos diferenciales, la situación en las viviendas situadas en el entorno del PK 2+890 empeoró.

El Canal de Isabel II realizó unos primeros trabajos de reparación del pozo y del colector municipal en mayo y junio de 2021 y posteriormente efectuó el desvío definitivo del agua bombeada desde el pozo reparado a un nuevo colector (en la calle Francisco Sabatini) que, finalmente, acometía al colector principal (en la calle Ventura de Argumosa).

Por Orden de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de fecha 3 de mayo de 2022, se dispuso la contratación mediante tramitación de emergencia del servicio para la redacción de proyectos para estabilización del terreno, impermeabilización, reparación de la superestructura y reparación del sistema de drenaje del túnel, rehabilitación funcional, estructural o demolición de edificaciones asociadas a la infraestructura de la línea 7B de metro de Madrid, con la empresa Instituto Técnico de Materiales y Construcciones, S.A (INTEMAC, S.A).

En el marco de esas actuaciones, INTEMAC emitió con fecha 2 de septiembre de 2022 una nota técnica sobre la necesidad de consolidación del terreno en la zona del pozo PK 2+890 de la Línea 7B de metro de Madrid, y realizó inspecciones técnicas a las viviendas en octubre de 2024 para valorar las reparaciones de los daños existentes en las viviendas.

Por Orden de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de 28 de septiembre de 2022, se contrataron mediante procedimiento de emergencia las obras de consolidación y/o estabilización del terreno en

una superficie de entre 5001 y 10.000 m² afectado por la línea 7B de Metro de Madrid.

Más tarde, por otra Orden de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de 4 de julio de 2023, se contrataron también mediante procedimiento de emergencia las obras de consolidación y estabilización del terreno afectado por la Línea 7B de Metro de Madrid, en el municipio de San Fernando de Henares, Madrid en las calles Virgen del Templo, Fuente del Trébol y Nazario Calonge, en las parcelas de calle de La Presa n.º 17, 19, 21, 23-25, 27, 29, 31 y 33, de calle de La Presa, 4 y Rafael Alberti 1 y 3 y en la parcela del complejo dotacional “*El Pilar*”, con una superficie de 5000 m² (Doc. 7.1).

El resultado de ambas intervenciones ha frenado los movimientos superficiales y la entrada de agua al túnel de manera significativa, pasando de más de mil metros cúbicos diarios a menos de doscientos. Asimismo, las gráficas de auscultación y monitorización de los edificios y los datos en superficie y en túnel han modificado la tendencia descendente por gráficas horizontales, que representan la ausencia de movimientos hasta la actualidad, manteniéndose un seguimiento constante de esas gráficas.

Con fecha 28 de julio de 2023, la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, aprobó una Orden de declaración de emergencia y encargo a la empresa de Transformación Agraria, S.A., S.M.E, M.P. (TRAGSA) las actuaciones de reparación de los daños en elementos estructurales; en carpinterías; en revestimientos y en impermeabilización de las viviendas y zonas comunes de los inmuebles sitos en las calles de La Presa n.º 6, 7, 8, 9, 11, 13, 15, 35 y 37, Pablo Olavide n.º 2, 4, 6, 13, 15, 17 y 19, Nazario Calonge n.º 4, 5, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 y 20, Francisco Sabatini n.º 3 y 5, Ventura Argumosa n.º 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 y 20, Virgen del Templo n.º 6 portales 1, 2 y 3 y plaza Fuente del Trébol n.º 4, 6 y 8; de las actividades comunes para la

reparación de las viviendas; de reparación del colector dañado de la red de saneamiento de la calle de La Presa; de reparación de los daños en los cerramientos de las parcelas de la calle de La Presa n.º 17, 19, 21, 23-25, 27, 29, 31, 33 y calle de La Presa n.º 4, Rafael Alberti n.º 1 y 3 y de realojamiento temporal de los ocupantes de las viviendas del inmueble en plaza Fuente del Trébol n.º 8. Esta Orden fue objeto de sucesivas modificaciones y prórrogas mediante Órdenes de 22 de agosto de 2023, 31 de mayo de 2024 y 6 de junio de 2024.

8.- INTEMAC emite informe de valoración de la vivienda objeto del expediente RPS 1/23, en el que considera acreditada la relación de causalidad entre la actuación de la Comunidad de Madrid y los daños sufridos en las edificaciones de la zona, atribuyendo a la Administración la responsabilidad de las diferentes patologías de tipo funcional que afectan a ese inmueble.

Para la cuantificación de los daños aplica la Base de Precios Centro del Oficial de Arquitectos de Guadalajara. Los precios han sido corregidos al alza para tener en cuenta aspectos tales como el carácter localizado de las reparaciones, dificultades para realizar los trabajos en las viviendas con los enseres existentes, entre otras.

Por otra parte, se ha tenido en cuenta la justificación de los precios descompuestos de cada una de las partidas valoradas (en dichos descompuestos se refleja el precio unitario de cada concepto básico, aplicado a los rendimientos resultante del análisis pormenorizado de cada una de las partidas). También se incluyen en cada descompuesto los códigos orientativos de las partidas usadas como referencia.

Asimismo, INTEMAC incluye tanto la medición de las reparaciones por estancias, como la referencia a los precios incluidos en dicha Base a partir de lo cual se ha obtenido el importe total de la reparación.

9.- En respuesta a ese informe, la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo realiza otro informe, fechado el 21 de julio de 2025, en el que tas reconocer la relación de causalidad entre la actuación administrativa y la patología funcional que afecta al inmueble, proponiendo resarcir los daños ocasionados con una indemnización de 5.340 euros, de conformidad con la valoración efectuada por INTEMAC, y en la comunicación de 10 de marzo de 2026 de la Subdirección General de Concesiones, Patrimonio y Conservación detalla los gastos invertidos en la vivienda propiedad de los reclamantes, entre los que se encuentran los gastos por su desalojo temporal desde octubre de 2021 hasta septiembre de 2022, los gastos de transporte y los importes por las reparaciones en su vivienda.

TERCERO.- Con fechas 23 de mayo y 22 de junio de 2023, diversas personas, entre los que se encontraban los interesados en este procedimiento y la propia Asociación de afectados, en la que se integraban todos ellos y que asumía su representación, presentaron solicitudes interesando la apertura de expedientes individuales de responsabilidad patrimonial, en relación con las obras de la línea 7B de Metro de Madrid.

Mediante diligencia de 16 de enero de 2024, suscrita por el jefe de División de Recursos y Responsabilidad Patrimonial de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras se comunicó a todos ellos el inicio de los correspondientes expedientes de responsabilidad patrimonial, junto con la normativa rectora.

El 6 de mayo de 2024 se realizó un requerimiento de documentación en este procedimiento, concediéndole un plazo para que formulase alegaciones y aportara los documentos o información que tuvieran por pertinente para tramitar la reclamación.

Consta una solicitud, cursada a través de la asociación, interesando una ampliación del plazo para presentar la documentación, que fue concedida, el 20 de mayo de 2024.

Los interesados en este procedimiento, actuando representados por la asociación, el día 23 de mayo de 2024, presentaron escrito de alegaciones en el que afirmaba que en su caso concurrían los requisitos de la responsabilidad patrimonial, aunque su propiedad no hubiera sido objeto de una declaración de ruina; pues había resultado dañada y había sufrido una pérdida de valor. Consta igualmente aportada, la escritura de apoderamiento notarial en favor del representante de la Asociación de afectados. También se interesaba la práctica de pruebas documentales, periciales y testificales, y el 10 de junio de 2024, el representante de los reclamantes solicitó documentos técnicos probatorios.

El 20 de febrero de 2025, se requirió a los interesados la presentación de documentación no aportada y necesaria para la tramitación del expediente, lo que fue cumplimentado el 17 de marzo de 2025, momento en el que solicitaron nueva ampliación del plazo para presentar alegaciones.

El 27 de mayo de 2025, el representante de los reclamantes, solicita la práctica de diferentes diligencias, como la concesión de audiencia y vista de todos los expedientes afectados, que se facilitara a los peritos de la empresa contratada la documentación técnica, así como que se suspendiera la tramitación de los expedientes hasta que se aportaran el informe pericial de Aquilia.

En respuesta a esa petición, la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras notifica a los interesados el 17 de julio de 2025, la admisión parcial de las pruebas propuestas, lo que fue recurrido en alzada el 27 de agosto de 2025, y

desestimado por Orden de 4 de noviembre de 2025 del consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

En el curso del procedimiento, se solicitó informe a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Colectivo, acerca de la reclamación planteada. El subsiguiente informe, de 21 de julio 2025, señaló que los acontecimientos geotécnicos que habían generado los movimientos del terreno que afectaron a las edificaciones del área, incluyendo el inmueble objeto de este expediente, derivaban de las obras de construcción de la Línea 7B, con independencia de la posible intervención de otros factores, como las deficiencias en la conservación mantenimiento de la red de saneamiento municipal gestionada por el Canal de Isabel II, desde el año 2012 y con anterioridad, por el Ayuntamiento de San Fernando de Henares. Por esta causa, se establecía que había una relación de causalidad entre la actuación de la Comunidad de Madrid y los daños sufridos en las edificaciones de la zona y la Administración autonómica era responsable de los perjuicios, con independencia de la posible concurrencia de otros agentes, cuya participación y responsabilidad se determinarían en el expediente correspondiente.

Junto con el informe indicado, se remitió otro informe de valoración de los daños sufridos en el inmueble objeto de este procedimiento, elaborado por el Instituto Técnico de Materiales y Construcciones (INTEMAC), de octubre de 2024, que determinó que los daños sufridos en la vivienda situada en la calle,, letra, de San Fernando de Henares, ascendían a 5.340 euros.

Con fecha 18 de noviembre de 2025, se concedió trámite de audiencia a los interesados, y se le indicó que podían manifestar su intención de llegar a un acuerdo de terminación convencional finalizador del procedimiento de responsabilidad patrimonial en relación con el artículo 86.1 y 5 de la Ley 39/2015.

Consta igualmente otorgado trámite de audiencia al Ayuntamiento de San Fernando de Henares, y al Canal de Isabel II, que formuló alegaciones el 5 de diciembre de 2025, en las que interesó que se le tuviera por personado y parte en este procedimiento, dando por reproducidos otros escritos presentados con anterioridad, en distintos procedimientos de responsabilidad. En los mismos señalaba, en síntesis, que los daños que motivan las reclamaciones derivan de errores en el proyecto de la obra de Metro; que el Canal de Isabel II no es responsable de los daños pues los efectos lesivos comenzaron a producirse entre 2008 y 2011 y el Canal comenzó a prestar el servicio de alcantarillado en el municipio de San Fernando de Henares tras la firma del Convenio suscrito con fecha 6 de junio de 2012, entre la Comunidad de Madrid, Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de San Fernando de Henares, negando que la perforación lateral que presentaba el pozo de la red de alcantarillado sea una causa concurrente en la aparición de los daños en las viviendas y edificios colindantes dado su escaso tamaño y que fue reparada con inmediatez y, finalmente, que el Canal también es perjudicado en esta situación, pues los vertidos de agua bruta han afectado a la estación depuradora EDAR de San Fernando de Henares y, además, ha recibido dos reclamaciones derivadas de dichos vertidos.

El 17 de diciembre de 2025, el representante de los interesados compareció en dependencias administrativas, haciéndole entrega en soporte digital de los informes técnicos que complementan la documentación que le había sido enviada anteriormente, según lo informado en la anterior diligencia de 18 de noviembre de 2025.

El mismo día, el 17 de diciembre de 2025, el representante de los reclamantes solicitó la ampliación del trámite de alegaciones, y el 22 de enero de 2026, la representación de los interesados presentó alegaciones al trámite de audiencia en las que se remitía a lo indicado en otros escritos anteriores, en especial en el escrito de 27 de mayo y, en síntesis,

manifestaba su rechazo expreso al acuerdo de terminación convencional ofrecido, discrepando de los conceptos indemnizatorios y de la correspondiente cuantía asignada por la Administración, proponiendo otra, de acuerdo con el informe pericial emitido a su instancia, que adjuntaban.

Consta a continuación en el procedimiento un informe suscrito por el subdirector general de Concesiones, Patrimonio y Conservación, de 26 de febrero de 2026, que lleva por título “*Nota informativa: actuaciones del plan integral de la línea 7B, llevadas a cabo por la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo*”, que detalla el contenido de la intervención autonómica desarrollada en la zona, con la finalidad de asegurar que el espacio urbano afectado por las obras pueda volver al uso de la ciudadanía, mejorando la calidad funcional, estética y ambiental.

En el mismo se indica que, en el año 2022, la Comunidad de Madrid elaboró un documento denominado Actuaciones Integrales relacionadas con la Línea 7B. San Fernando de Henares, en el que se recogían, de forma estructurada, diferentes intervenciones es que se planificaba acometer para dar respuesta a la situación generada tras las obras de ampliación de la Línea 7B, que incluían: intervenciones en las infraestructuras ferroviarias, actuaciones de consolidación del terreno, reparación y mejora de las infraestructuras de saneamiento y diferentes intervenciones en edificios afectados; así como medidas encaminadas a garantizar una adecuada atención a los vecinos, tanto desde el punto de vista información suministrada o de atención las quejas, como de gastos de realojo, pago de indemnizaciones y, finalmente, se incluía una propuesta de reparación de los viales de la zona, así como otras propuestas del gobierno regional para el municipio de San Fernando de Henares.

Para llevar a cabo las citadas actuaciones del Plan Integral, la Comunidad de Madrid había destinado más de 170 millones de euros.

Se señala que, además, las diferentes actuaciones realizadas en las edificaciones circundantes, habían tenido como resultado la reapertura en el mes de noviembre de 2025 de la estación de metro de San Fernando de Henares y que se estaban realizando otra serie de intervenciones en el espacio urbano, ya en una fase final de ejecución, para devolver a su completa funcionalidad la zona, incluso, aumentando la calidad ambiental y funcional de la que se partía antes de las obras de ampliación de la línea de metro. Así, se estaba actuando en 5 viales, tanto en su pavimentación como en la reposición de las instalaciones urbanas, cuando esto había sido necesario. El diseño del viario se había basado en los criterios recogidos en el plan de movilidad sostenible de San Fernando de Henares y siguiendo esas premisas se estaba ejecutando en plataforma única, priorizando al peatón frente al vehículo privado. Esta actuación suponía la pavimentación y renovación de 10.900 m² y un presupuesto total de más de 3 millones y medio.

Adicionalmente, en una parcela propiedad de la Comunidad de Madrid, denominada el “*Complejo El Pilar*”, se estaba acometiendo la creación de un nuevo parque urbano para el disfrute de todos los vecinos de San Fernando de Henares. En el diseño de ese nuevo espacio se habían contemplado las necesidades de los diferentes colectivos que conforman la población del municipio, reservando espacios estanciales y sombreados y previendo instalaciones para realizar actividades deportivas y de esparcimiento, atendiendo a los diferentes grupos de edad de los futuros usuarios. Asimismo, se pretendía la conservación del arbolado existente, adaptando el diseño de ese parque, creando espacios estanciales de calidad. Esta actuación, en fase final ya de ejecución, había supuesto una inversión de más de cinco millones.

Por último, se indicaba que también se estaban realizando otras mejoras de calidad ambiental, entre las que se encuentra el tratamiento de las medianeras que habían quedado vistas tras las demoliciones realizadas en la zona, tratándolas con una solución de alta calidad técnica. Este tercer grupo de actuaciones suponía un presupuesto adicional de ochocientos mil euros.

Consta otro breve informe de 10 de marzo de 2026, suscrito por un técnico de la Subdirección General de Concesiones, Patrimonio y Conservación informando los gastos abonados por parte de la Comunidad de Madrid en la vivienda sita en calle, núm.,, en San Fernando de Henares, que haya que indicar en el número de expediente RPS 1/23: 20.705,91 euros por el hotel entre octubre de 2021 a septiembre de 2022, gastos de transporte y gastos por la reparación de ventanas y puertas.

Adicionado todo ello al procedimiento y teniendo por concluida su instrucción, se formuló una propuesta de resolución finalizadora del procedimiento, de fecha 21 de abril de 2026, que plantea la estimación parcial de la reclamación, conforme a la valoración, efectuada por INTEMAC, negando por el contrario todos los demás conceptos indemnizatorios reclamados.

De esa forma se propone abonar un importe total de 5.340 euros a los reclamantes, en concepto de indemnización por los daños funcionales en su propiedad y previendo que esa cuantía se actualizaría conforme al Índice de Garantía de la Competitividad.

El 28 de abril de 2026, emitió informe el interventor general de la Comunidad de Madrid, que fiscalizó favorablemente la propuesta de estimación parcial de la reclamación, por el importe de la valoración señalado, sin perjuicio de la actualización que procediera de acuerdo con

el artículo 34.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes

CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- La Comisión Jurídica Asesora emite su dictamen preceptivo, de acuerdo con el artículo 5.3.f) a. de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre al tratarse de una reclamación de responsabilidad patrimonial de cuantía superior a 15.000 euros, cursada a través de la solicitud del consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, órgano legitimado para ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18.3.a) del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, aprobado por el Decreto 5/2016, de 19 de enero, (en adelante, ROFCJA).

SEGUNDA.- La tramitación del procedimiento de responsabilidad patrimonial, iniciado a instancia de parte interesada según consta en los antecedentes, se regula en la LPAC de conformidad con su artículo 1.1, con las particularidades previstas para los procedimientos de responsabilidad patrimonial en los artículos 67, 81 y 91. Su regulación debe completarse con lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en lo sucesivo, LRJSP), cuyo capítulo IV del título preliminar se ocupa de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas.

Consideramos como legitimados para reclamar el importe de las reparaciones debidas en el inmueble de su propiedad titulares del

mismo. Actúa debidamente representada por la Asociación de afectados, según han acreditado.

En cuanto al análisis de la legitimación pasiva, recordemos que se plantea una responsabilidad patrimonial derivada de las complicaciones subsiguientes a la parte ejecutada del contrato de obras “*Infraestructura de prolongación de la línea 7 del Metro de Madrid a Coslada y San Fernando de Henares. Tramo 3: Coslada-San Fernando de Henares*”, que fue adjudicado por MINTRA, en septiembre de 2004 a la empresa “*Dragados, S.A.*” y que la Sentencia de 9 de enero de 2019, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sección 3) atribuyó las filtraciones de agua causantes de los daños analizados a defectos de proyecto de la obra, no imputables a la mercantil contratista.

Según todo ello, resulta que la legitimación pasiva corresponde a la Comunidad de Madrid, puesto que desde la extinción del ente de derecho público “*MINTRA, Madrid, Infraestructuras del Transporte*”, operada por la Ley 4/2011, de 28 de julio, la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid ha asumido la totalidad del contenido de sus bienes, derechos y obligaciones, según dispuso el artículo único, apartado 2, de la norma últimamente citada, que previno que tal contenido patrimonial se integraría en la Dirección General de Infraestructuras de la referida consejería que, en adelante “*prestará las funciones que correspondían a dicha entidad*”.

El plazo de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial es de un año, contado desde que se produjo el hecho o el acto que motive la indemnización, o de manifestarse su efecto lesivo (*ex* artículo 67 de la LPAC).

En el caso sujeto a examen, según resulta de los antecedentes de hecho expuestos, podemos considerar que los afectados han sufrido

unos daños continuados, que quedaron estabilizados a consecuencia de los trabajos efectuados en cumplimiento de las órdenes de emergencia de 28 de septiembre de 2022 y de 4 de julio de 2023, que se citaron en los antecedentes de hecho de este dictamen.

De esa forma, consideramos que esta reclamación se ha formulado en plazo legal, puesto que, los interesaos junto con otros afectados, en el mes de mayo de 2023, solicitó la incoación del procedimiento.

En cuanto a la tramitación del procedimiento, observamos que se ha solicitado el informe preceptivo previsto en el artículo 81 de la LPAC, del servicio al que se imputa la producción del daño, habiéndose emitido por la Subdirección General de Concesiones, Patrimonio y Conservación de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, en el que se aborda la relación de causalidad y la responsabilidad de esta administración.

Adicionalmente consta en el expediente un informe técnico jurídico, encargado por la Consejería de Transportes e Infraestructuras a INTEMAC, acerca de los parámetros de cálculo que debían ser tenidos en cuenta en caso de daños en viviendas que no hubieran sido declaradas en situación de ruina legal y física, como ocurre en este caso.

A partir de todo ello, la administración madrileña elaboró una propuesta de terminación convencional, ajustada a las previsiones al efecto del artículo 86.1 la LPAC; pero que, como hemos ya señalado, no ha sido aceptada por los interesados por discrepancias en cuanto a los conceptos indemnizables y su valoración.

Posteriormente se ha concedido el trámite de audiencia y alegaciones a los interesados, incluyendo al Ayuntamiento de San Fernando Henares y al ente público Canal de Isabel II, en los términos ya reseñados, habiéndose formulado la oportuna propuesta de resolución, por lo que debe concluirse que la instrucción del procedimiento ha sido

completa, sin que se haya omitido ningún trámite que tenga carácter esencial o que resulte imprescindible para resolver.

Se observa que se ha superado ampliamente el plazo de seis meses establecido para resolver y notificar la resolución previsto en el artículo 91.3 de la LPAC. No obstante, el transcurso del plazo no exime a la Administración de su obligación de resolver expresamente y sin vinculación alguna con el sentido del silencio desestimatorio producido ni, en consecuencia, a esta Comisión Jurídica Asesora de informar la consulta.

TERCERA.- La responsabilidad patrimonial de la Administración se recoge en el artículo 106.2 de la Constitución Española, que garantiza el derecho de los particulares a ser indemnizados de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos, en los términos establecidos por la ley, previsión desarrollada los artículos 32 y siguientes de la LRJSP.

La viabilidad de la acción de responsabilidad patrimonial de la Administración, según doctrina jurisprudencial reiterada, requiere la concurrencia de varios requisitos:

a) La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.

b) Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal -es indiferente la calificación- de los servicios públicos, en una relación directa e inmediata y exclusiva de causa a efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir, alterando, el nexo causal.

c) Que exista una relación de causa a efecto entre el funcionamiento del servicio y la lesión, sin que ésta sea producida por fuerza mayor.

d) Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño. Así, según la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de marzo de 2018 (recurso contencioso-administrativo 5006/2016) *«la jurisprudencia de esta Sala (por todas las STS de 1 de julio de 2009, RC 1515/2005 y las allí recogidas) insiste en que “no todo daño causado por la Administración ha de ser reparado, sino que tendrá la consideración de auténtica lesión resarcible, exclusivamente, aquella que reúna la calificación de antijurídica, en el sentido de que el particular no tenga el deber jurídico de soportar los daños derivados de la actuación administrativa”»*.

Ha destacado esa misma Sala (por todas, en Sentencia de 16 de marzo de 2016), que es el concepto de lesión el que ha permitido configurar la institución de la responsabilidad patrimonial con las notas características de directa y objetiva, dando plena armonía a una institución como garantía de los derechos de los ciudadanos, a no verse perjudicados de manera particular en la prestación de los servicios públicos que benefician a la colectividad y que, ese concepto de lesión se ha delimitado con la idea de constituir un daño antijurídico: *“(...) lo relevante es que la antijuridicidad del daño es que no se imputa a la legalidad o no de la actividad administrativa -que es indiferente que sea lícita o no, en cuanto que la genera también el funcionamiento anormal de los servicios- o a la misma actuación de quien lo produce, que remitiría el debate a la culpabilidad del agente que excluiría la naturaleza objetiva; sino a la ausencia de obligación de soportarlo por los ciudadanos que lo sufren. Con ello se configura la institución desde un punto de vista negativo, porque es el derecho del ciudadano el que marca el ámbito de la pretensión indemnizatoria, en cuanto que sólo si existe una obligación de soportar el daño podrá excluirse el derecho de resarcimiento que la institución de la responsabilidad comporta (...). Interesa destacar que esa*

exigencia de la necesidad de soportar el daño puede venir justificada en relaciones de la más variada naturaleza, sobre la base de que exista un título, una relación o exigencia jurídica que le impone a un determinado lesionado el deber de soportar el daño”.

CUARTA.- Del breve resumen de los presupuestos de la responsabilidad patrimonial incluidos en la consideración jurídica precedente, se deduce que, sin la existencia de un daño real y efectivo a quien solicita ser indemnizado, no cabe plantearse una posible responsabilidad de la Administración. Tampoco procederá si el daño no tiene la consideración de antijurídico, en el sentido de que el administrado no tenga el deber de soportarlo.

En el caso que nos ocupa, resulta evidente que la reclamante, han sufrido daños en la vivienda situada en la calle,, letra, de San Fernando de Henares, por causa de las obras de la Línea 7B de Metro de Madrid.

El nexo causal entre ese daño y la referida intervención del servicio público se reconoce en el informe emitido por el subdirector general de Concesiones, Patrimonio y Conservación de la entonces Consejería de Transportes e Infraestructuras, en el que indica: *“los acontecimientos geotécnicos que han provocado los asientos del terreno afectando a las construcciones de la zona, derivan de las obras de construcción de la Línea 7B, todo ello sin perjuicio de la eventual intervención de otros factores como las deficiencias en el mantenimiento de la red de saneamiento municipal gestionada por el Canal de Isabel II desde el 2012 y con anterioridad por el Ayuntamiento de San Fernando de Henares. Por ello, existe una relación de causalidad entre la actuación de la Comunidad de Madrid y los daños sufridos en las edificaciones de la zona, por lo que esta Administración es responsable de los perjuicios, con independencia de la posible concurrencia de otros agentes, cuya participación y responsabilidad se determinará en el expediente correspondiente”.*

También se deduce la relación de causalidad de la Sentencia de 9 de enero de 2019, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, recaída en el Procedimiento Ordinario 8/2017, que ha ganado firmeza y que explicó las causas principales del problema y atribuyó su causación a MINTRA, puesto que fue quien supervisó y aprobó el modificado del proyecto que incluía la ejecución del pozo de bombeo como permeable, *“... ya que en el proyecto de la obra no se recogía la impermeabilización del túnel, de manera que la causa de la ruina producida fue el defecto del proyecto consistente en no tener en cuenta las singularidades del terreno, que exigía un pozo impermeable en lugar del que se diseñó y ejecutó, conforme al proyecto de la obra”*.

Por tanto, con independencia de que hayan podido influir otras causas, que son apuntadas por el responsable de la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, de lo actuado en el expediente que nos ocupa no ofrece dudas que la causa directa de los daños en la vivienda han sido las deficiencias en el proyecto elaborado por la Comunidad de Madrid.

Tampoco ofrece duda que resulta antijurídica la situación sufrida por los interesados en el procedimiento, que ha visto dañada su propiedad a consecuencia de las obras aludidas, al no tratarse de un daño que tenga la obligación de soportar.

Concurren pues todos los elementos de la responsabilidad patrimonial de la Administración y el procedimiento tramitado, se ajusta a Derecho.

QUINTA.- Resta por analizar el importe de la responsabilidad que se deriva de esa responsabilidad, existiendo discrepancias entre la propuesta y la lo solicitado por los reclamantes, tanto en la valoración como en los conceptos indemnizables.

A este respecto, la reparación integral del daño es la finalidad esencial de la responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas, en la medida que los particulares afectados han sufrido una lesión en sus bienes y derechos como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, que no tienen el deber jurídico de soportar.

Respecto de su valoración, el artículo 34.2 de la LRJSP establece que *“la indemnización se calculará con arreglo a los criterios de valoración establecidos en la legislación fiscal, de expropiación forzosa y demás normas aplicables, ponderándose, en su caso, las valoraciones predominantes en el mercado. En los casos de muerte o lesiones corporales se podrá tomar como referencia la valoración incluida en los baremos de la normativa vigente en materia de Seguros obligatorios y de la Seguridad Social”*.

Por consiguiente, por un lado, existe una remisión a los criterios de valoración establecidos en la normativa que resulte de aplicación, ponderándose las valoraciones predominantes en el mercado (valor de mercado o de sustitución). Por el otro, en los casos de muerte o lesiones corporales se pueden tomar como referencia los criterios de valoración establecidos en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

En concreto, las obras de ejecución de la infraestructura de metro han provocado daños en la vivienda de los reclamantes, obrando en el expediente un informe pericial elaborado a instancias de la Consejería de Transportes, en la que el perito, comprobando *in situ* los desperfectos causados, valora los daños en 5.340 euros.

El reclamante, si bien rechaza de plano la indemnización propuesta por la consejería, sobre los desperfectos materiales causados

no aporta facturas o presupuestos de reparación diferentes, ni presenta valoración diferente por ese concepto específico.

No obstante, como recogemos en los antecedentes, el interesado sí reclama por otros daños que no son acogidos en la propuesta de resolución, y que debemos analizar.

En relación a la partida de los daños morales si bien la vivienda no ha sido demolida, en el expediente consta que los reclamantes y sus hijas desalojaron temporalmente el inmueble, desde octubre de 2021 a septiembre de 2022, abonando la Comunidad de Madrid el importe del hotel y de los desplazamientos.

Así, respecto a los daños morales, como viene recogiendo la jurisprudencia y esta misma Comisión Jurídica Asesora (Dictamen 665/24, 24 de octubre), el malestar psíquico, desasosiego o zozobra por alguna circunstancia requiere que sea de entidad relevante para que pueda ser susceptible de ser indemnizado como daño real y efectivo.

En este caso, los desperfectos causados en la vivienda por las obras realizadas por la Comunidad de Madrid obligaron al reclamante a abandonar su vivienda habitual, trasladándose a vivir a un hotel durante un largo periodo, sin poder disponer de todos sus enseres y sufriendo la incertidumbre sobre el futuro de su casa en tanto se pudo valorar la entidad de los daños, viendo como otros vecinos perdían definitivamente su vivienda.

Ciertamente, estamos ante un quebranto emocional relevante y no ante un mero disgusto o contrariedad pasajera. En ese sentido, la reciente Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 22 de mayo de 2026 (1168/2023), califica de muy intenso el sufrimiento psíquico, la zozobra, la incertidumbre y el temor por el devenir de la vivienda -que además era el domicilio familiar de algunos demandantes-

provocado por las obras del metro. Todo ello nos lleva a considerar que procede su reconocimiento frente a lo sostenido en la propuesta de resolución.

La cuantificación de esos daños morales resulta sin duda difícil de terminar al no existir parámetros de referencia objetiva. No obstante, atendiendo a lo reconocido tanto por la administración como por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en aquellos casos en los que, a esa situación de incertidumbre y desplazamiento del hogar, se unió la pérdida definitiva del hogar familiar, en el supuesto ahora analizado los reclamantes pudieron recuperar su vivienda y retornar a la misma, que solo sufrió daños menores, por lo que parece razonable y proporcionada una indemnización de 8.000 euros, para cada uno de los miembros del núcleo familiar (cuatro en este caso), el matrimonio y sus dos hijas, por la afectación psíquica derivada de la pérdida temporal de su hogar familiar y la inquietud lógica por los daños materiales aparecidos en el inmueble y en los del entorno.

Se refieren también por el reclamante daños por pérdida de valor del inmueble y del entorno. Sin embargo, estos conceptos deben rechazarse, en tanto una vez reparados los desperfectos sufragados con la indemnización que se va a reconocer, no cabe deducir ninguna pérdida de valor de la vivienda en sí. Y respecto al entorno, se trata de meras apreciaciones subjetivas de carácter eminentemente especulativo e incierto. A este respecto, cabe recordar que los daños indemnizables en concepto de responsabilidad patrimonial de la administración, deben ser concretos y resultar singularmente acreditados, como ya se indicó al analizar los requisitos de la responsabilidad patrimonial de la administración. Además, debemos destacar la circunstancia expuesto por la consejería competente, de que la Comunidad de Madrid ha destinado más de 170 millones de euros en diferentes partidas presupuestarias y acciones enfocadas en la reparación de los daños por la Línea 7B de Metro y en el desarrollo de realizando una serie de

intervenciones en el espacio urbano, que ya se encuentran en una fase final de ejecución, que persiguen devolver su completa funcionalidad a la zona, incluso aumentando la calidad ambiental, estética y funcional de la que se partía antes de las obras.

Igualmente, consideramos que debe rechazarse la supuesta pérdida de disponibilidad temporal del bien, al haberse cubierto con cargo a las órdenes de emergencia, los gastos de realojamiento, lo que ha supuesto en su caso un importe total de 20.705,91 euros, que incluye el coste inicial de un hotel y de transporte. Por otra parte, es cierto que esa pérdida de disponibilidad, entendida como imposibilidad de habitar el hogar familiar, causa un daño moral, pero este ya ha sido analizado y considerado como indemnizable, por lo que no cabría una duplicidad de conceptos.

Si lo que se pretende es la indemnización de un hipotético lucro cesante, éste solo cabría admitirlo si la vivienda hubiera estado destinada al alquiler, pero la misma constituía la residencia habitual del interesado, por lo que ninguna pérdida patrimonial se ha producido.

Por otra parte, al proponer la indemnización del coste de reparación de los daños de la vivienda, carece de todo sentido plantear la eventual existencia de los llamados “*perjuicios financieros*”, causados por el impacto fiscal de las indemnizaciones, que no se concretan ni acreditan por la reclamante.

Respecto al impacto fiscal que pudiera tener la indemnización, el reclamante no precisa que tributo gravaría la misma ni su incidencia. En todo caso, se recuerda que conforme al apartado q) del artículo 7 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, están exentas de tributación por dicho impuesto: “*Las indemnizaciones*

satisfechas por las Administraciones públicas por daños personales como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos, cuando vengan establecidas de acuerdo con los procedimientos previstos en el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se regula el Reglamento de los procedimientos de las Administraciones públicas en materia de responsabilidad patrimonial”.

Por lo tanto, el cobro de las cantidades reconocidas carecería de impacto fiscal.

Tampoco resultan indemnizables los gastos resultantes del abono de cantidades a la asociación y de los honorarios profesionales de los abogados y/o peritos intervinientes en el procedimiento, al no resultar necesario relacionarse con la administración en los procedimientos de responsabilidad patrimonial a través de aquellos, como señalábamos en nuestro Dictamen 600/24, de 3 de octubre, *“en relación a los gastos y honorarios de asesoramiento, defensa, peritaciones y similares; no procede incluir en la indemnización de responsabilidad patrimonial coste alguno por los mismos, según criterio constante de esta Comisión Jurídica Asesora- así en el dictamen 284/19, de 4 de julio-, toda vez que la formulación y tramitación de los expedientes de responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas, no precisa de la intervención de abogado, ni de procurador, ni de la aportación de pruebas concretas y, por tanto, se trata de gastos voluntarios en un procedimiento administrativo que ha asumido la reclamante y que no pueden repetir por vía de la responsabilidad patrimonial”.*

Este criterio es también acorde a la doctrina del Tribunal Supremo, recogida en la Sentencia de 24 de marzo de 2021 (recurso1292/2020), conforme a la cual *“en el procedimiento administrativo no existe una confrontación de partes enfrentadas por los intereses que deben ventilarse en el mismo, sino que en su tramitación deben protegerse todos los derechos, de tal forma que, sin perjuicio del derecho de los interesados en*

los procedimientos de poder actuar asistidos de un asesoramiento técnico, no es una necesidad del mismo, porque sus intereses deben ser protegidos por la misma Administración en la tramitación del procedimiento”.

Y se añade: “(...) la posibilidad de actuar en él mediante un asesoramiento jurídico, si bien es una facultad que no se le puede negar a los afectados por los actos que se dicten en el seno del referido procedimiento, es indudable que dicho asesoramiento no es necesario - puede ser conveniente- y por tanto esa posibilidad es una pura y libre decisión de los interesados que no debe correr de cuenta de la Administración”.

Por último, debemos indicar que la cantidad total resultante de las partidas indemnizables, excepto la correspondiente a los daños morales, deberá ser actualizada en relación a lo previsto en el artículo 34.3 de la Ley 40/2015.

En mérito a cuanto antecede, la Comisión Jurídica Asesora formula la siguiente

CONCLUSIÓN

Procede reconocer parcialmente la responsabilidad patrimonial de la Comunidad de Madrid por gastos derivados de los daños en la vivienda situada en la calle,,, letra, de San Fernando de Henares, en la cantidad propuesta por la Administración autonómica, que deberá actualizarse conforme a lo dispuesto en el artículo 34.3 de la LRJSP, a la fecha de la resolución que ponga fin al procedimiento, a la que ha de añadirse la cantidad de 32.000 euros en concepto de daños morales, importe este último ya actualizado.

A la vista de todo lo expuesto, el órgano consultante resolverá según su recto saber y entender, dando cuenta de lo actuado, en el plazo de quince días, a esta Comisión Jurídica Asesora de conformidad con lo establecido en el artículo 22.5 del ROFCJA.

Madrid, a 17 de junio de 2026

El presidente de la Comisión Jurídica Asesora

CJACM. Dictamen n.º 365/26

Excmo. Sr. Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras

C/ Maudes,17 - 28003 Madrid