

Dictamen Núm. 164/2025

**V O C A L E S :**

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

Secretario General:  
*Iriondo Colubi, Agustín*

El Pleno del Consejo Consultivo del Principado de Asturias, en sesión celebrada el día 18 de septiembre de 2025, con asistencia de las señoras y los señores que al margen se expresan, emitió por unanimidad el siguiente dictamen:

“El Consejo Consultivo del Principado de Asturias, a solicitud de V. E. de 23 de junio de 2025 -registrada de entrada el día 26 del mismo mes-, examina el expediente relativo a la reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración del Principado de Asturias formulada por ....., por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de una caída de su bicicleta debido al mal estado de la calzada.

De los antecedentes que obran en el expediente resulta:

**1.** Con fecha 19 de marzo de 2025, el interesado, que dice actuar asistido por un letrado, presenta en una oficina de correos una reclamación de responsabilidad patrimonial (firmada por ambos), dirigida a la Consejería de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios, por los daños sufridos como consecuencia de un accidente con su bicicleta, que atribuye al estado de la vía.

Expone que, el día 13 de marzo de 2024, sobre las 14:45 horas, “circulaba con su bicicleta por la AS-19 de Gijón a Avilés, por Prendes y Tabaza, cuando a la altura del p. k. 15,05, en La Granda (...) ‘vuelca en la calzada’”. Refiere que, como consecuencia de la caída, sufrió lesiones en el antebrazo, en el glúteo y en la pierna izquierda, permaneciendo en situación de incapacidad temporal desde el día del accidente hasta el 22 de marzo de 2024, fecha en la que recibe “el alta definitiva”.

Afirma que la vía se encontraba en un “terrible estado”, tanto el arcén como el pavimento, y denuncia la presencia de “gravilla, desniveles y otras irregularidades”. También subraya que no existía señalización alguna al respecto.

Por los daños sufridos, solicita una indemnización de once mil novecientos ochenta y nueve euros con cuarenta y dos céntimos (11.989,42 €), que desglosa en 10 días de perjuicio personal particular moderado, 3 puntos por perjuicio estético ligero y los gastos de reparación de la bicicleta, así como del resto de elementos que portaba en el momento del accidente (maillot, ciclocomputador Edge, zapatillas y casco).

Como medios de prueba, propone la documental que acompaña al escrito de reclamación y la testifical de quienes “serán debidamente circunstanciados en el momento procesal oportuno”.

Adjunta diversa documentación, entre la que se encuentra informe estadístico emitido al día siguiente del accidente por una patrulla de la Guardia Civil del destacamento de Gijón, documentación médica, factura proforma del material para reponer el dañado, así como varias fotografías del lugar del accidente, de las lesiones sufridas y del estado en el que quedó la bicicleta y la indumentaria que portaba el perjudicado.

**2.** Mediante oficio de 7 de abril de 2025, el Servicio de Apoyo Administrativo de la Consejería instructora requiere al interesado para que, en el plazo de diez días, aporte “la documentación acreditativa de los daños materiales solicitados

y de las secuelas sufridas a consecuencia del accidente". También le solicita que aporte el poder de representación del letrado.

**3.** Previa petición del Servicio instructor, el día 7 de abril de 2025, el Jefe de la Sección de Estudios y Seguridad Vial informa sobre los siniestros producidos en la carretera AS-237, entre los puntos kilométricos 13,050 y 17,050 -en el período comprendido entre el 14 de marzo de 2021 y el 13 de marzo de 2024- por la "presencia de baches o mal estado de la vía". En el informe, aparecen registrados otros cuatro accidentes -aparte del ocurrido el día 13 de marzo de 2024-, tres de ellos referidos a bicicletas.

**4.** El día 8 de abril de 2025, la Ingeniera Civil -con el conforme del Jefe de Sección de Conservación de la Zona Central y el visto bueno del Jefe del Servicio de Conservación de Carreteras- informa que "el personal de la brigada del Área del Servicio de Conservación no tuvo conocimiento del supuesto accidente el día 13 de marzo de 2024, en el (punto kilométrico) 15 + 050". Señala que "la calidad del firme de esta carretera en general es buena, pero en varios puntos se ha producido un deterioro avanzado del pavimento que tiene como consecuencia la creación de baches". Comunica que "no se han realizado recorridos de vigilancia por el personal de las brigadas de conservación el día anterior (al) del suceso./ En la fecha del supuesto siniestro la brigada de conservación realizó labores de bacheo en esta carretera, alertados por el 112 a las 9:29 horas aproximadamente, pero no en el (punto kilométrico) mencionado en el atestado".

**5.** Mediante oficio notificado al interesado el 11 de abril de 2025, se le comunica la apertura del trámite de audiencia por un plazo de diez días y se le informa que puede acceder por vía telemática al contenido del expediente.

**6.** Con fecha 24 de abril de 2025, se registra de entrada un escrito del interesado atendiendo al requerimiento de subsanación. En relación con la

acreditación de los daños materiales sufridos, ya había aportado junto al escrito de reclamación “todas las fotografías, presupuestos y valores de mercado” que justifican la petición económica. No obstante, advierte que “procede la aplicación de un porcentaje de depreciación estimado del 20 % dado su buen estado de conservación”, por lo que la indemnización solicitada en concepto de reparación de la bicicleta y de la indumentaria que portaba en el momento del accidente ascendería a 7.998,14 €; cuantía a la que habría que añadir la suma solicitada por el tiempo empleado en la curación de las lesiones y el perjuicio estético (3.768,56 €), lo que arroja una cifra de 11.766,70 €.

Respecto a las secuelas, recuerda que, junto al escrito de reclamación, obraban varias fotografías de las cicatrices tomadas el día 6 de marzo de 2025.

Adjunta justificante de la aceptación del apoderamiento en el Registro Electrónico de Apoderamientos.

**7.** En idéntica fecha, el reclamante presenta otro escrito por medio del cual manifiesta que, a la vista de los informes que obran en el expediente, ha quedado acreditada “la realidad y certeza de la existencia de un elemento que provoca un daño en la persona del reclamante”. Sostiene que “era la administración concedora de tales desperfectos y de que podrían suponer un riesgo para los usuarios de la vía, pues ya se venían repitiendo en ella incidentes similares”.

**8.** El día 6 de mayo de 2025, la Jefa de Sección del Servicio de Apoyo Administrativo de la Consejería instructora suscribe propuesta de resolución en sentido desestimatorio. En ella, considera acreditado el accidente en la fecha y lugar señalados por el reclamante, pero afirma que “no es razonable exigir una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo no instantáneo o inmediato, cuide de que el tráfico de la calzada sea libre y expedito”. Añade que “en el presente caso, la brigada de conservación procedió a la realización de labores de bacheo en la carretera AS-19 tan pronto como fue alertado por el 112 Asturias, no habiéndose realizado dicho tapado en el punto kilométrico en

el que se produjo el accidente”. Finalmente, subraya que “el Servicio de Conservación de Carreteras del Principado de Asturias informó que la visibilidad en la zona del accidente es de más de 100 metros en ambos sentidos. Además, en el atestado de la Guardia Civil se indicó que existen errores por parte del conductor al realizar una maniobra inadecuada”.

Concluye que el nexo causal entre el daño y el funcionamiento del servicio público no resulta acreditado y considera que ciertos daños materiales no han sido debidamente justificados.

**9.** En este estado de tramitación, mediante escrito de 23 de junio de 2025, V. E. solicita al Consejo Consultivo del Principado de Asturias que emita dictamen sobre consulta preceptiva relativa al procedimiento de reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración del Principado de Asturias, objeto del expediente núm. .... de la Consejería de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias, adjuntando, a tal fin, copia autenticada del mismo en soporte digital.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes consideraciones fundadas en derecho:

**PRIMERA.-** El Consejo Consultivo emite su dictamen preceptivo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.1, letra k) de la Ley del Principado de Asturias 1/2004, de 21 de octubre, en relación con el artículo 18.1, letra k) del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo, aprobado por Decreto 75/2005, de 14 de julio, y a solicitud del Presidente del Principado de Asturias, en los términos de lo establecido en los artículos 17, apartado a) y 40.1, letra a) de la Ley y del Reglamento citados, respectivamente.

**SEGUNDA.-** Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante LRJSP), está el interesado activamente legitimado para formular reclamación de responsabilidad patrimonial, por cuanto su esfera jurídica se ha visto directamente afectada por los hechos que la motivaron, pudiendo actuar por medio de representante con poder bastante al efecto, a tenor de lo establecido en el artículo 5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC).

La Administración del Principado de Asturias está pasivamente legitimada, como titular de los servicios frente a los que se formula reclamación.

**TERCERA.-** En cuanto al plazo de prescripción, el artículo 67.1 de la LPAC dispone que “el derecho a reclamar prescribirá al año de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o se manifieste su efecto lesivo. En caso de daños de carácter físico o psíquico a las personas, el plazo empezará a computarse desde la curación o la determinación del alcance de las secuelas”.

En el expediente ahora examinado, la reclamación se presenta con fecha 19 de marzo de 2025, y, si bien los hechos de los que trae causa -el accidente en bicicleta- tuvieron lugar el 13 de marzo de 2024, la documentación incorporada al expediente acredita que, a consecuencia de las lesiones sufridas, el interesado acudió en varias ocasiones al centro de salud para la cura de las mismas, siendo alta por “mejoría” el día 22 de marzo de 2024, fecha en la que también se emite el parte de alta por incapacidad temporal (folios 25 y 26 del documento núm. 2), por lo que es claro que fue formulada dentro del plazo de un año legalmente determinado.

**CUARTA.-** El procedimiento administrativo aplicable en la tramitación de la reclamación se rige por las disposiciones sobre el procedimiento administrativo común recogidas en el título IV de la LPAC, teniendo en cuenta las

especificidades previstas en materia de responsabilidad patrimonial en los artículos 65, 67, 81, 91 y 92 de dicha Ley.

En aplicación de la normativa citada, se han cumplido los trámites fundamentales de incorporación de informe de los servicios afectados y propuesta de resolución.

**QUINTA.-** El artículo 106.2 de la Constitución dispone que “Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”.

A su vez, el artículo 32 de la LRJSP establece en su apartado 1 que “Los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor o de daños que el particular tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley”. Y en su apartado 2 que, “En todo caso, el daño alegado habrá de ser efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas”.

Por otra parte, el artículo 34 de la Ley citada dispone en su apartado 1 que “Solo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que este no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. No serán indemnizables los daños que se deriven de hechos o circunstancias que no se hubiesen podido prever o evitar según el estado de los conocimientos de la ciencia o de la técnica existentes en el momento de producción de aquellos, todo ello sin perjuicio de las prestaciones asistenciales o económicas que las leyes puedan establecer para estos casos”.

Este derecho no implica, sin embargo, que la Administración tenga el deber de responder, sin más, por todo daño que puedan sufrir los particulares, sino que, para que proceda la responsabilidad patrimonial de la Administración

Pública, deberán darse los requisitos que legalmente la caracterizan, analizando las circunstancias concurrentes en cada caso.

En efecto, en aplicación de la citada normativa legal y atendida la jurisprudencia del Tribunal Supremo, para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública será necesario que, no habiendo transcurrido el plazo de prescripción, concurren, al menos, los siguientes requisitos: a) la efectiva realización de una lesión o daño antijurídico, evaluable económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas; b) que la lesión patrimonial sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos; y c) que no sea producto de fuerza mayor.

**SEXTA.-** Se somete a nuestra consideración un procedimiento de responsabilidad patrimonial por los daños y perjuicios derivados de un accidente en bicicleta que el reclamante atribuye al mal estado de la vía.

No ofrece duda alguna la realidad de la caída, según acredita el informe estadístico elaborado por la Guardia Civil incorporado al expediente.

Los informes médicos aportados constatan, asimismo, la existencia de daños personales, dejando por ahora al margen cuál deba ser su exacta cuantificación económica; cuestión esta que solo abordaremos en el caso de apreciar que se dan todos los requisitos generadores de la responsabilidad que se demanda.

En cualquier caso, la existencia de un daño efectivo e individualizado no significa, automáticamente, la declaración de responsabilidad patrimonial de la Administración autonómica, toda vez que es preciso examinar si en los hechos dañosos se dan las circunstancias que permitan reconocer al perjudicado su derecho a ser indemnizado por concurrir los demás requisitos legalmente exigidos. Debemos analizar, por tanto, si el daño ha sido o no consecuencia directa del funcionamiento del servicio público de conservación viaria.

Como venimos señalando reiteradamente, en el supuesto de responsabilidad patrimonial de la Administración pública derivada de accidentes



de tráfico, el principal título competencial es el de la titularidad de la vía. Sin embargo, la constatación de un daño producido con ocasión de la utilización de una vía pública de titularidad autonómica no implica que, con base en dicha titularidad, todo accidente acaecido en la misma deba ser necesariamente indemnizado, sino que, para ello, es preciso determinar si aquel ha sido producido como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en una relación de causa a efecto y sin intervención de elementos extraños que puedan influir alterando el nexo causal.

Al respecto, el artículo 57 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, establece que “Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales”. Es evidente, por tanto, que la Administración titular de la vía está obligada a mantener en estado adecuado los elementos correspondientes a dicho servicio, en aras de preservar y garantizar la seguridad de cuantos circulan por las mismas.

En ausencia de estándares objetivos legalmente impuestos, este Consejo entiende que las obligaciones del servicio público han de ser definidas en términos de razonabilidad y que no cabe exigir el mantenimiento de las vías públicas en una conjunción de plano tal que no consienta mínimos desniveles en el pavimento. En lo que concierne específicamente al tráfico rodado, este Consejo ha acogido la doctrina jurisprudencial que delimita la responsabilidad de mantener las vías “en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación”, significando que tal deber no llega al extremo de eliminar o indicar de forma perentoria la existencia de cualquier deficiencia en la calzada, siendo de esencia valorar su entidad y el momento en que esta aparece ubicada sobre la misma.

También hemos tenido ocasión de pronunciarnos con anterioridad (entre otros, Dictámenes Núm. 251/2013, 112/2016 y 30/2021) sobre el riesgo cualificado que supone la conducción de una bicicleta, medio de transporte

cuyo manejo ha de estar presidido por la prudencia. En este contexto, procede señalar que el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial impone a los usuarios de la vía la obligación de respetar “las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse” (artículo 21).

De otro lado, debemos detenernos en la obligación que, para los ciclistas, establece el artículo 17 de la meritada norma, referido a la utilización del arcén. Conforme a dicho precepto, quien conduce una bicicleta, que es el caso que ahora interesa, debe circular -a falta de un carril específico o parte de la vía especialmente destinada a ello- por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada, salvo los tramos en que deba superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente, en que puede ocupar “la parte derecha de la calzada que necesite, especialmente en descensos prolongados con curvas”.

En cuanto a la determinación de las circunstancias en las que se produce el percance en el caso concreto, el informe estadístico de la Guardia Civil recoge que “el vehículo bicicleta circula por la carretera AS-19 sentido decreciente y a la altura aproximada del p. k. 15,050 vuelca en la calzada”. Como factores concurrentes se indican “el estado o condición de la vía” y “ejecución incorrecta de maniobra o maniobra inadecuada”.

Pues bien, centrándonos en la primera de las causas del accidente que se apuntan en el informe instruido por la Guardia Civil, esto es, “el estado o condición de la vía”, cabe señalar que, en la descripción del accidente que realizan los agentes, en ningún momento aluden a la existencia de baches, grava o cualquier otro desperfecto viario que contribuyese a la producción del accidente. Por su parte, el interesado asegura en su reclamación que “circulaba correctamente por el arcén, a una velocidad adecuada y con toda su atención

puesta sobre la vía” y relata que, al observar “a lo lejos que un tramo de ese arcén derecho se encontraba levantado, debido a la invasión de las raíces de los árboles que crecen en los laterales, y que se había acumulado un exceso de gravilla sobre el arcén”, de modo que, al intentar “esquivar ambos elementos (...) se encontró con (...) la presencia de un gran bache en el que introdujo la rueda delantera de su bicicleta”. Revisadas las imágenes que obran en el expediente -aportadas tanto por el propio reclamante como por el Servicio de Conservación y Explotación de Carreteras- se observa una vía de doble sentido, con arcén a ambos lados. Ciertamente, existe gravilla suelta en el arcén derecho, pero no se aprecia ningún levantamiento del firme provocado por el empuje de las raíces al que alude el reclamante. Se observa también la existencia de un bache en el carril derecho, de dimensiones desconocidas, pero cuya existencia confirma el servicio responsable del mantenimiento de la vía, según el cual “la calidad del firme de esta carretera en general es buena, pero en varios puntos se ha producido un deterioro avanzado del pavimento que tiene como consecuencia la creación de baches”. Respecto a la existencia de gravilla suelta en el arcén, como expusimos en el Dictamen Núm. 59/2023, debemos insistir en que la existencia de gravilla en una carretera no es, por sí, suficiente para apreciar un funcionamiento anormal del servicio público. Como hemos adelantado, debe delimitarse la responsabilidad de mantener las vías en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación en términos de razonabilidad, y no es razonable, por ser materialmente imposible, exigir la eliminación o señalización de forma perentoria de cualquier elemento extraño en la calzada, siendo relevante su entidad y el momento en que este aparece ubicado sobre la misma. Y, en el presente caso, no se aprecia un peligro de acumulación ordinaria de gravilla en la calzada que justifique la señalización de este riesgo.

De otro lado, debemos reseñar que el Jefe de la Sección de Seguridad Vial informa sobre los siniestros producidos en la carretera AS-19, entre el punto kilométrico 13,050 y el 17,050 -en el período comprendido entre el 14 de marzo de 2021 y el 13 de marzo de 2024- por la “presencia de baches o mal

estado de la vía”, referenciando que, además del accidente que da lugar al presente procedimiento, constan otros cuatro en ese tramo, pero solo en uno de ellos se menciona la existencia de barro o gravilla suelta en el firme y tuvo lugar en el punto kilométrico 13,253 (es decir, a 1,8 km de distancia).

Tampoco parece que la parte agrietada de la calzada revista entidad suficiente como para apreciar una quiebra del estándar de mantenimiento, pues no presenta hundimientos o socavones significativos. Al respecto, debemos recordar que las zonas destinadas al tráfico rodado están expuestas a un mayor desgaste y pueden presentar baches debido al constante paso de vehículos, por lo que no cabe exigir que este tipo de vías se encuentren siempre en perfecto estado, máxime considerando que no están destinadas principalmente a la circulación de bicicletas.

Centrándonos en la actuación de la Administración, el informe del Servicio expone que las medidas de protección o prevención que han sido adoptadas por la Consejería para evitar o paliar la producción de posibles daños por esta causa consisten en “tapar los baches que puedan aparecer con aglomerado en frío, tan pronto como el personal de la brigada tenga conocimiento de ello”. Prueba de ello es que, alertados por el 112, la brigada de conservación realizó labores de bacheo en esta misma carretera horas antes de los hechos, aunque en un punto kilométrico distinto del que tuvo lugar el siniestro.

De lo actuado en el procedimiento resulta acreditado que, en el caso que nos ocupa, la Administración ha cumplido con sus obligaciones de mantenimiento y control del estado de la vía pública, toda vez que la gravilla acumulada es marginal, por lo que no genera un riesgo que merezca una labor más intensa de prevención. En la fotografía incorporada al expediente, no se aprecia un obstáculo extraordinario para el tránsito, sin que nada acredite tampoco que dicho elemento hubiese aparecido con antelación suficiente para ser retirado por los servicios ordinarios de limpieza.

Respecto a la conducta del interesado, este defiende que “no cabe hablar en ningún sentido de un comportamiento inadecuado del conductor” y

mantiene que “circulaba con diligencia y cuidado por la vía de referencia”. Sin embargo, en el informe de la Guardia Civil se recoge, como presunto error, una “ejecución incorrecta de maniobra o maniobra inadecuada”. Y el propio interesado manifiesta que salió del arcén para esquivar las raíces de los árboles -cuya existencia, insistimos, no ha quedado probada- y la gravilla existente en el mismo. Como señalábamos anteriormente, las bicicletas deben circular por el arcén cuando este cuente con un ancho suficiente -por el que circulaba el reclamante tenía 2,70 metros, estaba “despejado” y sin obstáculos-, por lo que el paso al carril supone una maniobra inadecuada, pues lo que debió hacer el ciclista, una vez detectado el peligro, y suponiendo que circulase con la atención necesaria y a una velocidad adecuada, era detener la bicicleta o, al menos, aminorar la marcha para evitar el peligro. Además, debe tomarse en consideración que el percance se produce en un tramo recto y llano, con luz solar y buena visibilidad -100 metros-.

Lo anterior obstaculiza imputar a la Administración autonómica la responsabilidad del siniestro. Ciertamente, la existencia de gravilla en el arcén no resulta, por sí misma, generadora de un riesgo relevante para cualquier ciclista, pues en la mayoría de las ocasiones el paso sobre la misma no es suficiente para causar, *per se*, el vuelco de la bicicleta ni provoca que quien la conduce pierda el control sobre la misma. Además, por la ubicación de la gravilla, resultaba perfectamente sorteable, al situarse en el borde derecho del arcén, el cual contaba con una amplitud suficiente como para sortear el obstáculo sin necesidad de invadir el carril de circulación. Reconocida por el propio conductor la maniobra de salir del arcén e invadir el carril derecho, debería haberlo hecho extremando la precaución -de modo que pudiera evitar el bache existente-, toda vez que no ha quedado acreditada la existencia de un obstáculo en el arcén que, de alguna forma, le hubiere forzado a hacer la maniobra con rapidez.

En definitiva, este Consejo, a la vista de la documentación incorporada al expediente y recayendo la carga de la prueba sobre el reclamante, estima que -en el contexto de un estándar razonable de mantenimiento de las vías

públicas- no ha quedado probado un incumplimiento por parte de la Administración de sus obligaciones de mantenimiento y que la conducta del interesado interfiere en la relación de causalidad, pues de haber circulado con la diligencia debida, hubiera evitado la rodadura de la bicicleta por encima del bache, reparándose aquí en que el simple cumplimiento de las normas generales (artículos 17 y 21 del texto refundido antes reseñado) hubiera evitado el riesgo, ya que la bicicleta debía circular por el arcén, radicando el desperfecto en el carril de circulación.

En mérito a lo expuesto, el Consejo Consultivo del Principado de Asturias dictamina que no procede declarar la responsabilidad patrimonial solicitada y, en consecuencia, debe desestimarse la reclamación presentada por .....

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

Gijón, a .....

EL SECRETARIO GENERAL,

V.º B.º

EL PRESIDENTE,

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS.