

Dictamen Núm. 211/2025

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 6 de noviembre 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 esa Alcaldía de 28 de agosto de 2025 -registrada de entrada el día 2 de septiembre de 2025-, examina el expediente relativo a la reclamación de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento de Gijón formulada por, por las lesiones sufridas como consecuencia de la caída de un patinete eléctrico, que atribuye a la presencia de un bache en la calzada.

De los antecedentes que obran en el expediente, resulta:

1. Con fecha 3 de octubre de 2023, la interesada presenta en el registro electrónico del Ayuntamiento de Gijón una reclamación de responsabilidad patrimonial por las lesiones sufridas como consecuencia de una caída de un patinete eléctrico, que atribuye a la existencia de un bache en la calzada por la que transitaba.

Expone que reclama “al Ayuntamiento de Gijón por daños y perjuicios provocados por un accidente en la vía pública el día (...) 25 de septiembre de

2023 entre las 11-11:30 a. m.". Explica que circulaba con su patinete eléctrico por la calle entre los números 5 y 7, de camino a su trabajo, se cayó en dicha calle "por el mal estado de la vía (agujeros), teniendo como resultado fractura en la muñeca derecha y golpes en la cadera" que le ocasionaron "colocación de yeso en el brazo" y la baja laboral. Añade que "al lugar del incidente llegó la Policía Local y posteriormente la ambulancia" que la trasladó al Hospital, por lo que supone que "en el Ayuntamiento de Gijón existen registros del atestado policial con información tanto del accidente como de paramédicos y testigos".

2. Mediante escrito fechado a 5 de octubre de 2023, el Jefe de la Sección de Gestión de Riesgos pone en conocimiento de la interesada la fecha de recepción de su reclamación, a la vez que la requiere -concediéndole, a tal efecto, un plazo de diez días-, para que proceda a su subsanación, incluyendo: "1- Narración completa y específica de cómo se produjeron los hechos./ 2- Indicación concreta y exacta del lugar y momento de los hechos, con inclusión de fotografías que permitan localizar el desperfecto./ 3- Evaluación económica de la responsabilidad patrimonial que solicita, si fuera posible en este momento, de no ser así, deberá aportarla tan pronto como sea posible".

3. Con fecha 11 de octubre de 2023, la Jefatura del Servicio de Policía Local incorpora al expediente el parte de la Policía Local evacuado con ocasión del accidente, fechado el mismo día del accidente.

Refiere que, en aquellos momentos, la visibilidad era buena, se disponía de "luz del día", el tiempo se presentaba "despejado" y que la superficie del firme estaba seca y limpia. Posteriormente, señala que el accidente tuvo lugar "alrededor de las 11:15 horas", que "la fuerza instructora tuvo conocimiento del accidente por medio de llamada radiotelefónica del CSIS, sobre las 11:15 horas del día 25 de septiembre de 2023, personándose en el lugar de los hechos sobre las 11:20 horas" y que "se trata de un patinete que circula correctamente y, al pasar por encima de un 'bache', su conductora pierde el equilibrio y se

cae". Indica, asimismo, que "el lugar del accidente se trata de un tramo recto y llano, con dos carriles de circulación y un solo sentido", que "el pavimento está formado por asfalto, existiendo un bache en la vía que pudiera tener incidencia directa en el suceso" y que el tráfico era "fluido, con baja intensidad". Finalmente, informa que "todo lo sucedido es presenciado por el testigo filiado en las presentes, al cual no le une ninguna relación de afinidad o amistad", que la persona herida se dirigía a su centro de trabajo y que "es trasladada en ambulancia a centro sanitario para ser atendida de sus lesiones".

4. El día 2 de abril de 2024, la Ingeniera Técnica de Obras Públicas emite un informe en el que señala que "el tramo que estaba deteriorado se encuentra actualmente reparado y en buen estado de conservación. Las obras fueron realizadas por el personal destinado al mantenimiento y conservación de la infraestructura viaria de Gijón". Refiere que el defecto en la vía consistía en un "socavón de aproximadamente 1,5 m de largo, 0,30 m de ancho y una profundidad variable según situación, pudiendo comprobarse que, en condiciones normales, resulta visible para los conductores localizándose en el centro de la calzada. Así mismo, se adjunta fotografía de la reparación realizada. Las actuaciones han consistido en un rebacheado previo y el aglomerado posterior del paño completo". Finalmente, advierte que "el Ayuntamiento de Gijón mantiene vigente un contrato de obras de conservación y mejora de la infraestructura viaria y espacios libres, con el fin de actuar en los desperfectos que se localizan y que pueden suponer un riesgo para los usuarios de las vías públicas, bien sea el tráfico rodado como el tránsito peatonal", que "para ello, además de los deterioros que se localizan por el trabajo diario, se realizan revisiones periódicas de las calles con el fin de detectar cualquier desperfecto que pueda ir apareciendo", que "a estos desperfectos se les adjudica una prioridad de actuación en función del riesgo que se estima pueda tener para los usuarios y se organiza su reparación" y que "aún así, es imposible detectar de inmediato todos los desperfectos que van apareciendo, de igual forma que no es viable la reparación inmediata, en tanto que los

medios son limitados y, por ello, las reparaciones que pueden llegar a realizarse”.

Adjunta cinco fotografías del estado del pavimento, antes y después de la reparación.

5. Mediante escrito notificado a la interesada el 26 de abril de 2024, se le comunica la apertura del trámite de audiencia por un plazo de diez días, poniendo a su disposición el expediente a los efectos de formular las alegaciones y presentar los documentos y las justificaciones que estime pertinentes.

6. El día 20 de noviembre de 2024, la interesada presenta en el registro municipal un escrito de alegaciones en el que expone que el “Ayuntamiento de Gijón (...) es el responsable directo de la conservación de las vías urbanas” y que “debido a los defectos existentes en una vía pública, la reclamante sufrió el accidente y las consecuencias anteriormente descritas, debiendo destacar que el defecto existente en la calzada, que originó la caída de la reclamante, supera los estándares mínimos exigidos por el (Tribunal Superior de Justicia) de Asturias, toda vez que el desnivel era superior a los dos centímetros”. Asimismo, cuantifica la indemnización solicitada en seis mil cuatrocientos cinco euros con sesenta y siete céntimos (6.405,67 €).

Adjunta a su escrito, entre otros documentos, copia del parte policial, de diversos informes médicos y de los correspondientes partes de baja, de confirmación y de alta por incapacidad temporal.

7. El día 21 de agosto de 2025, la Técnica de Gestión y la Adjunta al Servicio de Patrimonio y Gestión de Riesgos elaboran, conjuntamente, la propuesta de resolución en un sentido desestimatorio.

Razonan que “es un hecho acreditado que la reclamante sufrió la caída y los daños que figuran en la documentación médica que aporta. Así lo manifestó delante de los agentes actuantes en momentos posteriores al accidente que, así

mismo, filiaron a un testigo del mismo (...). Del informe del Servicio de Obras Públicas y de las fotografías obrantes en el mismo se desprende la existencia de unos baches en el pavimento sin que se conozca su profundidad, no queda acreditado que la magnitud del desperfecto supere el estándar mínimo de mantenimiento del pavimento de la calzada, este estándar mínimo no es tan exigente en las calzadas donde circulan vehículos y no está prevista la existencia de peatones” como en las “zonas habilitadas para peatones (aceras, pasos de peatones...). No se han precisado datos sobre la medición del desnivel que provocaban los baches. Dicha medición es fácilmente demostrable mediante la aportación de una fotografía con un metro o regla o cualquier otro método u objeto de referencia que permitiera conocer el tamaño del desnivel en el bache que dio lugar a la caída, que tampoco llega a determinarse en ningún momento”. En las imágenes “aportadas al expediente se observan unos baches que no presumen ser profundos a la vista de las fotografías”, pero “se desconoce su magnitud y localización exacta del que causó la caída” para poder así “comprobar si se produce un incumplimiento del estándar de mantenimiento del pavimento (...). A mayor abundamiento, y tan solo a efectos dialécticos, según el parte policial el accidente se produce a las 11:15 horas con buena visibilidad (luz del día natural, solar), tramo recto y llano (...) con tráfico de baja densidad (...). Queda demostrado que el bache era perfectamente visible y evitable y que se encontraba situado en una vía en la que se podía optar por la circulación por otro carril en el mismo sentido. Al constatarse estos hechos en el procedimiento, la intervención de la reclamante es de tal intensidad que rompe el necesario nexo causal para que la responsabilidad patrimonial sea declarada”.

8. En este estado de tramitación, mediante escrito de 28 de agosto de 2025, esa Alcaldía solicita al Consejo Consultivo del Principado de Asturias que emita dictamen sobre consulta preceptiva relativa al procedimiento de reclamación de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento de Gijón, objeto del expediente

núm., adjuntando, a tal fin, el correspondiente enlace para la consulta del expediente en formato electrónico.

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 de la Alcaldía del Ayuntamiento de Gijón, en los términos de lo establecido en los artículos 17, apartado b) y 40.1, letra b) 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 la interesada activamente legitimada para formular reclamación de responsabilidad patrimonial, por cuanto su esfera jurídica se ha visto directamente afectada por los hechos que la motivaron.

El Ayuntamiento de Gijón está pasivamente legitimado, 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 Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante 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 3 de octubre de 2023 y la caída de la que trae origen tuvo lugar el día 25 de septiembre de 2023. En tal tesitura, y con independencia de la consolidación de las secuelas, es notorio que la reclamación resulta tempestiva, al haber sido formulada dentro del plazo de un año legalmente determinado.

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

En aplicación de la normativa citada, se han cumplido los trámites fundamentales de incorporación de informe del servicio afectado, audiencia con vista del expediente y propuesta de resolución.

No obstante, advertimos que no se ha dado cumplimiento a la obligación de comunicar a la interesada, en los términos de lo dispuesto en el artículo 21 de la LPAC, el plazo máximo para dictar resolución y los efectos de un eventual silencio administrativo. En efecto, el artículo 21.4 de la LPAC señala que, “En todo caso, las Administraciones Públicas informarán a los interesados del plazo máximo establecido para la resolución de los procedimientos y para la notificación de los actos que les pongan término, así como de los efectos que pueda producir el silencio administrativo. Dicha mención se incluirá en la notificación o publicación del acuerdo de iniciación de oficio”. Este Consejo ha venido insistiendo en que tal trámite no es un mero formalismo, dada la necesidad de ofrecer a los interesados una correcta información acerca del cómputo del plazo máximo para resolver el procedimiento y los efectos del transcurso del mismo sin que haya recaído resolución expresa (entre otros, Dictámenes Núm. 186/2021, 238/2021 y 237/2022).

Asimismo, se observa que no consta en el expediente que se haya comunicado a la reclamante la designación de instructor, traslado este procedente, pues ni el derecho a la recusación se limita a los procedimientos

sancionadores ni el deber de abstención se reduce a los actos resolutorios, aunque su incumplimiento solo alcance a anular aquellos actos cuyo contenido pudiera verse afectado por la intervención de quien debió abstenerse

Por otro lado, en relación con el requerimiento de subsanación del escrito inicial efectuado, debemos advertir (al margen de la improcedencia de requerir a la interesada para que cuantifique la indemnización reclamada dentro del plazo de subsanación, como así reconoce el propio escrito del Jefe de la Sección de Gestión de Riesgos, a pesar de que se incluía en el mismo escrito) que, a la vista tanto del contenido de la reclamación como de la documentación que indefectiblemente obraba en poder de la Administración, más que ante un supuesto de subsanación (artículo 61.1 de la LPAC), nos hallaríamos ante una “modificación o mejora voluntarias” de la solicitud presentada (artículo 68.3 de la LPAC). Dicho esto, es notorio que, a la postre, la Administración instructora no ha optado, con buen criterio, por asumir las desfavorables consecuencias que para la reclamante se deducirían de la falta de subsanación en plazo.

Finalmente, se aprecia que, a la fecha de entrada de la solicitud de dictamen en este Consejo Consultivo, se había rebasado ya, con creces, el plazo de seis meses para adoptar y notificar la resolución expresa, establecido en el artículo 91.3 de la LPAC. Y es que resulta indeclinable llamar la atención sobre la laxitud con la que se ha actuado en relación con la exigencia del cumplimiento de los plazos legalmente previstos, teniendo en cuenta que los servicios técnicos han tardado unos cinco meses en evacuar su informe, la reclamante -todo sea dicho, con la anuencia de la Administración- unos siete meses en presentar alegaciones en trámite de audiencia (desde que fue notificada de su apertura) y la propuesta de resolución se elabora cerca de ocho meses después de recibir dicho escrito de alegaciones. No obstante, esta inobservancia de los plazos -aunque contraria a los principios de buena administración- no impediría que la resolución fuese adoptada, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 21.1 y 24.3, letra b) de la referida LPAC.

Sentado lo anterior, y atendidas las concretas circunstancias de este caso, ninguna de las irregularidades hasta aquí mencionadas depararía consecuencias jurídicas desfavorables para el conjunto de lo actuado.

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”.

En el ámbito de la Administración local, el artículo 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LRRL), dispone que “Las Entidades locales responderán directamente de los daños y perjuicios causados a los particulares en sus bienes y derechos como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos o de la actuación de

sus autoridades, funcionarios o agentes, en los términos establecidos en la legislación general sobre responsabilidad administrativa”.

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 las lesiones sufridas como consecuencia de la caída de un patinete eléctrico, que se atribuye a la existencia de un bache en la vía transitada.

La realidad del accidente -que, por lo demás, la Administración asume- resulta acreditada por el parte de intervención de la Policía Local y los informes médicos incorporados al expediente evidencian la efectividad de un daño. Ahora bien, la existencia de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado no conlleva, automáticamente, la declaración de responsabilidad patrimonial de la Administración, toda vez que es preciso examinar si en el referido accidente se dan las circunstancias que permitan reconocer a la reclamante el derecho a ser indemnizada por concurrir los demás requisitos legalmente exigidos.

A tal efecto, hay que tener presente que el artículo 25.2 de la LRBRL señala que el municipio “ejercerá en todo caso como competencias propias (...) en las siguientes materias: (...) d) Infraestructura viaria” y el artículo 26.1 del mismo cuerpo legal precisa que los municipios deberán prestar, en todo caso y entre otros servicios, el de pavimentación de las vías públicas. Asimismo, 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, impone al titular de la vía -en este caso el Ayuntamiento de Gijón- “la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación”.

La Administración municipal está obligada, por tanto, a mantener en estado adecuado el pavimento de la vía pública, en aras de garantizar la seguridad de cuantos transitan por la misma, lo cual exige del Ayuntamiento una diligencia suficiente que evite riesgos innecesarios no atribuibles al devenir normal de la vida en sociedad, siendo responsable, en principio, de las consecuencias dañosas derivadas del funcionamiento de ese servicio.

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 urbanas en una conjunción de plano tal que no consienta mínimos desniveles en el pavimento. Y en lo que concierne específicamente al tráfico rodado, asumimos 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 obstáculo en la vía, siendo de esencia valorar su entidad y el momento en el que este aparece ubicado sobre la misma (por todos, Dictamen Núm. 127/2024).

Ahora bien, debe ponderarse que la caída de la reclamante se produce al transitar con un vehículo de movilidad personal, medio de transporte cuyo manejo, como ya indicamos en el Dictamen Núm. 7/2025, exige especiales medidas de prudencia y pericia. A este respecto, no cabe orillar que quien

conduzca este tipo de vehículos debe observar las normas de circulación. Así, el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece en su artículo 10 el deber de “utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables”. Por añadidura, el artículo 21 de la misma norma impone a los usuarios de la vía la obligación de respetar los límites de velocidad establecidos y la de “tener en cuenta 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”.

En relación con la normativa aplicable a los patinetes eléctricos, debemos estar a las normas generales de circulación, dado que el concejo de Gijón no cuenta con una disposición reglamentaria que regule específicamente a estos vehículos, toda vez que la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias de 31 de enero de 2023 -ECLI:ES:TSJAS:2023:206- (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª) declaró la nulidad de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (publicada en el BOPA núm. 103 de 31 de mayo); sin que ello nos impida afirmar que la naturaleza de estos vehículos exige que circulen extremando la prudencia, sobre todo cuando lo hacen compartiendo la vía con otro tipo de vehículos.

La reclamante mantiene, en su escrito, que el accidente tuvo lugar cuando “circulaba con (...) patinete eléctrico en la calle” y que la caída se debió al “mal estado de la vía (agujeros)”; ahora bien, en sede de alegaciones conclusivas afirma que el “defecto existente en la calzada (...) supera los estándares mínimos exigidos por el (Tribunal Superior de Justicia) de Asturias, toda vez que el desnivel era superior a los dos centímetros”, puntualización que

coincide con la narrativa que del suceso efectúa el parte de la Policía Local, en el sentido de que el lugar del accidente se ubica en la calzada.

El mencionado parte de la Policía Local, evacuado con ocasión del accidente -que, según se indica, aconteció “alrededor de las 11:15 horas” (habiéndose personado los agentes en el lugar de los hechos “sobre las 11:20 horas”)-, hace mención a una serie de datos sobre las circunstancias que rodearon al suceso y que conviene traer a colación. Advierte el documento que el día era “despejado”, se disponía de “luz del día” y la visibilidad era buena; asimismo, y en relación con el estado de la calzada y del tráfico, señala que “el pavimento está formado por asfalto, existiendo un bache en la vía que pudiera tener incidencia directa en el suceso”, que la superficie del firme estaba seca y limpia, que “se trata de un tramo recto y llano, con dos carriles de circulación y un solo sentido, no existiendo estacionamientos autorizados en ninguno de sus márgenes” y que el tráfico era “fluido, con baja intensidad”. Finalmente, por lo que atañe a la posible mecánica de la caída, manifiesta que “se trata de un patinete que circula correctamente y al pasar por encima de un ‘bache’ su conductora pierde el equilibrio y se cae”.

Por su parte, el informe de la Ingeniera Técnica de Obras Públicas indica que el defecto en la vía consistía en un “socavón de aproximadamente 1,5 m de largo, 0,30 m de ancho y una profundidad variable según situación, pudiendo comprobarse que, en condiciones normales, resulta visible para los conductores localizándose en el centro de la calzada”. Asimismo, advierte que se ha procedido a la reparación del deterioro mediante “un rebacheado previo y el aglomerado posterior del paño completo”.

Por último, la propuesta de resolución señala que “del informe del Servicio de Obras Públicas y de las fotografías obrantes en el mismo se desprende la existencia de unos baches en el pavimento sin que se conozca su profundidad” y que “no queda acreditado que la magnitud del desperfecto supere el estándar mínimo de mantenimiento del pavimento de la calzada, este estándar mínimo no es tan exigente en las calzadas donde circulan vehículos y no está prevista la existencia de peatones” como en las “zonas habilitadas para

peatones”. Posteriormente, indica que en las imágenes “aportadas al expediente se observan unos baches que no presumen ser profundos a la vista de las fotografías”, pero se desconoce “su magnitud y localización exacta del que causó la caída” para poder así “comprobar si se produce un incumplimiento del estándar de mantenimiento del pavimento”. Finalmente, razona que “según el parte policial el accidente se produce a las 11:15 horas con buena visibilidad (luz del día natural, solar), tramo recto y llano con dos carriles de circulación para utilizar en el mismo sentido con tráfico de baja densidad” y que “en estas circunstancias el desperfecto era plenamente visible y evitable, adoptando la debida diligencia que debe ser máxima especialmente cuando se conduce un vehículo muy vulnerable como un (vehículo de movilidad personal)”.

Llegados a este punto, estamos en condiciones de entrar al fondo de la controversia.

En primer lugar, el accidente se produce en una calzada y, al respecto, este Consejo viene advirtiendo que el estándar exigible de conservación de este tipo de vías es distinto y de menor intensidad que en espacios acondicionados y destinados a otros usos, así como que, frente a la obligación que pesa sobre la Administración de conservar en las mejores condiciones posibles de seguridad el servicio público viario, toda persona que transite por una vía pública ha de ser consciente de los riesgos consustanciales a tal actividad, adoptando la precaución adecuada a las circunstancias concurrentes (por todos, Dictamen Núm. 209/2023). En este mismo sentido, el artículo 45 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, señala que “Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, 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 ellas, de manera

que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”.

Sentado lo anterior, el cumplimiento o no del estándar de conservación debe abordarse, partiendo de que estamos en presencia de una calzada y de que corresponde a quien se desplaza en un vehículo de movilidad personal acomodarse a las particulares circunstancias que concurren en este tipo de espacios destinados al tráfico rodado.

En el caso que nos ocupa, nos hallamos ante una vía que, a tenor de las fotografías y los informes técnicos, presenta una depresión en el firme cercana al metro y medio de largo y treinta centímetros de ancho, cuya profundidad no ha llegado a quedar acreditada en el expediente, sin que de la documentación gráfica se desprenda que fuera de una entidad extraordinaria.

En definitiva, y sin dejar de admitir que resulta reprochable el que los servicios técnicos municipales no hayan llegado a concretar, siquiera indiciariamente, la profundidad del desnivel (pues consta su desplazamiento al lugar antes de la reparación y que procedieron a medir la longitud y anchura del desperfecto), lo cierto es que no cabe apreciar un incumplimiento de un estándar de conservación de la calzada que no puede conllevar, como ya hemos dicho, la exigencia de eliminar, de forma perentoria e inmediata, todo deterioro existente, sino que debe ser delimitado en términos de razonabilidad.

En segundo lugar, es menester destacar que la reclamante conducía un patinete eléctrico, vehículo que, como decíamos, requiere especial cuidado y prudencia en su manejo y una de cuyas características intrínsecas es la necesidad de desplazarse en condiciones que les permitan reaccionar ante una irregularidad en el firme. Por otra parte, es cierto que, de no existir carril especialmente señalizado para su circulación, quien utilice el vehículo de movilidad personal puede desplazarse por la carretera urbana, pero siempre procurando hacerse hacia un lado de la circulación para no entorpecer al resto de vehículos.

Así las cosas, ni un bache existente en la parte central del carril debería haberse erigido en un problema para quien se desplazase en patinete eléctrico

(el desperfecto que habría dado lugar a la caída se encontraba, como muestran las fotografías, en la parte central de uno de los dos carriles habilitados para circular; ambos, por cierto, en el mismo sentido) ni las particularidades del desplazamiento en este tipo de vehículos influyen desfavorablemente en la percepción de los obstáculos presentes en la vía.

En tercer lugar, en cuanto a la peligrosidad objetiva del desperfecto, los daños existentes en la calzada resultaban buenamente visibles (en un tramo recto y llano, en un día despejado y sobre las 11:15 horas, es decir, a plena luz del día) y sorteables (con dos carriles de circulación y un solo sentido, sin estacionamientos autorizados en ninguno de sus márgenes y con un tráfico de baja intensidad), si se emplea la singular diligencia exigible en la conducción de un vehículo de movilidad personal por una vía urbana.

Por último, y en otro orden de cosas, la circunstancia de que los servicios técnicos del Ayuntamiento hayan procedido a la reparación de los desperfectos no implica reconocimiento alguno del incumplimiento del estándar, sino expresión de la máxima diligencia en su cumplimiento, tal y como este Consejo ha puesto de relieve en numerosas ocasiones anteriores (en similar sentido, Dictámenes Núm. 190/2015, 262/2019 y 26/2022).

En definitiva, delimitado en términos de razonabilidad el estándar de conservación exigible a la calzada, nos encontramos ante la concreción del riesgo asumido por quien se desplaza -como es el caso- en un vehículo de movilidad personal, teniendo en cuenta, además, que la zona afectada por los desperfectos no aparecía sorpresivamente, sino que era visible y evitable.

A la vista de todo lo hasta aquí razonado, la pretensión resarcitoria no debería prosperar, pues lo que ha de demandarse del servicio público es la adecuada diligencia para que un riesgo mínimo no se transforme -por su acción u omisión- en un peligro cierto, pero no que elimine o, en su defecto, cubra todo tipo de riesgos, porque se convertiría en un seguro universal que trasladaría a la sociedad, en su conjunto, la responsabilidad de cualquier manifestación dañosa de sucesos o accidentes que, aunque ocurran en un

espacio público o con ocasión del uso de un servicio público, debe soportar el particular como riesgos generales de la vida individual y colectiva.

En 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,

EXCMA. SRA. ALCALDESA DEL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN.