

Dictamen Núm. 159/2026

**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 9 de julio de 2026, 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 4 de mayo de 2026 -registrada de entrada el día 12 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 producidos como consecuencia de la colisión de su automóvil contra un árbol caído sobre una carretera de titularidad autonómica.

De los antecedentes que obran en el expediente resulta:

**1.** Con fecha 24 de noviembre de 2025, una procuradora, actuando en representación de la interesada y a través del Registro Electrónico General, presenta una reclamación de responsabilidad patrimonial, frente a la Consejería de Movilidad, Cooperación Local y Gestión de Emergencias del Principado de Asturias, por los daños producidos como consecuencia de la colisión de un automóvil contra un árbol caído sobre una carretera de titularidad autonómica.

Expone que “el pasado día 25 de noviembre de 2024, siendo aproximadamente las 22:20 horas (...) el vehículo (...) a cuyos mandos se encontraba (...) la ahora reclamante, circulaba sentido ascendente, por la carretera AS-372 cuando al llegar al punto kilométrico 9,957, de forma súbita e inopinada cae justo delante del vehículo (...) un árbol de grandes dimensiones, no pudiendo hacer nada (...) para evitar el impacto (...) causando importantes daños en (el) vehículo y lesiones en su conductora./ De estos hechos, la Guardia Civil de Tráfico elaboró el correspondiente atestado”.

Indica que, “como consecuencia del accidente se produjeron daños materiales en el vehículo propiedad de la reclamante cuya reparación hacía (...) que fuera pérdida total al resultar antieconómica su reparación” y que la “conductora del vehículo como consecuencia del accidente resultó con lesiones de las que tardó en curar un total de 54 días”.

Sostiene que “el daño causado ha sido consecuencia directa de un defectuoso funcionamiento y mantenimiento de los Servicios Públicos, y debe de ser considerado causa del daño, ya que es en sí mismo idóneo para producirlo según la experiencia común, por cuanto el hecho de la falta de mantenimiento de la vía de la que es titular esa Administración, al no tener correcto estado el árbol caído sobre el vehículo, de tal forma que el mismo se precipitó de forma súbita e inopinada sobre el vehículo debido al estado de deterioro que presentaba y que no fue subsanado por la Administración como era su deber, lo que provocó que el árbol cayera sobre la vía ocupándola en su totalidad, al paso de nuestro vehículo y causara los daños que ahora son objeto de reclamación, tal y como se muestra claramente en el atestado elaborado por los agentes de la Guardia Civil, en el que se acredita que el reclamante no pudo hacer nada por evitar el impacto, al no haber escapatoria, ocupaba toda la vía, y a que la caída se produjo de forma súbita e inopinada, sin posibilidad alguna de evitar la colisión” y que “un correcto mantenimiento de la vía habría evitado el accidente (...) y por ende el daño que ahora se reclama, siendo imputable única y exclusivamente a la Administración demandada el correcto mantenimiento de la

vía para garantizar la circulación de los vehículos y de sus ocupantes con las consecuencias ya descritas, y ello por falta de mantenimiento de la vía”.

Cuantifica la indemnización solicitada en doce mil novecientos veinte y tres euros con treinta y ocho céntimos (12.923,38 €).

Adjunta, entre otros documentos, certificado de apoderamiento *apud acta* en el archivo electrónico de apoderamientos judiciales, copia de diversos informes médicos relativos al proceso asistencial vinculado al accidente, del atestado elaborado por la Guardia Civil de Tráfico y tres fotografías (que reflejarían el estado de la vía y del vehículo, tras el accidente), así como una pericial médica de valoración del daño corporal. El mencionado atestado de la Guardia Civil -evacuado el día 25 de noviembre a las 22:20 horas- señala que “de la inspección ocular realizada y manifestación de la conductora es opinión de los agentes que el accidente se pudo producir como consecuencia de un obstáculo en la calzada (árbol caído), en un tramo de vía sin iluminación, sin que la conductora pudiera realizar maniobra evasiva satisfactoria. Existe señalización de límite de velocidad específica a 50 km /h con leyenda de 800 metros”. Posteriormente, refiere que el incidente tuvo lugar en el punto kilométrico 9,957 de la AS-372, en un tramo recto y sentido ascendente y que se hallaba en un “nivel blanco” de circulación; asimismo, indica que la visibilidad era buena y el estado climatológico era “despejado”. En el apartado destinado a presuntas infracciones” consta “presuntamente no existe infracción”; no obstante, el apartado relativo a posibles infracciones de velocidad señala que “se desconoce” y en el reservado a “posible responsable del accidente” se indica que “sí”.

Interesa la testifical de los representantes legales de dos clínicas de fisioterapia.

**2.** Obra en el expediente un informe, fechado a 8 de enero de 2026, acerca de la accidentalidad por “presencia de árboles, ramas en la calzada”, en la carretera AS-372, Escamplero-Peñaflor, relativo al período que media entre el 26 de noviembre de 2021 y el 25 de noviembre de 2024 y al tramo comprendido entre

los puntos kilométricos 7,957 y 11,957. A tenor de este informe, el único accidente que consta es el que sufrió la ahora reclamante el día 25 de noviembre de 2024.

**3.** Con fecha 13 de enero de 2026, emite un informe la Jefatura de Sección de Conservación Zona Central, del Servicio de Conservación de Carreteras.

Expone que “el personal de la Brigada del Área del Servicio de Conservación sí tuvo conocimiento del supuesto accidente el día 25 de noviembre de 2024 en el p. k. 9 + 957 de la carretera AS-957 al figurar en el listado de incidencias y haber sido alertado el personal de la zona por el Organismo 112 Asturias (...). La visibilidad aproximada en condiciones favorables sería de unos 200 metros en sentido descendente y unos 300 metros en sentido ascendente”.

En relación con las características de la carretera, indica: “Anchura calzada: 7,00 metros. (...) Sin arcén./ Alineación: Recta”.

Por cuanto a la señalización en el tramo, señala: “Horizontal: Marcas viales continuas en bordes de calzada y discontinuas en eje de calzada./ Vertical: La zona del accidente se encuentra dentro de una zona señalizada con límite de velocidad a 50 km/hora, con panel complementario de 800 m”.

Por último, manifiesta que “la posible causa de la existencia del árbol en la calzada puede ser el desprendimiento derivado del temporal con fuertes vientos y lluvias acaecido en esas fechas, por lo que la rotura y posterior caída del mismo se debe al extraordinario episodio de fuerte temporal, y por lo tanto tiene un carácter totalmente imprevisible (...). No se han realizado recorridos de vigilancia por el personal de las brigadas de conservación el día anterior al siniestro (...). El día del siniestro se ha procedido a retirar el árbol por el personal de las brigadas de conservación en el p. k. mencionado”.

**4.** Mediante escrito fechado a 19 de enero de 2026, el Servicio de Apoyo Administrativo de la Consejería instructora comunica a la interesada la recepción

de su reclamación, el plazo máximo para dictar y notificar la resolución expresa y el sentido de un eventual silencio administrativo.

**5.** El día 23 de enero de 2026 se procede se procede a la apertura del trámite de audiencia, concediéndose a la interesada un plazo de diez días hábiles para que presente alegaciones o aporte documentos, a cuyo fin se le da vista del expediente en la Sede Electrónica del Principado de Asturias.

Con fecha 3 de febrero de 2026, una procuradora que actúa en representación de la interesada presenta, a través del Registro Electrónico General, un escrito de alegaciones en el que manifiesta que “de los datos que hemos podido obtener de los servicios meteorológicos, hemos de decir, que no parece que hubiera existido ese fenómeno extraordinario, al menos así nos lo dice la AEMET en sus estadísticas, que acompañamos (...). Según se desprende del citado documento donde constan las mediciones realizadas en la estación de Oviedo, la más cercana al lugar de los hechos, la máxima velocidad del viento llegó a los 69 km/h y la máxima de precipitación llegó a 19,6 litros/m<sup>2</sup>, medición que data del día 21 de noviembre de 2024. En el citado documento número 21, de estas mediciones, se acompañan las resultantes del periodo comprendido entre los días 21 a 26 de noviembre de 2024 inclusive. De estos datos, como decimos obtenidos de las estadísticas de la AEMET, en modo alguno se desprende que fuera extraordinario el clima. Precisamente el día que ocurren los hechos hubo solo un viento de 43 km/h y una precipitación de lluvia de tan solo 0,2 l/m<sup>2</sup>.

Sigue diciendo que “lo que esta parte sostiene a fin (de) devenir en la defectuosa actuación de la Administración, es (...) que no es de recibo, que existiendo, como sostienen un fuerte temporal, que el día de los hechos ni el anterior donde la medición fue de 59 km de viento y de 0,0 l/m<sup>2</sup>, deberían de haber supervisado la vía y sus alrededores para vigilancia que árboles pudieran haber estado afectados por los citados vientos”.

Señala que “en cuanto a la respuesta de la conductora del vehículo, hemos de decir que circulaba a escasa velocidad, pero el árbol se cae justamente antes de llegar al mismo, y (que) por estar atenta a las circunstancias del tráfico ejecuta el pie de freno, pero dada la inopinado y súbito de la presencia del árbol le fue imposible no golpear levemente el mismo contra el árbol. Como se desprende de las fotografías del lugar del accidente, el día que ocurren los hechos, el árbol era, además de caer justo al paso de nuestro vehículo, imposible de evitar por cuanto ocupaba la vía completamente”.

Razona que “de la citada fotografía que obra acompañada (...) también se puede observar el estado del árbol, totalmente astillado, lo que a simple vista demuestra deterioro, sequedad, en definitiva estaba podre, lo que en todo caso no resulta imprevisible, pues con un simple examen del mismo se habrían podido percatar que dicho árbol suponía un peligro para los usuarios de la vía. Ni que decir aquí y ahora que un árbol no pudre en un mes, dos o tres, es un periodo que fácilmente, si se supervisa puede ser evitable. Dicho estado de podredumbre, que presentaba el árbol, también explicaría que, con poco viento, como el que ocurrió esos días, el mismo se acabara precipitando contra la vía, y generando un peligro para los usuarios de la vía y por gracia de la suerte y de la atención en la conducción de mi mandante, no tuvo consecuencias peores a las sufridas./ El vehículo fue determinado pérdida total no por el impacto, sino por la edad del vehículo, lo que hacía antieconómica la reparación y por este motivo se reclama el valor de mercado del mismo por importe de 2.690 €, valor de mercado incrementado en un 25 % de premio de afección según el valor que se acompaña”.

**6.** El día 9 de febrero de 2026, el Servicio de Apoyo Administrativo de la Consejería instructora, resuelve “denegar la apertura del período probatorio, al considerar innecesarias las pruebas propuestas por la representante legal de la reclamante. Dicha denegación viene motivada al formar parte ya del expediente el informe del Servicio de Conservación de Carreteras del Principado de Asturias,

los informes médicos de las citadas clínicas, en los que se recogen las anteriores cuestiones, no considerando necesaria tampoco actividad probatoria destinada a reforzar los citados informes y demás documentación, al no dudar esta Administración de la veracidad de los mencionados documentos”.

**7.** Con fecha 28 de abril de 2026, el Servicio de Apoyo Administrativo elabora propuesta de resolución en sentido desestimatorio en el que se expone que “a la vista del informe ARENA de la Guardia Civil y del informe evacuado por el Servicio de Conservación de Carreteras del Principado de Asturias, se considera acreditado el accidente (...). En cuanto al modo de producción de los hechos, el atestado de la Guardia Civil incluye como comentario descriptivo ‘de la inspección ocular realizada y manifestación de la conductora, el accidente se pudo producir como consecuencia de un obstáculo en la calzada (árbol caído), sin que la conductora pudiera realizar maniobra evasiva satisfactoria. Existe señalización de límite de velocidad específica de 50 km/h con leyenda de 800 metros’./ Por su parte, la Sección de Conservación de Carreteras de la Zona Central informó que, la posible causa de la existencia de la rama del árbol en la calzada fue el desprendimiento de la misma derivado del temporal con fuertes rachas de viento y lluvias acaecido en esa fecha en la zona, por lo que la rotura y posterior caída del mismo se debe al extraordinario episodio de fuerte temporal, y por tanto tiene un carácter totalmente imprevisible”.

Refiere que, “la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) advirtió de la presencia de fuertes vientos en la región, con alerta naranja por vientos y fenómenos costeros, debido la borrasca ‘Bert’ que azotó la Comunidad con rachas de viento de 144 km/h, y con numerosos árboles caídos en todos los rincones de Asturias./ Ha de destacarse la existencia de fuerza mayor asociada a la existencia de temporales, especialmente de vientos. En cuanto al concepto de fuerza mayor, la jurisprudencia determina que ésta ha de consistir en una fuerza superior a todo control y previsión. (...) no existe fuerza mayor que extinga la responsabilidad patrimonial por los daños causados por caída de árboles si no

produce como consecuencia de vientos extraordinarios con rachas que superen los 120 km por hora, conforme al Real Decreto 300/2004, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de riesgos extraordinarios. En este caso en concreto, las rachas de viento alcanzaron incluso los 144 km/h, produciendo verdaderos estragos en el Principado de Asturias, por lo que podemos deducir que estamos ante un supuesto de fuerza mayor exoneradora de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública”.

Razona que “en relación con los deberes de conservación de las carreteras el estándar de funcionamiento exigible al servicio público ha de delimitarse en términos de razonabilidad, por lo que no se puede demandar del servicio de conservación de vías una retirada inmediata de cualquier obstáculo o vertido, lo que sería inasumible o inabordable, y por ende, no puede exigirse al servicio de mantenimiento que se anticipe a la fuerza pública. En este caso en concreto, el personal del Servicio de Conservación tras la llamada del Servicio de Emergencias, procede a la señalización y posterior retirada del árbol caído sobre la calzada”.

Señala que “en relación con el deber de señalización, como ya ha expuesto el Consejo Consultivo del Principado de Asturias en los Dictámenes Núm. 290/2022 y 35/2023, el Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias ha señalado en la sentencia de 21 de marzo de 2016 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª) que para estimar que un tramo es de accidentalidad alta, con la consiguiente obligación de señalizar, ‘sería necesario estar ante más de tres accidentes’, en tanto que la doctrina consultiva fija como referencias que han de considerarse la distancia de dos kilómetros respecto al punto analizado y el plazo de los dos años anteriores para calificar el tramo como de riesgo a efectos de su señalización (por todos, Dictamen Núm. 210/2019)./ En el presente caso de que se trata, ha resultado acreditado por el informe de siniestralidad que el tramo que abarca los dos kilómetros anteriores y posteriores al lugar del accidente (entre los puntos kilométricos 7,957 al 11,957 de la AS-372) y en los tres años anteriores a la fecha del percance no consta

ningún otro accidente, por lo que no se trata de un tramo conflictivo y por consiguiente no existe obligación de señalar tal peligro”.

**8.** En este estado de tramitación, mediante escrito de 4 de mayo de 2026, 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 los correspondientes enlaces para acceder al expediente 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 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 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, actuando por medio de representante con poder bastante al efecto conforme a 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 la vía pública en la que tiene lugar el percance.

**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 24 de noviembre de 2025 y el accidente se produjo el día 25 de noviembre de 2024, por lo que la acción 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 de los servicios afectados, audiencia con vista del expediente y propuesta de resolución.

A la luz de la documentación remitida, la Administración no accede a la práctica de la testifical propuesta por la reclamante, “no considerando necesaria (...) actividad probatoria destinada a reforzar los citados informes y demás documentación, al no dudar esta Administración de la veracidad de los mencionados documentos”. Teniendo en cuenta que el artículo 77.3 de la LPAC indica que “El instructor del procedimiento sólo podrá rechazar las pruebas propuestas por los interesados cuando sean manifiestamente improcedentes o

innecesarias, mediante resolución motivada”, es notorio que la Administración ha motivado la decisión de no admitir la testifical. Y es que, a tenor de lo prevenido por el artículo 77.2 de la LPAC, únicamente se debería acordar la apertura de un período de prueba “Cuando la Administración no tenga por ciertos los hechos alegados por los interesados o la naturaleza del procedimiento lo exija”, por lo que ningún reproche cabe efectuar al hecho de que la Administración considere innecesario evacuar la testifical.

Dicho lo anterior, y en el plano de las irregularidades formales, advertimos que no consta en el expediente que se haya comunicado a la reclamante la designación de la persona que hubiese de instruir el procedimiento, 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.

Finalmente, se aprecia que a la fecha de dictar la resolución expresa se habrá rebasado el plazo de seis meses para adoptarla y notificarla, establecido en el artículo 91.3 de la LPAC; no obstante, ello no impide que aquélla se adopte, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 21.1 y 24.3, letra b) de la referida Ley.

**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 en el que se solicita una indemnización por los daños producidos como consecuencia de la colisión de un automóvil contra un árbol caído sobre una carretera de titularidad autonómica.

A la vista de la documentación que figura en el expediente, quedan acreditadas la realidad del accidente -que, por otra parte, la Administración expresamente asume- y la consiguiente presencia de ciertos daños para la interesada.

Dicho esto, resulta ineludible examinar si se dan las circunstancias que permitan reconocer el derecho a la indemnización por concurrir los demás requisitos legalmente exigidos, puesto que la mera existencia de un daño efectivo, individualizado y económicamente evaluable producido con ocasión de la utilización de una vía de titularidad autonómica no hace surgir, *per se*, el deber de indemnizar por parte de la Administración correspondiente.

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 Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, 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". En consecuencia, el titular de la vía está obligado al mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad, lo que lleva aparejada también la obligación de vigilancia de todos los elementos de dicha infraestructura.

Tal como razonamos en nuestro Dictamen Núm. 63/2026, el artículo 21 del mismo texto refundido se cierra con una regla que la Administración invoca reiteradamente -en cuanto impone al conductor detener su vehículo “dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”-, pero este Consejo ha advertido (por todos, Dictamen Núm. 163/2025) que no puede erigirse en criterio para despejar la relación de causalidad en los supuestos de responsabilidad patrimonial (pues permitiría exonerar siempre a la Administración). Es claro que, si se constata una deficiencia trascendente en las condiciones exigibles -como la falta de una señal o de recorridos de vigilancia o los baches que encierran un peligro-, el siniestro puede imputarse al servicio público, aunque el conductor no circulase con la cautela adecuada (su imprudencia sería, en la generalidad de los casos, un factor de agravamiento de los daños, pero no el desencadenante). Y a la inversa, si el accidentado circula con toda la precaución exigible y sufre el percance sin que medie carencia u omisión en las obligaciones que incumben a la Administración, no dispondrá de un título de imputación idóneo. En definitiva, a efectos de la responsabilidad patrimonial, lo relevante es la asunción del riesgo por quien circula en un vehículo más o menos estable pues, con independencia de la diligencia en su manejo, solo tendrá derecho a ser resarcido cuando la Administración hubiera desatendido sus deberes respecto a la vía.

En definitiva, venimos considerando que “el estándar de funcionamiento exigible al servicio público ha de delimitarse en términos de razonabilidad, por lo que no se puede demandar del servicio de conservación de vías una retirada inmediata de cualquier obstáculo o vertido, lo que sería inasumible o inabordable. Se acoge así 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 calzada, siendo de esencia su entidad y el momento en el que aparece sobre la misma” (por todos, Dictámenes Núm. 159/2017 y 95/2018).

En el caso ahora examinado, la reclamante afirma que “circulaba sentido ascendente, por la carretera AS-372 cuando al llegar al punto kilométrico 9,957, de forma súbita e inopinada cae justo delante del vehículo” para posteriormente indicar que “el daño causado ha sido consecuencia directa de un defectuoso funcionamiento y mantenimiento de los Servicios Públicos, y debe de ser considerado causa del daño, ya que es en sí mismo idóneo para producirlo según la experiencia común, por cuanto el hecho de la falta de mantenimiento de la vía de la que es titular esa Administración, al no tener correcto estado el árbol caído sobre el vehículo, de tal forma que el mismo se precipitó de forma súbita e inopinada sobre el vehículo debido al estado de deterioro que presentaba y que no fue subsanado por la administración como era su deber”. Ya en el trámite de audiencia, manifiesta que “las mediciones realizadas en la estación de Oviedo, la más cercana al lugar de los hechos, la máxima velocidad del viento llegó a los 69 km/h y la máxima de precipitación llegó a 19,6 litros/m<sup>2</sup>, medición que data del día 21 de noviembre de 2024” y que “existiendo, como sostienen un fuerte temporal, que el día de los hechos, ni el anterior donde la medición fue de 59 km de viento y de 0,0 l/m<sup>2</sup>, deberían de haber supervisado la vía y sus alrededores para vigilancia que árboles pudieran haber estado afectados por los citados vientos”; asimismo, sostiene que “la conductora (...) circulaba a escasa velocidad, pero el árbol se cae justamente antes de llegar al mismo, y por estar atenta a las circunstancias del tráfico ejecuta el pie de freno, pero dada lo inopinado y súbito de la presencia del árbol, le fue imposible no golpear levemente el mismo contra el árbol” y que el “estado de podredumbre, que presentaba el árbol, también explicaría que, con poco viento, como el que ocurrió esos días (...) se acabara precipitando contra la vía”.

Planteada en tales términos la reclamación, procede entrar sobre el fondo del asunto a la vista de la restante documentación obrante en el expediente, no sin antes reiterar que el Consejo Consultivo del Principado de Asturias ha venido manteniendo que, en ausencia de un estándar legal, el propio del servicio público debe formularse siempre en términos de razonabilidad.

Con carácter previo a cualquier otra consideración, resulta preciso advertir que la reclamante describe el impacto con el árbol de tres formas diferentes. En el escrito inicial de reclamación indica, primero, que el árbol “de forma súbita e inopinada cae justo delante del vehículo”, para poco después afirmar que éste “se precipitó de forma súbita e inopinada sobre el vehículo”; por otro lado, en las manifestaciones ante los agentes de la Guardia Civil (personados tras el accidente) y que figura en el atestado que ella misma incorpora al procedimiento, declara que “circulaba (...) por la carretera (...) cuando repentinamente vio un árbol que ocupaba los dos carriles de la carretera”. Las declaraciones de la interesada no arrojan luz, por tanto, acerca de si lo ocurrido fue que el árbol ya estaba caído cuando lo vio, si cayó justo delante del vehículo o si se precipitó sobre este a su paso.

Sentado lo anterior, en primer lugar y en consideración a las características del suceso descrito, resulta ineludible referirse a la eventual concurrencia de fuerza mayor, toda vez que el artículo 34.1 de la LRJSP establece que “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”. Asimismo, debemos partir de que el carácter objetivo de la responsabilidad de la Administración conlleva que sobre ella pese la carga de probar la eximente de fuerza mayor (por todos, Dictámenes Núm. 123/2011, 16/2016 y, más recientemente, 27/2024).

En el Dictamen Núm. 41/2025, señalamos que el Consejo de Estado se ha referido a la fuerza mayor como la causa extraña al objeto dañado, excepcional e imprevisible o que, de haberse podido prever, fuera inevitable (Dictamen 889/1997). Sobre este particular, y tal y como expusimos en el Dictamen Núm. 99/2021, cabe recordar que la fuerza mayor se refiere a aquellos acontecimientos realmente insólitos y extraños al campo normal de previsiones típicas de cada actividad o servicio, según su naturaleza, en tanto que, el caso fortuito, a los acontecimientos o hechos imprevisibles pero insertos en el

funcionamiento interno de cada actividad o servicio, según su naturaleza. Así, el Tribunal Supremo señala como constitutivos de fuerza mayor los acontecimientos imprevisibles e inevitables, o que, en caso de ser previstos, excedan de los riesgos propios de la empresa, esto es, de los derivados de la propia naturaleza de los servicios públicos, o los acaecimientos realmente insólitos y extraños al campo normal de las previsiones típicas de cada actividad o servicio, según su propia naturaleza, pero no aquellos eventos internos intrínsecos en el funcionamiento de los servicios públicos. En suma, la fuerza mayor aparece ligada a una causa extraña, con entidad suficiente para romper el nexo causal.

En el caso ahora analizado la Administración reclamada, con base en información de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) que figura en el expediente, sostiene que el día en el que se produjo el incidente que ahora nos ocupa “las rachas de viento alcanzaron incluso los 144 km/h, produciendo verdaderos estragos en el Principado de Asturias, por lo que podemos deducir que estamos ante un supuesto de fuerza mayor exoneradora de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública”.

Este órgano consultivo entiende que la adecuada valoración de la situación generada por la borrasca Bert pasa por su contextualización con otros fenómenos meteorológicos previos (a partir del dato de que el accidente se produjo el día 25 de noviembre de 2024), recurriendo para ello a una información accesible para cualquier ciudadano y que se ofrece en la página web de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

Pues bien, ante la que AEMET califica como “tercera gran borrasca de la temporada 2024-2025” (las otras dos fueron “Aitor” -en septiembre de 2024- y “Berenice” -en octubre de 2024-), denominada (el 19 de noviembre a las 10:30 horas UTC) “Caetano”, dicho organismo procedió a la emisión de avisos de nivel naranja por previsión de fuertes vientos en la península, a partir de primera hora de la mañana del día 21 de noviembre de 2024. Se trató de una “borrasca con gran impacto” que comenzó a formarse el día 20 sobre el Atlántico Norte y cuyos

efectos más significativos en nuestro territorio se vivieron durante los días 21 y 22 de noviembre de 2024.

Las previsiones sobre la borrasca Bert, que llegó a conformarse como una ciclogénesis explosiva, llevaron a la AEMET a poner, para el domingo 24 de noviembre de 2024 (recordemos que el accidente tuvo lugar el lunes siguiente), bajo aviso naranja (riesgo meteorológico importante con un grado de peligro alto para las actividades usuales) por rachas muy fuertes de viento a cinco Comunidades Autónomas: Asturias, Cantabria, Castilla y León, Galicia y Navarra. En términos generales, los datos sobre la fuerza del viento que provocó Bert resultan harto reveladores, habiéndose batido el récord histórico en la Península Ibérica, con una racha registrada en el Parque Nacional de los Picos de Europa que alcanzó los 236 km/h. Por lo que atañe al Principado de Asturias, las rachas de viento provocaron la caída de árboles en diversas carreteras haciéndolas impracticables, como fue el caso de la N-632 entre Colunga y La Isla; asimismo, el tráfico ferroviario se vio parcialmente interrumpido en la línea Llanes-Oviedo, como consecuencia de las caídas de árboles de gran tamaño.

Teniendo en cuenta los datos hasta aquí referidos, es un hecho objetivo que durante tres meses consecutivos (septiembre, octubre y noviembre de 2024) se sucedieron, prácticamente sin solución de continuidad, hasta tres borrascas con gran impacto que precedieron a la borrasca con ciclogénesis explosiva Bert, por lo que ciertamente nos hallamos ante un acontecimiento, especialmente en relación con la fuerza del viento, que adquiere la entidad de insólito y ajeno al ámbito normal de lo previsible para el servicio de mantenimiento de las vías de transporte terrestre. Obviamente, los datos sobre rechas máximas del viento ofrecidos por las diversas estaciones meteorológicas pueden resultar orientativos para establecer la entidad del fenómeno meteorológico. En este caso, a la vista de la información de la AEMET que la Administración autonómica incorpora al expediente, queda probado que en los días en que se produce el accidente Asturias estaba en alerta por fuertes vientos y también que la entidad de estos en algunos puntos (donde existen estaciones

de medición) fue extraordinaria, y que como consecuencia de ello se produjeron caídas de árboles, prueba que juzgamos suficiente a efectos de declarar la concurrencia de fuerza mayor. Por el contrario, la reclamación considera que no ha concurrido fuerza mayor y para ello aduce que mediciones obtenidas en una estación más o menos próxima al lugar en el que se producen los hechos, no arrojan rachas de viento extraordinarias; sin embargo, consideramos que sin un razonamiento técnico explícito, que justifique que de esos datos puede concluirse que en el punto y momento en que se produce el accidente no pudo darse una situación de fuerza mayor, a la que por otro lado consta fehacientemente que estaba sometida toda la región, impide que esta alegación pueda ser estimada y desvirtúe el razonamiento que sobre la concurrencia de la fuerza mayor ofrece la propuesta de resolución.

Llegados a este punto procede efectuar dos consideraciones. La primera, que, como indicamos en el Dictamen Núm. 85/2025, si bien no existen parámetros concretos que permitan calificar de forma inequívoca un fenómeno como el acontecido como fuerza mayor, por su carácter orientativo, es común acudir a lo previsto en la normativa sobre cobertura de riesgos extraordinarios; en particular, al Real Decreto 300/2004, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de riesgos extraordinarios, que califica como acontecimiento extraordinario, entre otros fenómenos, los “Vientos extraordinarios, definidos como aquellos que presenten rachas que superen los 120 km por hora”. La segunda, que ya tuvimos ocasión de advertir en el referido Dictamen Núm. 85/2025, que no “cabe orillar que la progresiva alteración del sistema climático, a la que venimos asistiendo, influye decisivamente sobre los parámetros a los que ajustarse a la hora de determinar la previsibilidad de ciertos fenómenos, tanto en lo relativo al acaecimiento como a la magnitud, y no menos sobre su evitabilidad. Y a tal complicado contexto, no resultan ajenas las infraestructuras públicas, necesitadas de una permanente adaptación, pero también ante una carencia de referentes previos a los que poder asirse a la hora de planificar las actuaciones”.

En tal tesitura, convenimos con la propuesta de resolución acerca de que estamos en presencia de un caso de fuerza mayor.

En otro orden de cosas, por cuanto al estándar de mantenimiento de la seguridad en la vía, debemos partir siempre de lo dispuesto por el, antes mencionado, 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, según el cual el titular de la vía tiene que mantenerla en “las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación”, deber que, como se ha indicado en líneas precedentes, siempre ha de delimitarse en términos de razonabilidad. Por otra parte, como señalamos en el Dictamen Núm. 187/2019, “el fundamento de la responsabilidad de las Administraciones públicas por el funcionamiento de los servicios públicos no opera de idéntica forma en los supuestos de responsabilidad por acción que por omisión, ya que en este último caso `la responsabilidad patrimonial solo surge si se acredita que la Administración tenía el deber jurídico de actuar y que tal deber ha sido incumplido dando lugar a una situación de anormalidad en el funcionamiento del servicio administrativo´”.

Ciñéndonos a la versión de los hechos que ofrece la interesada, el árbol habría caído ora momentos antes ora al paso del vehículo, por lo que queda excluida una posible tardanza de la Administración en la retirada del obstáculo presente en la calzada.

La instrucción practicada adolece de innegables debilidades, pues, en la estela que lo que ya venimos advirtiéndolo en nuestros más recientes dictámenes (por todos, Dictamen Núm. 189/2025), hubiesen resultado una firme apoyatura a la hora de valorar la diligencia de la Administración el señalamiento del punto concreto en el que radicaba el árbol, la enumeración de los tipos de actuaciones que los servicios de mantenimiento venían realizando en dicha zona para prevenir los daños derivados del desprendimiento de ramas o troncos y su frecuencia.

Ahora bien, dichas ausencias no resultan decisivas en este caso, a diferencia de otros en los cuales optamos por la retroacción de las actuaciones y, por ello, no hemos realizado mención alguna al respecto en nuestras consideraciones sobre el procedimiento tramitado. Y ello es así porque dos circunstancias respaldan, a nuestro entender, la diligencia de la Administración que sostiene la propuesta de resolución. Por un lado, las estadísticas de siniestralidad de la zona arrojan un resultado nulo, de tal forma que el único accidente acaecido por desprendimientos de ramas o troncos es el que ahora nos ocupa, circunstancia que, extendida a un periodo de tres años -lapso de tiempo no concluyente, pero sí significativo-, resultaría incorrecto atribuir a la mera casualidad, sin conceder margen alguno para atisbar una causalidad vinculada a la intervención de quienes tienen atribuida la conservación de la carretera. Por otra parte, las fotografías incorporadas al expediente por la propia reclamante (tomadas, es notorio, justo tras el accidente) permiten apreciar que los márgenes de la carretera -en el punto donde se produjo la caída del árbol y sus inmediaciones- se hallan en un estado que en absoluto se acompasa con una eventual dejadez, sino que denotan una atención -si se quiere, limitada al plano de la inspección- en cuyo marco resultaría difícilmente explicable que, ante la presencia de un árbol en mal estado y riesgo de desplome, se hubiese optado por la inacción.

En suma, con base en el material probatorio que se le remite, no podemos sino considerar que, pese al puntual incidente que del día 25 de noviembre de 2024, el servicio de mantenimiento de la seguridad para el tramo de la AS-372 comprendido entre los puntos kilométricos 7,957 y 11,957 (Escamplero-Peñaflor) no infringía los estándares exigibles. Y esta conclusión no se vería afectada por la circunstancia de que, como reconoce el informe del Servicio de Conservación de Carreteras, “no se (hubiesen) realizado recorridos de vigilancia por el personal de las brigadas de conservación el día anterior al siniestro”, dado el contexto descrito en líneas precedentes.

A la vista de todo lo hasta aquí expuesto, convenimos con la propuesta de resolución en que, dadas las circunstancias concurrentes, la pretensión resarcitoria no debería prosperar.

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 la fecha de la última firma electrónica

V.º B.º

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS.-