

**MONOGRÀFIC 2017**

**EL RISC DE DESPRENIMENTS A LA XARXA VIÀRIA I FERROVIÀRIA  
DE CATALUNYA**

**1a TAULA DE TREBALL**

**EDUARD RIBOT.**

**Advocat. Jurista especialista en Dret Ambiental.**

L'aproximació jurídica al tema plantejat s'articula bàsicament a partir de la idea i del principi de la Responsabilitat: sobre la responsabilitat del titular de les obres, instal·lacions i infraestructures, sobre la responsabilitat del propietari de mantenir-les en estat adequat i en condicions de seguretat.

És un principi que en el cas de les Administracions Públiques titulars de les infraestructures està vinculat al principi de responsabilitat patrimonial de l'Administració pel funcionament normal o anormal dels seus serveis públics. Responsabilitat patrimonial que es regula als articles 81 i següents de la Llei 26/2010 de 3 d'agost de règim jurídic i de procediment de les Administracions Públiques i als articles 81, 91 i 92 de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de procediment administratiu comú, i que es reconeix a l'article 106.2 de la Constitució.

Es requereix la producció d'un dany efectiu, la relació de causalitat entre aquest dany i l'actuació o inactivitat de l'Administració, així com la inexistència de força major. Força major que únicament es podrà justificar en supòsits d'imprevisibilitat del dany o de què aquest dany fos inevitable.

La tendència principal dels Jutjats i Tribunals és considerar la responsabilitat de forma pràcticament objectiva, o de resultat, sense requerir la concurrència de culpa. Existeixen Resolucions judicials diverses de condemna a les Administracions per despreniments en carreteres per producció de danys. Aquestes són molt casuístiques i depenen de les exactes característiques del supòsit judicat. Es fa referència al fet que el risc hagi sobrepassat els límits imposats pels estàndards de seguretat i es fa menció habitual als conceptes de diligència deguda, existència o no de proteccions de les infraestructures i senyalització o no del risc, etc.

És important conèixer l'existència a la legislació urbanística d'una prohibició d'urbanitzar i edificar en zones afectades per riscos naturals. Concretament a l'article 9.2 de la Llei d'Urbanisme.

A l'article 9.1 es fixa un mandat a les Administracions Públiques per tal que el planejament urbanístic assoleixi nivells adequats de seguretat enfront dels riscos naturals, mentre que l'article 5 del Reglament de la Llei d'Urbanisme estableix una Directriu de preservació enfront dels riscos naturals i indica que s'ha de tenir en compte la informació geogràfica oficial de l'Institut Geològic de Catalunya per a la determinació dels riscos geològics.

D'altra banda, el principi de prevenció, precaució i cautela ha de presidir i informar l'actuació de totes les Administracions Públiques. De manera que essent les infraestructures una font de risc, si aquestes es veuen afectades per la presència de riscos geològics (desprendiments, inestabilitat de vessants, esllavissades, etc.), riscos dels quals es té coneixement, cal actuar i adoptar mesures de seguretat.

És per això que cal formular la següent recomanació:

1. La conveniència del coneixement del Risc i anàlisi del mateix (prevenció) amb identificació dels llocs i de les infraestructures afectades per riscos (Inventariar, estudiar i analitzar cada infraestructura viària i cada tram).
2. Adopció de mesures de seguretat i protecció (Actuar).
3. Senyalització de les àrees de risc per advertir a l'usuari.

**PREGUNTA: HI HA JURISPRUDÈNCIA DEL TRIBUNAL SUPREM DE RESPONDRE EN CASOS DEL QUE ESTEM PARLANT EXACTAMENT O SEMBLANTS DE CAIGUDES DE BLOCS EN INFRAESTRUCTURES?**

Sí, existeix jurisprudència del Tribunal Suprem sobre accidents provocats per caigudes de blocs en infraestructures, que té un caràcter molt casuístic. Analitza amb detall les circumstàncies de l'accident tals com la velocitat adequada o no, l'existència de senyalització del perill d'esllavissades, el caràcter evitable o imprevisible, l'existència de cas fortuït, condicions meteorològiques, etc.

**PREGUNTA: EN TRAM DE CARRETERES SENYALITZAT AMB CAIGUDA DE PEDRES, ÉS PURAMENT INFORMATIU O POT TENIR CONSEQÜÈNCIES A NIVELL JURÍDIC?**

És casuístic. El senyal avisa i has d'extremar la conducció. Si es demostra que anaves a massa velocitat és una cosa. Si es demostra que el bloc de roca ja estava a la via i no havia estat retirat pel servei de manteniment i s'ha produït l'impacte, és un altre. També hi ha jurisprudència de casos amb l'argument aquell de "si vostè -Administració- ho sabia i ho ha senyalitzat" doncs ja va sent hora que hi actuï i ho protegeixi". I davant la manca de protecció i adopció de mesures de seguretat dels vessants inestables es condemna a l'Administració en cas d'accident per caiguda de roques. També en casos en els quals la protecció ha esdevingut insuficient.

La decisió depèn del jutge, dels peritatges i opinions dels tècnics que han intervingut en el procés, però quan hi ha víctimes o danys importants, la responsabilitat recau habitualment sobre l'Administració titular de la carretera. Cal pensar en el principi de Justícia material, que

juga a favor de compensar els danys soferts per l'usuari i declarar la responsabilitat a càrrec de l'Administració titular de la via. En aquest sentit, es pot citar la sentència del Tribunal Suprem de 30 de setembre de 1995, Secció 6a en el que s'indica el següent:

*<<Por lo que respecta a la inexistencia de omisión o inactividad administrativa por estar debidamente señalizada la carretera con un indicador que advertía de la frecuencia de los desprendimientos de rocas, es precisamente tal hecho indiscutido el que demuestra que, a pesar de ser frecuentes tales desprendimientos, la Administración demandada no adoptó medida alguna para evitar la caída de las piedras sobre la calzada, puesto que con la mera indicación, para advertir a los conductores, no es suficiente eliminar el riesgo, porque, aunque éstos se den por enterados y avisados, nada pueden hacer para eludir los efectos y consecuencias de los despeñamientos como no sea abstenerse de transitar por la carretera, lo que resulta ilógico dada la propia existencia de ésta como vía de comunicación, y, en consecuencia, según declaramos en nuestras Sentencias de 4 junio 1994 (RJ 1994\4783) (Recurso de apelación 9320/1991, fundamento jurídico tercero), y 3 junio 1995 (RJ 1995\5258) (Recurso de apelación 4108/1991, fundamento jurídico tercero), existe un evidente vínculo de causalidad entre la inactividad del servicio público de carreteras, al omitir la realización de obras que evitasen la caída de las rocas sobre la calzada de la carretera (cuyas medidas son técnicamente posibles en la forma al efecto puesto en práctica en otras vías que discurren por zonas susceptibles de desprendimientos), y el resultado dañoso producido.>>*

En altres sentències, en funció de si s'anava a una velocitat excessiva, malgrat la senyalització del risc, es pot moderar la responsabilitat administrativa i l'import de la indemnització a abonar per part de l'Administració. És el cas de la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya: sentència número 835/2001 de 3 de Setembre, Secció 1a. Tanmateix, cal assenyalar l'existència de pòlisses d'assegurances de responsabilitat subscrietes per les Administracions Públiques.