



# Libro de Actas





## Libro de Actas

# VI Congreso Universitario Internacional en Innovación y Sostenibilidad Agroalimentaria (VI CUIISA)

### Editores

Luis Noguera Artiaga

María Serrano Mula

### Editorial

Limencop, S.L.

Zarandieta, 7, Bajo. 03010, Alicante

### ISBN

978-84-09-74344-5

# Indemnización por depreciación como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad por afección de carreteras

P. García-Lázaro<sup>1</sup> y A. Melián-Navarro<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Escuela Politécnica Superior de Orihuela. Máster en Valoración, Catastro y Sistemas de Información Territorial. Universidad Miguel Hernández, Ctra. de Beniel, km. 3,2. 03312, Orihuela (Alicante), e-mail: [pilar.garcia02@goumh.umh.es](mailto:pilar.garcia02@goumh.umh.es)

<sup>2</sup> Centro de Investigación e Innovación Agroalimentaria (CIAGRO). Universidad Miguel Hernández, Ctra de Beniel, km. 3,2 03312 Orihuela (Alicante), e-mail: [amparo.melian@umh.es](mailto:amparo.melian@umh.es)

## Resumen

La expropiación de terrenos incluidos en zonas de dominio público de carreteras supone para los propietarios, previa indemnización, la privación de la titularidad sobre un bien o un derecho, pero la inclusión de otros terrenos y edificaciones en el resto de zonas de protección de la carretera (servidumbre y afección), no suele indemnizarse. En las zonas de servidumbre y de afección de carreteras no resulta necesaria la expropiación plena, debido a que se considera compatible la propiedad privada de los terrenos con el correcto funcionamiento de las infraestructuras públicas, si bien se produce una limitación en el ejercicio del derecho de propiedad de los colindantes.

En este trabajo se efectúa un análisis de la valoración que podría corresponder al titular de un terreno afectado por una expropiación forzosa. De acuerdo con la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, la vivienda existente sufriría una depreciación como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad, así como cabría la indemnización por los efectos de la contaminación sonora, novedades que introduce esta ley respecto a la anterior Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras.

La inclusión de la vivienda en la zona de afección de la nueva carretera implica su depreciación, entre otros, por la imposibilidad de realizar obras estructurales cuando lo requiera su deterioro, por el paso del tiempo o circunstancias catastróficas, estando solo permitidas las obras de conservación y mantenimiento. Además, se da la circunstancia de que la vivienda no puede ser reconstruida en cualquier otra ubicación de la parcela.

El demérito ocasionado conjuntamente por estos conceptos se cuantifica en función del método del coste de reposición, según el estado y antigüedad del bien, en el momento al que deba entenderse la valoración, existiendo jurisprudencia al respecto para su determinación.

**Palabras clave:** expropiación, zona de afección, valoración de bienes y derechos, demérito, jurisprudencia

## Compensation for depreciation as a consequence of the impairment of property rights due to road impact

### Abstract

The expropriation of land included in public highway domain areas entails, for the owners, the deprivation of ownership of an asset or right, subject to compensation. However, the inclusion of other land and buildings in the remaining highway protection zones (easement and road impact zone) is not usually compensated. In easement and road impact zones, full expropriation is not necessary, as private ownership of land is considered compatible with the proper functioning of public infrastructure, although there is a limitation on the exercise of the property rights of neighboring landowners.

This paper analyzes the valuation that could correspond to the owner of land affected by compulsory expropriation. According to the current Road Law 37/2015 of September 29, existing housing would suffer depreciation as a result of the impairment of the legal status of the property, and compensation would be available for the effects of noise pollution. This law introduces new provisions compared to the previous Road Law 25/1988 of July 29.

The inclusion of the home in the area affected by the new road entails its depreciation, among other reasons, due to the impossibility of carrying out structural work when required by its deterioration, the passage of time, or

catastrophic circumstances, with only conservation and maintenance work permitted. Furthermore, the home cannot be rebuilt anywhere else on the plot.

The depreciation caused by these concepts is quantified using the replacement cost method, depending on the condition and age of the property at the time of the valuation. There is case law on this matter for determining its value.

**Keywords:** expropriation, affected area, valuation of assets and rights, demerit, jurisprudence

## **Introducción. El estatuto jurídico de la propiedad y la zona de protección de carreteras**

La Ley 37/2015, de Carreteras, establece en su artículo 28 las siguientes zonas de protección de la carretera: zona de dominio público, de servidumbre, de afección y de limitación a la edificabilidad. La inclusión de los predios en estas bandas afecta al estatuto jurídico de la propiedad, ya que conlleva una serie de prohibiciones, limitaciones a la propiedad o usos que requieren, en función de su distancia a la carretera, previa autorización. La descripción de las zonas y las restricciones que implican son:

-Constituyen zonas de dominio público (art. 29 LCr) “los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno situada a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías, y de 3 metros en carreteras convencionales, multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista”.

En estas zonas de dominio público solo podrán realizarse obras o instalaciones que resulten necesarias para la prestación de un servicio de interés general o cuando esté recogido en una disposición legal, y requerirá la autorización administrativa del titular de la vía, en este caso el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS).

-La zona de servidumbre de las carreteras del Estado (art. 31 LCr) “está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación (a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías, y de 8 metros en carreteras convencionales y multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas).

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que resulten compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización del MITMS, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes. El MITMS podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera. Serán indemnizables (art. 31.4 LCr) la ocupación de la zona de servidumbre y los daños o perjuicios que se causen por su utilización.

-La zona de afección (art.32 LCr) de las carreteras del Estado “está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas”.

En la zona de afección (art. 32.3 LCr) se requiere autorización previa del MITMS para ejecutar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. En las construcciones e instalaciones ya existentes se permiten obras de reparación, autorizadas previamente, una vez constatada su finalidad y contenido, siempre que no supongan un aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

-La zona de limitación a la edificabilidad (art. 33) está determinada por “la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidas horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general” (línea blanca de la carretera).

En la zona comprendida entre líneas límite de edificación de ambos lados de la carretera (art. 33.1 LCr), “queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes”.

-En el caso de obras o actuaciones no autorizadas o que no se ajusten a las condiciones que se recogen en la autorización administrativa, se podrá proceder a la paralización o suspensión de las mismas (art. 35 LCr).

La tabla 1 muestra un resumen de las zonas de protección de las carreteras del Estado (art. 28 LCr), a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes:

**Tabla 1. Resumen de las zonas de protección de las carreteras del Estado (art.28 LCr)**

Zona (Ley 37/2015, de Carreteras)	Distancia del límite exterior de cada zona a la carretera		Referencia desde la que se mide la distancia
	Autopistas y autovías	Multicarril y convencional	
<b>Dominio público (art.29)</b>	8 m	3 m	0,99
<b>Servidumbre (art. 31)</b>	25 m	8 m	
<b>Afección (art. 32)</b>	100 m	50 m	
<b>Limitación a la edificabilidad (art. 33)</b>	50 m	25 m	0,98

Fuente: Elaboración propia

### **Situación. Proyecto de ampliación de la autovía A-7**

A tenor de lo anterior se analiza la situación en la que se encuentra una vivienda que no siendo expropiada por un proyecto de Ampliación de la Autovía A-7, verá afectada su viabilidad futura y depreciada en su valor como consecuencia de las restricciones que le otorga la carretera próxima.

La finca se halla ubicada en la Comarca del Camp del Turia y está destinada al cultivo de cítricos. Según se indica en el proyecto, las obras consisten en la construcción de dos calzadas laterales (vías colectoras), separadas por una terciaria, a ambos lados de la plataforma de la autovía existente.

De acuerdo con el contenido del art. 28.4 LCr, a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de las parcelas objeto de estudio dicha calzada ha sido considerada como carretera convencional.

### **Indemnizabilidad de la depreciación por colindancia con carreteras**

La expropiación de terrenos incluidos en la zona de dominio público de las carreteras supone para los propietarios, previa indemnización, la privación de la titularidad sobre un bien o un derecho. No obstante, la inclusión de terrenos en el resto de zonas de protección de la carretera también produce un serio menoscabo de los bienes y derechos afectados. Es por ello que, aunque en las zonas de servidumbre y de afección de carreteras no resulta necesaria la expropiación plena, debido a que se considera compatible la propiedad privada de los terrenos con el correcto funcionamiento de las infraestructuras públicas, sí que se produce una limitación en el ejercicio del derecho de propiedad de los colindantes que puede ser indemnizable.

En relación con las limitaciones a la propiedad, la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, introduce una novedad respecto a la anterior redacción de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras, y en su art. 33.5 LCr establece que “será indemnizable la depreciación originada en las fincas contiguas a carreteras que se construyan o actuaciones que se lleven a cabo en las mismas a partir de la entrada en vigor de la presente ley, como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad,

incluida la pérdida de edificabilidad que tuvieran reconocida las fincas sitas en las zonas de protección de dichas carreteras y no pudiera ejercerse en otras ubicaciones”.

Además, en el mismo art.33 LCr también se indica que “la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas a las restricciones derivadas del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica por los mapas o estudios específicos de ruido aprobados definitivamente tras su información pública”. En esta línea, la jurisprudencia establece la procedencia de las indemnizaciones expropiatorias por contaminación sonora como resultado de la construcción de infraestructuras. Así lo dice la STS 6013/2002, de 21 de septiembre, en su Fundamento jurídico primero: “(...) siéndole sobradamente conocida a aquel representante la doctrina jurisprudencial sobre la indemnizabilidad de los perjuicios causados por el impacto sonoro derivado de la ejecución de las vías públicas (Sentencias, de esta Sala del Tribunal Supremo de 19 de julio de 1997 -recurso de casación 9285/1992- y 25 de noviembre de 1997 -recurso de apelación 1455/1992, fundamento jurídico decimotercero)”.

### Descripción de los bienes y derechos afectados

Con base en lo anterior y para el proyecto de ampliación de la Autovía A-7 a su paso por la comarca del Camp del Turia se plantearía en este trabajo indemnización por la depreciación que ocasiona el menoscabo sufrido en el estatuto jurídico de la propiedad de dos edificaciones, con una superficie total de 331 m<sup>2</sup> construidos, que quedan incluidas en su totalidad en la zona de afección de la nueva vía, destinadas a vivienda con piscina y un anexo destinado a almacén (figuras 1 y 2), al quedar disminuido significativamente su valor de mercado.



**Figura 1.** Edificaciones vistas desde el sur.



**Figura 2.** Edificaciones vistas desde el este.

La vivienda se encuentra en situación de legalidad<sup>1</sup>, ubicada en suelo no urbanizable, clave “Protección Agraria (nivel 2)”. La siguiente imagen (figura 3) muestra la ubicación de las edificaciones en relación a la nueva calzada proyectada y las zonas de protección de carreteras según la legislación vigente:

<sup>1</sup> Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje. Disposición transitoria vigesimosexta. Situación de determinadas edificaciones aisladas sin licencia. “Las edificaciones aisladas en suelo no urbanizable, construidas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, y que no posean licencia urbanística municipal para su ubicación en esta clase de suelo, se asimilarán en su régimen a las edificaciones con licencia siempre que estuvieran terminadas en dicha fecha, sigan manteniendo en la actualidad el uso y las características tipológicas que tenían a la entrada en vigor de la citada ley y no se encuentren en situación legal de ruina urbanística”.



**Figura 3.** Zonas de protección de carreteras. Fuente: elaboración propia a partir del Proyecto de Trazado.

La inclusión de estas edificaciones en la zona de afección de la nueva carretera implica su depreciación como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad (arts.32 y 33.5 LCr) desde dos puntos de vista:

A) Por una parte, en la zona de afección solo se permiten obras de conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes, y no están permitidas obras de mayor entidad. También se impiden totalmente los cambios de uso, y se exige la obligatoriedad de autorización por parte del MITMS para la realización de cualquier actividad, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Por tanto, la inclusión de estas edificaciones en la zona de afección no permite que puedan ser reformadas estructuralmente cuando lo requiera su deterioro. Todo ello limita considerablemente el contenido del derecho de propiedad sobre la vivienda actual, e incluso también supone restricciones respecto a la posibilidad de solicitar cambios de uso, como pudiera ser el uso turístico como casa rural.

Es decir, los propietarios disponen actualmente de una vivienda en situación urbanística legal, construida antes de la aprobación del vigente PGOU del municipio que califica el suelo con una protección que no permite el uso residencial, lo cual no hace más que enfatizar el carácter excepcional que este inmueble tiene en la actualidad.

B) Por otra parte, dada la proximidad de las edificaciones a la nueva calzada, ambas quedarían incluidas en la “zona de servidumbre acústica”, lo que conllevaría también las limitaciones derivadas de ésta.

Según el art. 3 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de ruido, las zonas de servidumbre acústica se definen como “sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido<sup>2</sup>, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos”.

Además, en el caso de que existan edificaciones preexistentes<sup>3</sup> (nuestro caso de estudio) en una zona de servidumbre acústica, como consecuencia de la construcción de una nueva infraestructura viaria, en la

<sup>2</sup> “En tanto no se aprueben el mapa acústico o las servidumbres acústicas procedentes de cada una de las infraestructuras de competencia de la Administración General del Estado, se entenderá por zona de servidumbre acústica de las mismas el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por los puntos del territorio, o curva isófona, en los que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes”. Disposición transitoria tercera. Zonas de servidumbre acústica. Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

<sup>3</sup> Según la Disposición adicional segunda de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido: “Servidumbres acústicas de infraestructuras estatales. Se entenderá que una edificación tiene carácter preexistente cuando la licencia de obras que la ampare sea anterior a la aprobación de la correspondiente servidumbre acústica, y que una infraestructura es nueva cuando

declaración de impacto ambiental<sup>4</sup> que se formule se especificarán las medidas que resulten económicamente proporcionadas, tomando en consideración las mejores técnicas disponibles, tendentes a que se alcancen en el interior de tales edificaciones unos niveles de inmisión acústica compatibles con el uso característico de las mismas, tal como recoge el art. 10 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Dicho estudio de impacto ambiental deberá contar con un estudio acústico de acuerdo a la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica, que analice todas las fuentes sonoras e incluya las medidas correctoras oportunas.

En el caso que nos ocupa, se redactó un proyecto de Estudio acústico con fecha octubre de 2015, que propuso nuevas soluciones de protección acústica y analizó el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica según la legislación autonómica (Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica), cuyos objetivos de calidad acústica son, en general, más restrictivos que los de la legislación estatal.

La documentación de octubre de 2015 incluyó los datos de la campaña de mediciones realizada en los siete puntos sensibles identificados (tres colegios, tres grupos de viviendas y el polígono industrial de Paterna). Los resultados obtenidos indicaban que ninguno de los puntos medidos cumplía los objetivos de calidad establecidos en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002 y que los colegios Escuela 2 y La Font, así como dos grupos de viviendas, tampoco con los valores límites incrementados en 10 dB(A).

Asimismo, en el estudio acústico de octubre de 2015 se identificaron las edificaciones potencialmente afectadas en ambos márgenes de la A-7, especificando su uso asociado (docente, residencial, terciario e industrial) y estado (habitado, deshabitado, o en uso). Las edificaciones identificadas se corresponden con 78 para el Tramo A (pp.kk. 313-324 actuales de la autovía), 52 para el Tramo B (pp.kk. 324-331,500 actuales de la autovía) y 25 para el Tramo C (pp.kk. 331,5-336 actuales de la autovía). La vivienda estudiada se encuentra en el Tramo A. Está ubicada en el interior de la explotación agraria, a la que no puede accederse sin permiso, y no se tiene constancia de que se realizaran mediciones en la vivienda.

El referido estudio, teniendo en cuenta las pantallas acústicas existentes, realizó una modelización de la situación preoperacional y futura para cada una de las edificaciones identificadas, considerando el 2018 como año de puesta en servicio, y comparando los valores predictivos del modelo con los valores límites establecidos en la normativa autonómica. El estudio modelizó también la situación futura a 10 y 20 años de la puesta en servicio.

Según la modelización realizada, para el año 2018, en el Tramo A todas las edificaciones residenciales mostraban valores superiores a los establecidos por la legislación autonómica para el uso residencial (55 dB(A) día y 45 dB(A) noche) y 34 viviendas superaban ese valor en más de 10 dB.

A la vista de los resultados obtenidos, en la modelización realizada se propuso medidas correctoras para las edificaciones en las que se superaban los valores establecidos en la legislación autonómica para una infraestructura existente. Estas medidas están descritas en la declaración de impacto ambiental del Proyecto de Trazado, en el que se indica que, para el Tramo A (pp.kk. 313-324 actuales de la autovía A-7, situado entre las carreteras CV-32 y CV-35) se proyecta la instalación de 56 pantallas acústicas, con una longitud total de 18.871 m y una altura comprendida entre 3 y 6 m, las cuales contarán con un aislamiento de lana de mineral de roca.

Finalmente, el referido estudio acústico de octubre de 2015 concluyó que las medidas correctoras propuestas eran eficaces y cumplían el objetivo de disminuir el ruido de todas las edificaciones potencialmente afectadas por el proyecto, hasta los valores establecidos en la legislación autonómica, que en este caso supone un incremento de 10 dB en los valores indicados en la tabla 1 del Anexo II de

---

su proyecto se haya aprobado con posterioridad a la entrada en vigor de esta ley”.

<sup>4</sup> Resolución de 19 de marzo de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula declaración de impacto ambiental del Proyecto de Trazado Mejoras funcionales y de seguridad vial y medidas de integración ambiental de la autovía A-7, tramo enlace con la CV-32 carretera de Gombalda-enlace con la A-3 PP.KK. 486 al 509 (Valencia).

la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

En relación con la finca objeto de este trabajo, consultados los planos del proyecto, se constata que está prevista la instalación de pantallas acústicas como medidas correctoras contempladas en la declaración de impacto ambiental. No obstante, en el apartado “5. Condiciones al proyecto” de la declaración de impacto ambiental, se indica que las medidas de protección contra el impacto acústico y lumínico, especialmente en las zonas sensibles (colegios, grupos de viviendas, polígonos industriales,...), deberán permitir que se alcancen, para el año de puesta en servicio, y para los años horizonte de 2028 y 2038, los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa vigente estatal y autonómica relativa a ruido; así como en la normativa de los ayuntamientos afectados. También en el mismo apartado de figuran los valores límite a cumplir, que se corresponden con los de la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (estatal) y la tabla 1 del Anexo II incrementados en 10 dB(A) de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre (autonómica), ambos recogidos en la tabla 2.

**Tabla 2.** *Objetivos de calidad acústica para ruido (dB) en áreas urbanizadas existentes*

Uso dominante	Ley 7/2002		Ley 7/2002+10dB		RD 1367/2007	
	Día	Noche	Día	Noche	Día/tarde	Noche
<b>Sanitario y docente</b>	45	35	55	45	60	50
<b>Residencial</b>	55	45	65	55	65	55
<b>Terciario</b>	65	55	75	65	70	65
<b>Industrial</b>	70	60	80	70	75	65

En el mismo apartado sobre medidas de protección contra el impacto acústico y lumínico, se indica que deberán tenerse en cuenta los resultados de la ejecución del programa de vigilancia ambiental para el control de los niveles de ruido tras la ejecución de las vías colectoras. Dado el caso, se completarán las medidas mitigadoras (nuevas pantallas acústicas, caballones de tierra, marquesinas, aislamiento acústico de edificios o la limitación de la velocidad de circulación en los tramos más conflictivos), con especial atención a las zonas en las que se prevé la superación de los objetivos de calidad acústica antes de la ejecución de las medidas de protección, aquellas en las que las mediciones preoperacionales hayan sobrepasado dichos objetivos y a los puntos en los que ya estén instaladas medidas de protección acústica.

Además, se informa que en dicho programa de vigilancia ambiental se establecerá tanto un plan de comprobación que permita validar la efectividad de las medidas correctoras ejecutadas, como un plan de mantenimiento, estructural y estético, especificando quien será el responsable de tal mantenimiento en la fase de explotación. El plan de comprobación incluirá mediciones in-situ. Obviamente, con ello queda patente que el objetivo de disminuir el ruido o mitigar las molestias que originan las vibraciones no significa que puedan ser eliminadas completamente.

En consecuencia, en el caso de la vivienda y almacén incluidos en su totalidad en la zona de afección de la nueva vía colectora, resulta evidente que la Administración admite la posible superación de los valores límite de los objetivos de calidad acústica estipulados en la legislación y, más aún, dado que no se tiene constancia de que se hayan realizado mediciones in situ en la vivienda.

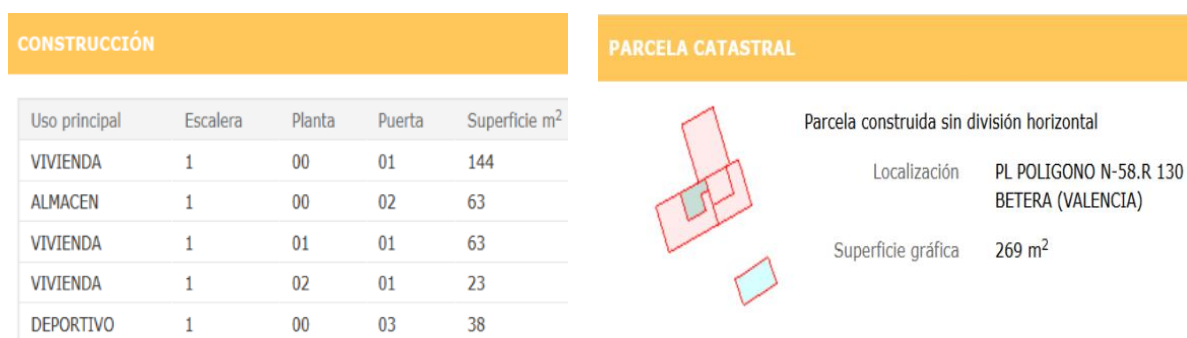
### **Valor de la indemnización**

Como conclusión de todo lo expuesto anteriormente, resulta probado que la ubicación de la vivienda con su almacén anexo, a la escasa distancia de 40 m de la nueva calzada para tráfico pesado, a 30 m de la arista exterior de explanación, y a 20 m de la línea límite de expropiación, supone un serio menoscabo en el derecho de propiedad de sus titulares. Existen limitaciones impuestas por la zona de afección y la zona de servidumbre acústica de carreteras, además de la importante depreciación de los inmuebles como consecuencia de la contaminación lumínica, sonora, ambiental y vibraciones que ocasiona la proximidad del tráfico pesado a perpetuidad.

Se estima que el valor de la indemnización para compensar los perjuicios descritos, ocasionados por la construcción de la nueva vía colectora, en un 60% del coste de reposición de la vivienda afectada.

El art. 36. b del TRLS de 2015, hace referencia a la metodología de valoración en el suelo rural: “Las edificaciones, construcciones e instalaciones, cuando deban valorarse con independencia del suelo, se tasarán por el método de coste de reposición según su estado y antigüedad en el momento al que deba entenderse referida la valoración”.

Para el cálculo del valor de reposición de los bienes afectados, el inmueble destinado a vivienda (figura 4), se seguirán los preceptos del Reglamento de Valoraciones (art. 18). La estimación de la vida útil de las edificaciones figura en el Anexo III del mismo Reglamento. Los valores unitarios para las edificaciones se han obtenido de la Base de Precios 2021 del Instituto Valenciano de la Edificación<sup>5</sup>.



**Figura 4.** Datos catastrales descriptivos de los inmuebles: Clase: urbano. Uso principal: residencial. Superficie construída: 331 m<sup>2</sup>.

El valor del coste de reposición de las edificaciones afectadas por la nueva vía colectora, (vivienda y almacén anexo), corregidos por estado de conservación y antigüedad, se muestran en la figura 5.

	Almacén	Vivienda
Coste Ejecución Material (CEM) (€):	21.577,50	128.418,20
Gastos Generales (GG) (€):	3.020,85	17.978,55
Beneficio Industrial (BI) (€):	1.294,65	7.705,09
Proyecto (€):	2.157,75	12.841,82
Licencia obra (€):	1.035,72	6.164,07
IVA (€):	6.108,16	36.352,62
Valor de reposición (Vr) (€):	35.194,63	209.460,36
Valor final (10 % del Vr) (€):	3.519,46	20.946,04
Beta (coeficiente corrector):	1,0000	0,3651
Valor final corregido (€):	3.519,46	140.633,78
<b>Total coste reposición corregido:</b>	<b>144.153,24 €</b>	
<b>Valor indemnización:</b>	<b>86.491,94 €</b>	
(60% Coste reposición corregido)		

<sup>5</sup> Los precios unitarios (€/m<sup>2</sup> construídos) han sido obtenidos a partir de los datos facilitados por el Instituto Valenciano de la Edificación (IVE). Disponible en: <https://www.five.es/productos/herramientas-on-line/modulo-de-edificacion/>

Concepto	Udad	Descripción	Medición	Precio	Total	EC	A	V útil	V útil	Coef. B	
						N	R D	Ru	Años	Años	(%)
<b>CLASE: URBANO</b>											
<b>1.-CONSTRUCCIONES</b>											
<b>1.1-USO ALMACÉN</b>											
	m <sup>2</sup>	Construcción en planta baja destinada a almacén. Con pared medianera con vivienda. Antigüedad anterior a 1973 según título de propiedad. Ref. Cat. 0012000200YJ28C0001KT.									
Almacén	63			63,00							
		<b>Total m<sup>2</sup>:</b>		<b>63,00</b>	<b>342,50 €</b>	<b>21.577,50 €</b>	<b>Normal</b>	<b>49</b>	<b>35</b>	<b>140</b>	<b>1</b>
				<b>Valor de reposición corregido: 3.519,46 €</b>							
<b>1.2-USO VIVIENDA</b>											
	m <sup>2</sup>	Edificación de uso residencial. Antigüedad anterior a 1973 según título de propiedad. Ref. Cat. 46072A058001300001LA									
Vivienda	230			230,00							
		<b>Total m<sup>2</sup>:</b>		<b>230,00</b>	<b>558,34 €</b>	<b>128.418,2 €</b>	<b>Normal</b>	<b>49</b>	<b>100</b>	<b>49</b>	<b>0,3651</b>
				<b>Valor de reposición corregido: 140.633,8 €</b>							
				<b>Total CRC vivienda y almacén: 144.153,24 €</b>							

Figura 5. Valor de reposición corregido por estado y antigüedad de las edificaciones. Coste desglosado.

El valor final de la indemnización se ha estimado como el 60% del coste de reposición de la vivienda afectada, corregido por estado y antigüedad, que asciende a 86.491,94€ (tabla 3).

Tabla 3. Valoración de la indemnización por depreciación de inmuebles por afección de carreteras (zona de afección, servidumbre acústica, contaminación y vibraciones).

Concepto	Coste reposición corregido (€)	Porcentaje (%)	Indemnización (€)
Depreciación de los inmuebles como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad por afección de carreteras: inclusión en zona de afección, zona de servidumbre acústica y perjuicios ocasionados por contaminación lumínica, sonora, ambiental y vibraciones	144.153,24	60	86.491,94

## Conclusiones

Valorar deméritos en parcelas que no sufren una privación de propiedad es difícil, más si cabe, cuando estos no están claramente definidos o no son aceptados en las propuestas de mutuo acuerdo de la beneficiaria. Si bien, la indemnización por servidumbres de paso o de vuelo, en ambos casos permanente, sí están tasadas en un porcentaje sobre el valor del suelo, y son ampliamente aceptadas por la beneficiaria del proyecto, o en su defecto por los Jurados Provinciales de Expropiación (JPE), estimar los deméritos sobre riesgo eléctrico o contaminación lumínica y sonora son más complicados. Además, aunque se efectúen mediciones, requeridas por los estudios de impacto ambiental, nunca cubren la

totalidad de los tramos del proyecto, por lo que estrictamente siempre quedan dudas sobre el cumplimiento de los niveles.

Este trabajo ha puesto de manifiesto la situación de vulnerabilidad de una propiedad ante dos hechos fundamentales: 1) la imposibilidad de efectuar un cambio de uso en la vivienda (aunque en un futuro pudiera plantearse una actividad, por ejemplo, de turismo rural), la imposibilidad de realizar una reforma estructural, y la necesidad de solicitar permiso para obras de mantenimiento, al quedar en zona de afección de la nueva carretera, y 2) el inconveniente que supone la contaminación acústica, lumínica y de vibraciones en una vivienda utilizada y en situación de legalidad, y la posible cuantificación de estos costes ambientales en función de la depreciación del valor de un bien inmueble.

## **Bibliografía**

Decreto de 26 de abril de 1957 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Expropiación Forzosa. Disponible en: [https://www.boe.es/eli/es/d/1957/04/26/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/d/1957/04/26/(1)/con)

Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje. Disposición transitoria vigesimosexta. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=DOGV-r-2021-90283>

Instituto Valenciano de la Edificación (IVE). Disponible en: <https://www.five.es/productos/herramientas-online/modulo-de-edificacion/>

Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica. Disponible en: <https://dogv.gva.es/es/eli/es-vc/l/2002/12/03/7>

Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. BOE de 18.11.2003. Núm. 276. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2003/11/17/37/con>

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. BOE de 30.9.2015. Núm. 234. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2015/09/29/37/con>

Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre Expropiación Forzosa. Disponible en: [https://www.boe.es/eli/es/l/1954/12/16/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/l/1954/12/16/(1)/con)

Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2011/10/24/1492/con>

Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11723&b=23&tn=1&p=20151031#a11>