

Dictamen n<sup>o</sup>                    **575/11**  
Consulta:                    **Consejero de Transportes e Infraestructuras**  
Asunto:                      **Responsabilidad Patrimonial**  
Aprobación:                **19.10.11**

**DICTAMEN** de la Comisión Permanente del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid, emitido por unanimidad, en su sesión de 19 de octubre de 2011, sobre consulta formulada por Consejero de Transportes e Infraestructuras, al amparo del artículo 13.1.f).1<sup>o</sup> de su Ley Reguladora, 6/2007, de 21 de diciembre, en el asunto antes referido y promovido por M.E.G.G. sobre responsabilidad patrimonial por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de un accidente de circulación que atribuye al mal estado de la carretera M-607.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** Por escrito dirigido a la Consejería de Transportes e Infraestructuras, registrado el 21 de enero de 2010 se reclama responsabilidad patrimonial de la Administración por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia del accidente de tráfico ocurrido el día 25 de septiembre de 2006, ocasionado supuestamente, por la peligrosidad de la carretera en el punto donde ocurrió el accidente, el kilómetro 29'500 de la carretera M-607. La reclamante, de 43 años en el tiempo en que ocurrieron los hechos por los que reclama, refiere que es conductora habitual de dicha vía diariamente y que nunca había sido sancionada por infracción contra la seguridad vial, ni mucho menos por exceso de velocidad. Fundamenta su reclamación en que el tramo de la M-607 entre los kilómetros 28'000 y 29'000 es un punto negro o *“tramo de*

*concentración de accidentes*” y que la Administración debía haber adoptado medidas para evitar accidentes reiterados en el mismo sitio. Como consecuencia del siniestro, consistente en salida de su vehículo BMW modelo 530 DA de la vía por el margen izquierdo y posterior vuelco del mismo, la reclamante sufrió heridas y graves y quedó tetrapléjica, habiéndosele reconocido una minusvalía del 90% y la necesidad de una tercera persona que le asista constantemente para sus necesidades más elementales (Documento nº 1).

Solicita en concepto de indemnización la cantidad de 900.904,45 euros, resultantes de la suma de 245.670 euros por la lesión permanente consistente en tetraplejía C5-C6 (95 puntos), 87.364,59 euros por daños morales complementarios, 349.458,38 euros por la aplicación del factor de corrección de incapacidad para la ocupación y actividad habitual de la víctima. Todas ellas según el baremo de 2009 aprobado por Resolución de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones. Además, añade a la indemnización 87.364,59 euros por la reforma de la vivienda y 131.046,89 euros por los daños morales sufridos por el cónyuge y sus herederos.

Adjuntan a su reclamación testimonio íntegro de las actuaciones habidas en el juicio de faltas 407/06-P ante el Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº 1 de Colmenar Viejo, que incluyen el atestado de la Guardia Civil, Auto del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº 1 de Colmenar Viejo por el que se acordaba la incoación de juicio de faltas y, al mismo tiempo, se decretaba el archivo, *“sin perjuicio de su reapertura, si el perjudicado presenta denuncia dentro de los seis meses siguientes a la comisión de los hechos”*; escrito presentando en nombre de la interesada, personándose en las diligencias en calidad de perjudicada, presentando denuncia solicitaba la ampliación del atestado y presentaba diversa documentación (un extracto de la página web de la Dirección General de

Tráfico sobre los puntos negros en el año 2005, con el número de accidentes (6) ocurridos en dicho lugar; certificado de un médico adjunto de rehabilitación del Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo; acta notarial de presencia –levantada por el notario de Colmenar Viejo, V.M.J.- el día 22 de marzo de 2007 para probar el estado del firme, los defectos de peralte, la ausencia de valla protectora y la existencia de señales no prohibitivas, sino informativas de velocidad); informe pericial emitido por el equipo de reconstrucción de accidentes de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil, tras la inspección ocular realizada el 19 de junio de 2007; Auto del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción de 27 de enero de 2009 que decreta *“el sobreseimiento libre y el archivo de estas actuaciones, sin perjuicio de las acciones civiles que, en su caso, puedan corresponder al perjudicado”*; interposición de recurso de reforma y subsidiario de apelación contra por M.E.G.G. contra el Auto de 27 de enero de 2009; Auto del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción, de 17 de marzo de 2009 que desestima el recurso de reforma y confirma en todos sus pronunciamientos el Auto de 27 de enero de 2009 y, finalmente, Auto de la Audiencia Provincial de Madrid (sección sexta), de 2 de junio de 2009 que desestima el recurso de apelación interpuesto contra el Auto del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº 1 de Colmenar Viejo y el Auto de 17 de marzo de 2009, *“confirmando íntegramente dichas resoluciones”* (Documento nº 1: carpetas 1 y 2, folios 1 a 198 del expediente administrativo).

La reclamante propone como pruebas, además de la documental aportada, que se *“requiera a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (...) a fin de que aporte certificación del apartado 3.2.1. Barreras de Seguridad de la Orden Circular 321/95; se requiera a los servicios de mantenimiento contratados por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad Autónoma para que especifiquen los servicios prestados durante el año 2006 en el kilómetro 29 descendente de*

*la carretera M-607 Madrid-Navacerrada; se requiera que por parte del Subsector Madrid-Norte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (...) se identifique a los integrantes de los servicios de emergencia (sanitarios, bombero, helicóptero...) que acudieron a socorrer a la accidentada al lugar del siniestro el día 25 de septiembre de 2006 (...) ya que una vez se proceda a esa identificación, podrá tomarse la declaración atinente a la posición final del vehículo a dichas personas".* Además, propone la prueba testifical de los cuatro agentes de la Guardia Civil que acudieron en primer momento al lugar del accidente; del testigo del accidente, C.M.D.; de los servicios de emergencia del SUMMA, *"sean sanitarios, bomberos y/o helicópteros"*, al conductor de la grúa que recogió el vehículo y al Capitán Jefe del Subsector Madrid Norte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para que depongan, entre otras cuestiones, sobre la posición final del vehículo y si este impactó contra las piedras que se encontraban en el margen de la carretera.

Ocho meses después de la presentación de su reclamación, la interesada presenta escrito de ampliación de documentación consistente en la aportación de un reportaje sobre las noticias aparecidas en los medios de comunicación sobre la peligrosidad y los numerosos accidentes ocurridos en la M-607 y las medidas adoptadas por la Comunidad de Madrid, en concreto, el anuncio de la remodelación del tramo de la M-607 desde el kilómetro 25 al 35, que demuestra que la carretera no estaba en buenas condiciones y que debía ser reparada. Asimismo solicitan, dado el tiempo transcurrido, resolución expresa de su reclamación *"a la mayor brevedad posible"* (Documento nº 2).

**SEGUNDO.-** La documentación obrante en el expediente pone de manifiesto los siguientes hechos que resultan relevantes para la emisión del presente dictamen:

El día 25 de septiembre de 2006, sobre las 16:30 horas, la reclamante, de 43 años de edad, circulaba en el turismo BMW modelo 530 DA, matrícula aaa, por la carretera M-607 sentido Madrid, cuando a la altura del punto kilométrico 29, sufre una salida de la vía por el margen izquierdo con el posterior choque contra la cuneta de carácter terrizo que establece la delimitación del carril y de la misma calzada, lo que provoca la elevación del citado vehículo dando lugar a que el vehículo sufra vuelco en forma de campana, chocando en su desplazamiento contra dos dispositivos de guía (paneles direccionales de carácter permanente) enclavados en la citada margen izquierda, quedando en su posición final en el interior de la citada cuneta, volcado sobre su parte superior y en posición transversal final al eje longitudinal de la calzada.

A la llegada el equipo de atestados de la Guardia Civil, a las 16:40 horas *“la vía se encontraba abierta al tráfico, habiendo sido retirado de la misma el citado vehículo siniestrado y posteriormente habiendo sido acondicionada por efectivos de mantenimiento de carretera”, en cuanto al vehículo siniestrado, “se encontraba retirado del lugar de los hechos a través de una grúa porta vehículo de la empresa...”*.

Tras la elaboración de un informe pericial el 19 de junio de 2007 por el equipo de reconstrucción de accidentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a solicitud del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº 1 de Colmenar Viejo se concluyen como causas que pudieron desencadenar el accidente: *“No se considera la existencia de velocidad excesiva como causa inmediata del accidente, lo anterior tiene su fundamento en la ausencia de huellas de derrape sobre la calzada en el punto previo a la salida de la vía, más si consideramos que el turismo BMW accidentado circulaba en los instantes previos al accidente por el carril derecho, por lo que en su trayectoria de salida de la vía por la mediana, necesariamente atravesó el carril izquierdo y arcén adyacente. No debe olvidarse que la velocidad*

*límite de derrape o de paso por curva se ha calculado en 140 Km/h, superior a la genérica de la vía (100 Km/h); por tanto, sería necesario circular por encima de aquella velocidad (o menor en función de la pericia, habilidad o estado psicofísico del conductor) para sobrepasar el límite de adherencia transversal y sufrir un deslizamiento lateral del turismo, lo que muy probablemente se hubiese traducido en las correspondientes marcas o huellas de derrape sobre la calzada. Las características del accidente, con un único vehículo implicado y la ausencia ya reseñada de huellas o cualquier otro indicio sobre la calzada de maniobra evasiva tendente a evitar el accidente, son típicas de accidentes en los que las causas se encuadran en factores psicofísicos del conductor, que incluyen: errores o fallos en el procesamiento de la información, sueño, fatiga, efectos de fármacos, enfermedad o estrés”.*

En el atestado de la Guardia Civil como características de la vía se indica que el firme es de aglomerado asfáltico, en buen estado de conservación y que la superficie se encontraba seca y limpia de sustancias antideslizantes que pudieran coadyuvar al desarrollo del accidente. El margen derecho de la vía se encuentra delimitada por una valla metálica de protección (bionda); en cuanto al arcén y margen izquierdo, el arcén es de 1,50 metros aproximadamente y se encuentra pavimentado, en cuanto al margen izquierdo, la vía *“se encuentra delimitada por medio de un talud de carácter terrizo a modo de mediana y dispositivos de guía (paneles direccionales de carácter permanente) enclavados en la citada margen con una distancia entre sí aproximada de unos 25 metros”.*

De acuerdo con el informe pericial de 19 de junio de 2007, *“la mediana tiene una anchura variable, que llega a los 18 metros, con un perfil transversal irregular destacando un talud en su parte central y la existencia de alguna roca de dimensiones considerables”.* Por lo que se refiere a la señalización vertical existente en el momento del accidente, en

el punto kilométrico 30 existe una señal de advertencia de peligro, con denominación P-13<sup>a</sup> (curva peligrosa hacia la derecha), estando la misma complementada con un panel complementario de “*curva peligrosa*”. A la altura del kilómetro 29, a ambos lados de la calzada, existe una señal vertical de advertencia de peligro, con denominación P-13<sup>a</sup>, Curva peligrosa hacia la derecha y otra indicación general, con denominación S-7, velocidad máxima aconsejable en 80 Km/h.

**TERCERO.-** Ante la reclamación se ha incoado el procedimiento de responsabilidad patrimonial de la Administración y se recaban los siguientes informes:

Remitido por el Área de Recursos y Asuntos Contenciosos de la Dirección General de Carreteras, informe, elaborado el 11 de marzo de 2010, por la empresa responsable de la conservación de la zona donde ocurrió el siniestro, en el que se alega que: 1. La zona donde se produjo el accidente no figura en el listado de la Dirección General de Tráfico como punto negro, porque “*en listado aparece como punto negro el otro sentido de la circulación (dirección Colmenar) que no es aquel por el cual circulaba la accidentada*”; 2. Las actuaciones realizadas en el año 2005-2006 fueron la colocación de una señal de curva peligrosa, la colocación de seis bandas sonoras perpendiculares a la calzada, instaladas para advertir que se llega a una curva peligrosa y que es prudente disminuir la velocidad y que se colocó señalización vertical que recomienda la velocidad de 80 Km/h, aún cuando la curva tiene radio y peralte que permiten velocidades mayores. Además las Intensidades Medias Diarias del tramo (estación permanente en el pk 29’300), no han tenido variaciones significativas. 3. En relación al estado de la vía se remite a lo hecho constar por los agentes de la Guardia Civil en el atestado y en el informe pericial de ampliación y puntualización del atestado, de los que resulta acreditado el correcto estado del firme así como la conservación de la señalización. Según el informe, “*la*

*causa del accidente es completamente ajena, tanto a la empresa encargada de la conservación de la carretera, como también a la Administración. Ya que en cualquier caso, la propia actuación de la reclamante... interrumpiría el nexo causal necesario...”*(Documento nº 4).

Con fecha 22 de junio de 2011 se requiere a la reclamante para evacuar el trámite de audiencia, dándole traslado del escrito de remisión de la Dirección General de Carreteras y el informe de la empresa A, encargada de la conservación de la Zona Noroeste (Documento nº 5).

El día 5 de julio de 2011, la reclamante presenta escrito de alegaciones en el que insiste en la consideración del lugar del accidente como punto negro, que existían piedras y rocas de diverso tamaño en la mediana que deberían haber sido retiradas por la empresa responsable de la conservación de la zona y que tenía que haber existido una bionda para amortiguar o frenar la salida del vehículo de la carretera, *“evitando que el vehículo dé vueltas de campana o se estrelle contra los obstáculos que se encontraban en las vías de ambos sentidos”*. Finalmente, la reclamante pone de manifiesto la falta de realización de alguna de las pruebas solicitadas en su escrito y reitera la solicitud de prueba testifical a los agentes de la Guardia Civil que acudieron en primer momento al lugar del accidente, la de los empleados de emergencia (sanitarios, bomberos), del testigo del accidente C.M.D., del conductor de la grúa que retiró el vehículo y del Capitán Jefe del Subsector de Tráfico Madrid-Norte, instructor del atestado. Aporta con este escrito unas fotos aéreas obtenidas en Internet donde se aprecian rocas en la mediana de la carretera M-607 (Documento nº 6).

El día 6 de julio de 2011 se dicta por el órgano instructor propuesta de resolución que, después de reducir el importe de la indemnización –de acuerdo con el baremo del año en que se produjo el accidente, 2006– a 830.237,48 euros, desestima la reclamación formulada por considerar que *“no se ha justificado ni probado el nexo causal entre el resultado dañoso y*

*la actuación administrativa”* y considera que el resultado dañoso deriva de la conducta del perjudicado, esto es, la *“velocidad excesiva y la distracción en la conducción”*. En la propuesta de resolución se contiene pronunciamiento expreso sobre la práctica de la prueba propuesta, denegándola de forma motivada.

**CUARTO.-** En este estado del procedimiento se formula consulta por el Consejero de Transportes e Infraestructuras, que ha tenido entrada en este Consejo Consultivo el 13 de septiembre de 2011, por trámite ordinario, correspondiendo su estudio, por reparto de asuntos, a la Sección V, presidida por el Excmo. Sr. D. Ismael Bardisa Jordá, que firmó la oportuna propuesta de dictamen, siendo deliberado y aprobado por unanimidad, en Comisión Permanente de este Consejo Consultivo, en su sesión de 19 de octubre de 2011.

El escrito solicitando el dictamen fue acompañado de la documentación que, numerada y foliada, se consideró suficiente, y de la que se ha dejado constancia en los antecedentes de hecho.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes,

### **CONSIDERACIONES EN DERECHO**

**PRIMERA.-** La solicitud de dictamen a este Consejo Consultivo resulta preceptiva, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 13.1.f).1º de la Ley 6/2007, de 21 de diciembre, reguladora del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid (LCC) por ser de cuantía superior a 15.000 euros el importe de la reclamación (900.904,45 euros), y se efectúa por el Consejero de Transportes e Infraestructuras, órgano legitimado para ello, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.1 de la citada Ley.

Siendo preceptivo el dictamen, no tiene, sin embargo, carácter vinculante (artículo 3.3 LCC).

El presente dictamen ha sido evacuado dentro del plazo ordinario establecido en el artículo 16.1 LCC.

**SEGUNDA.-** Como resulta de los antecedentes, el procedimiento de responsabilidad patrimonial se inició a instancia de parte interesada, y su tramitación se encuentra regulada en los artículos 139 y siguientes de la LRJ-PAC, desarrollados en el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, como hemos indicado anteriormente.

Por lo que se refiere a la legitimación activa, la reclamante está legitimada activamente para formular la reclamación como conductora del vehículo que sufrió el accidente y los daños producidos consecuencia del mismo.

En cuanto a la legitimación pasiva corresponde a la Comunidad de Madrid, en cuanto que titular de la carretera en la que se produjo el accidente.

Por lo que respecta al plazo para reclamar, el artículo 142.5 de la LRJ-PAC dispone que *“el derecho a reclamar prescribe al año de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o de manifestarse su efecto lesivo. En caso de daños, de carácter físico o psíquico, a las personas el plazo empezará a computarse desde la curación o determinación del alcance de las secuelas”*.

La ley ha configurado el plazo como de prescripción, lo que supone que ciertas actuaciones pueden interrumpirlo y, en especial, el ejercicio de la acción penal. En relación a la existencia de actuaciones penales y su posible eficacia interruptiva sobre los procedimientos de responsabilidad patrimonial es preciso traer a colación la jurisprudencia del Tribunal

Supremo (valgan por todas las Sentencias de 23 de enero de 2001, recurso 7725/1996, y de 16 de mayo de 2002, recurso 7591/2000) que admite la interrupción del plazo para el ejercicio de la acción de reclamación de responsabilidad patrimonial en los casos de existencia de un proceso penal sobre los mismos hechos determinantes de la responsabilidad administrativa, en aplicación del principio de *actio nata* -conforme al cual la acción sólo puede comenzar cuando ello es posible y esta coyuntura se perfecciona cuando se unen los dos elementos del concepto de lesión, es decir, el daño y la comprobación de su ilegitimidad-, de tal suerte que la pendency de un proceso penal encaminado a la fijación de los hechos o del alcance de la responsabilidad subsidiaria de la Administración comporta dicha eficacia interruptiva del plazo de prescripción de un año establecido por el artículo 142.5 LRJ-PAC. Y ello a pesar de que en su redacción originaria el artículo 146.2 del mismo texto legal establecía que no se interrumpe el plazo de prescripción para iniciar el procedimiento de reconocimiento de la responsabilidad patrimonial de la Administración por la exigencia de responsabilidad al personal al servicio de las Administraciones Públicas, salvo cuando la determinación de los hechos en el orden jurisdiccional penal fuera necesaria para la fijación de la responsabilidad patrimonial -redacción que fue modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, salvando la dificultad que planteaba aquél-, pues otra interpretación colocaría al administrado en una situación de inseguridad jurídica derivada de la incertidumbre sobre el futuro desenlace del proceso penal iniciado.

En el presente caso consta en el expediente que por los hechos por los que se reclama se inició un proceso penal que culminó con el Auto de 2 de junio de 2009, de la Audiencia Provincial de Madrid, que desestimaba el recurso de apelación interpuesto contra el Auto del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº de Colmenar Viejo de 27 de enero de 2009 y contra el Auto de 17 de marzo de 2009, que resolvía el recurso de reforma

interpuesto contra la anterior resolución y confirmó íntegramente dichas resoluciones. Por Providencia del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº de Colmenar Viejo de 6 de agosto de 2009 se acuerda el archivo de las actuaciones del juicio de faltas 407/2006 que se notifica a la reclamante el día 2 de septiembre de 2009. Por tanto, la reclamación presentada el 21 de enero de 2010, debe considerarse planteada en plazo.

**TERCERA.-** El procedimiento se ha instruido cumpliendo los trámites preceptivos previstos en la legislación mencionada en la anterior consideración. Especialmente, se ha aportado por la reclamante la prueba que han considerado pertinente y se ha recabado informe del servicio cuyo funcionamiento supuestamente ha ocasionado el daño y se ha evacuado el trámite de audiencia exigidos en los artículos 9, 10 y 11 del Reglamento, respectivamente, y en los artículos 82 y 84 LRJ-PAC, dándose traslado a la reclamante.

Ésta manifiesta en el escrito de alegaciones que no se ha practicado la prueba testifical propuesta en su solicitud de responsabilidad patrimonial de conformidad con los artículos 80 LRJ-PAC y 9 RPRP.

El instructor de un procedimiento administrativo no está vinculado en todo caso a la solicitud de prueba del administrado, es decir, no necesariamente ha de llevar a cabo todas y cada una de las pruebas que se propongan en el curso del procedimiento, pero tampoco cabe pasar por alto lo dispuesto en el apartado tercero del meritado artículo 80, conforme al cual *“el instructor del procedimiento sólo podrá rechazar las pruebas propuestas por los interesados cuando sean manifiestamente improcedentes o innecesarias, mediante resolución motivada”*, norma que se incorpora, asimismo, en el artículo 9 del Reglamento por el que se regulan los procedimientos en materia de responsabilidad patrimonial. Del reproducido precepto resulta, interpretado *a sensu contrario*, que la discrecionalidad de la Administración en la determinación de las pruebas a practicar en cada

caso tiene su límite infranqueable en que las que se rechacen no sean, de forma palmaria improcedentes o innecesarias.

La propuesta de resolución se pronuncia sobre todas y cada una de las pruebas testificales propuestas, rechazándolas por considerarlas innecesarias y dilatorias, por estar ya documentadas las declaraciones de alguno de los testigos propuestos en el expediente, así como el largo lapso de tiempo transcurrido desde que se produjo el accidente.

**CUARTA.-** La responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas viene establecida, con el máximo rango normativo, por el artículo 106.2 de nuestra Constitución, a cuyo tenor: *"los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos"*. La regulación legal de esta responsabilidad está contenida en la actualidad en la LRJ-PAC y en el reglamento de desarrollo anteriormente mencionado, disposiciones que en definitiva vienen a reproducir la normativa prevista en los artículos 121 y 122 de la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954, y el artículo 40 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado de 26 de julio de 1957. El artículo 139 de la citada LRJ-PAC dispone, en sus apartados 1 y 2, lo siguiente:

*"1.- 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."*

*2.- En todo caso, el daño alegado habrá de ser efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas".*

Como señala la doctrina del Tribunal Supremo, que plantea el estado de la cuestión en responsabilidad patrimonial de la Administración - Sentencias de 26 de junio (recurso 6/4429/04), 29 de abril (recurso 6/4791/06) y 15 de enero (recurso 6/8803/03) de 2008- para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son precisos los siguientes 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) Ausencia de fuerza mayor. d) Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

La responsabilidad de la Administración es objetiva o de resultado, de manera que lo relevante no es el proceder antijurídico de la Administración, sino la antijuridicidad del resultado o lesión aunque es imprescindible que exista nexo causal entre el funcionamiento normal o anormal del servicio público y el resultado lesivo o dañoso producido.

Por otra parte, no puede olvidarse que en materia de responsabilidad patrimonial de la Administración la carga de la prueba de los presupuestos que hacen nacer la responsabilidad indemnizatoria, salvo circunstancias concretas que no vienen al caso, recae en quien la reclama (Sentencias del Tribunal Supremo de 25 de julio de 2003 -recurso 1267/1999-, 30 de septiembre de 2003 -recurso 732/1999- y 11 de noviembre de 2004 -recurso 4067/2000-, entre otras).

**QUINTA.-** En el caso que nos ocupa está acreditada en el expediente la realidad del accidente acaecido y los daños sufridos por la reclamante como consecuencia del mismo.

Vincula causalmente la reclamante el accidente de tráfico, con la peligrosidad del tramo de carretera en el que se produjo, de lo que pretende inferir la responsabilidad patrimonial de la Administración autonómica madrileña, titular de la infraestructura viaria.

De la documentación obrante en el expediente no se deriva que el accidente de circulación se debiera a un inadecuado estado de mantenimiento o señalización de la vía. Por el contrario, en el informe de la Guardia Civil consta expresamente que el firme estaba en buen estado de conservación y mantenimiento, y la calzada se encontraba seca y limpia de sustancias deslizantes que pudieran coadyuvar al desarrollo del accidente. De acuerdo con el informe pericial ampliatorio de la Guardia Civil, indica que existía señalización vertical en ambos márgenes de la vía, en el tramo recto previo a la curva orientada a la derecha, y visibles con antelación suficiente, sobre un mismo poste de sujeción existen señales verticales de advertencia de peligro (P-13 a) *“curva peligrosa a la derecha”* y de indicaciones generales (S-7) *“velocidad máxima aconsejada 80 Km/h”*. Además, a lo largo del trazado de la curva y a intervalos regulares de unos 30 metros se distribuyen paneles direccionales permanentes, bien sencillos o dobles, que permiten a los conductores apreciar el trazado.

De la circunstancia de que en la zona en la que se produjo el accidente se produzca un elevado número de ellos, no permite concluir, sin más, que la responsabilidad del accidente que nos ocupa sea imputable a la Administración titular de la infraestructura viaria. Es más, la Dirección General de Tráfico no tiene calificado el lugar donde se produjo el accidente como punto negro, porque en tal calificación fue considerado el otro sentido de la circulación en dirección a Navacerrada, pero no el

descendente, como se deriva de los documentos aportados por la reclamante y que pone de manifiesto el informe de la empresa contratista.

Además, si bien es deseable que el trazado de las carreteras sea el óptimo, en el sentido de evitar curvas o que éstas tengan el mayor radio posible, ello no es exigible a la Administración y, desde luego, no puede servir genéricamente para fundar una reclamación de responsabilidad patrimonial cuando el estado del firme, el mantenimiento y la señalización de la carretera son los correctos, como sucede en el caso que nos ocupa. Cuestión distinta sería, verbigracia, que el peralte de las curvas o su radio fuera incompatible con la seguridad. Sin embargo, en el presente caso, el informe ampliatorio de la Guardia Civil indica que el tramo curvo orientado a la derecha tiene un peralte positivo (medio) del 6,37% con un peralte del 1,7% (transición) en el punto donde comienza el trazado curvo. Su incidencia en tramo curvo es permitir un paso por curva a una velocidad ligeramente superior que el informe calcula en 140 Km/h.

No cabe pasar por alto que la Administración no puede convertirse en aseguradora universal de todos los riesgos que puedan producirse en las infraestructuras de su titularidad, pues, como tiene declarado el Tribunal Supremo en la Sentencia de 13 de noviembre de 1997 (RJ 1997/7952, recurso 4451/1993), *«aun cuando la responsabilidad de la Administración ha sido calificada por la jurisprudencia de esta Sala como un supuesto de responsabilidad objetiva, no lo es menos que ello no convierte a la Administración en responsable de todos los resultados lesivos que puedan producirse por el simple uso de instalaciones públicas, sino que, como antes señalamos, es necesario que esos daños sean consecuencia directa e inmediata del funcionamiento normal o anormal de aquélla»*, criterio que viene reiterado en la Sentencia de 5 de junio de 1998 (RJ 1998, 5169, recurso 1662/1994), al sostener que *«la prestación por la Administración de un determinado servicio público y la titularidad por*

*parte de aquélla de la infraestructura material para su prestación no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a éstas en aseguradoras universales de todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, porque de lo contrario, como pretende el recurrente, se transformaría aquél en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico»* -en idéntico sentido las Sentencias de 30 de septiembre de 2003, recurso 732/1999, y 13 de septiembre de 2002, recurso 3192/2001-.

A la vista de todo lo anterior y teniendo en cuenta que en el Informe Ampliatorio de la Guardia Civil se establece que las características del accidente, con un único vehículo implicado y la ausencia de huellas o cualquier otro indicio sobre la calzada de maniobra evasiva tendente a evitar el accidente, son típicas de accidentes en los que las causas se encuadran en factores psicofísicos del conductor, que incluyen errores o fallos en el procesamiento de la información, sueño, fatiga, efectos de fármacos, enfermedad o estrés. Así resulta de la declaración realizada por el único testigo del accidente e incorporada al atestado de la Guardia Civil, en el que C.M.D., tras declarar que circulaba por detrás del vehículo siniestrado a una velocidad de 100 ó 110 Km/h, manifiesta que la conductora del vehículo siniestrado *“circulaba momentos antes del accidente sola, no existiendo ningún vehículo delante del suyo y que a su parecer es posible que la citada conductora se distrajese o como si fuese en esos momentos hablando por teléfono móvil o algo parecido, ya que se produce de repente y sale directamente de la carretera”*.

Por tanto, no cabe sino concluir que no hay relación de causalidad entre el servicio público y el daño producido, consideración que no queda desvirtuada por el hecho de que, con posterioridad al accidente, se hayan

introducido mejoras en la seguridad de la vía. Así lo ha entendido el Tribunal Supremo en Sentencia de 15 de abril de 2011 (recurso de casación 1993/2006) que declara: *“el hecho de que con posterioridad al accidente se instalaran algunas de las medidas de seguridad que el recurrente echa en falta no desvirtúa por sí solo el que la vía, en el momento en que se produjo el accidente, gozaba de las condiciones de señalización e infraestructuras suficientes para garantizar la circulación segura por la misma”*. En igual sentido, la Sentencia de la Audiencia Nacional de 11 de marzo de 2009 considera que *“no estamos ante un “punto negro”, como se infiere de la información aportada en el ramo de prueba por la Jefatura Provincial de Tráfico de León, y el que ulteriormente se reforzaran las medidas de seguridad en el lugar no empece a la corrección de las precedentes, siempre susceptibles de mejora, como no podía ser menos, por lo que, en consecuencia, al ser causa determinante, principal y eficiente del siniestro la propia conducta del ahora demandante, procede desestimar el recurso jurisdiccional deducido”*.

Por último, en cuanto a la agravación de las consecuencias del accidente debido a la inexistencia de biondas en la carretera, el informe pericial de la Guardia Civil concluye que es difícil valorar el desenlace de un accidente de tráfico y que el choque de un vehículo contra un sistema de contención de vehículos en absoluto está exento de riesgos para los ocupantes de aquél. Sobre un supuesto similar se pronuncia el Consejo de Estado en su Dictamen 2249/2006 en el que declara que *“la existencia de un hueco en la bionda de protección en la calzada no puede considerarse como causa determinante del accidente, pues según consta en el atestado éste se produjo por una eventual distracción del conductor”*.

En mérito a cuanto antecede, el Consejo Consultivo formula la siguiente

## CONCLUSIÓN

Procede desestimar la reclamación efectuada, al no concurrir los requisitos necesarios para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial.

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 este Consejo de conformidad con lo establecido en el artículo 3.7 del Decreto 26/2008, de 10 de abril, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid.

Madrid, 19 de octubre de 2011

