



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 1 9 5 / 2 0 2 1

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 22 de abril de 2021.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda en relación con la ***Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en nombre de (...), por daños ocasionados en su vivienda como consecuencia de las obras de construcción de la autovía que conecta Corralejo con Puerto del Rosario (Eje Insular de Fuerteventura, Tramo Caldereta-Corralejo) (EXP. 160/2021 ID)*.***

F U N D A M E N T O S

I

1. Mediante escrito de 18 de marzo de 2021, con registro de entrada en este Consejo el día 23 de marzo de 2021, se solicita por el Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, la emisión de dictamen preceptivo en relación con la Propuesta de Resolución formulada en el curso de un procedimiento de responsabilidad patrimonial por daños ocasionados, presuntamente, como consecuencia de la ejecución de las obras de construcción de la autovía que conecta Corralejo con Puerto del Rosario (Eje Insular de Fuerteventura, Tramo Caldereta-Corralejo).

2. La legitimación del Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias para solicitar el dictamen la otorga el art. 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC).

3. La preceptividad del dictamen y la competencia del Consejo Consultivo para emitirlo resultan de lo previsto en el art. 11.1.D.e) LCCC, en relación con el art. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), de carácter básico, al tratarse de una

* Ponente: Sr. Belda Quintana.

reclamación formulada en cuantía superior a 6.000 euros dirigida a una de las Administraciones Públicas de Canarias, puesto que el reclamante cuantifica en 105.938,47 euros el importe de los daños causados.

4. En el presente expediente se cumple el requisito del interés legítimo, y, por ende, del derecho a reclamar de (...) de acuerdo con lo dispuesto en el art. 32.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, puesto que sufrió daños materiales en la vivienda de su propiedad. Por lo tanto, tiene legitimación activa para presentar la reclamación e iniciar este procedimiento en virtud de lo dispuesto en el art. 4.1.a) LPACAP, si bien en este procedimiento actúa por medio de la representación acreditada de (...) (art. 5 LPACAP).

5. La legitimación pasiva del procedimiento incoado corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, como administración responsable de la gestión del servicio al que se le atribuye la causa del daño.

6. Compete al Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias la incoación y resolución de los procedimientos de responsabilidad patrimonial en el ámbito funcional de la Consejería, de acuerdo con lo que prevé el art. 6.10 del Decreto 63/2020, de 2 de julio, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda. Asimismo, corresponde a la Secretaria General Técnica, la instrucción y formulación de la Propuesta de Resolución del procedimiento, en virtud de lo que dispone el art. 20.8 del citado Decreto 63/2020.

7. Respecto de la extemporaneidad o no de la reclamación, debe señalarse que la interesada reclama por dos tipos de daños:

1.- Daños en la edificación provocados por la vibración de la maquinaria para las obras de pavimentación, consistentes en afecciones en pavimentos, alicatados, paredes y techos, grietas generalizadas en pavimentos, alicatados, paredes (esquinas ventadas) y techos, y humedades de infiltración desde rotura de instalaciones.

2.- Pérdida de valor de la vivienda como consecuencia de que no se han respetado las distancias legalmente establecidas en la legislación de carreteras respecto a las edificaciones colindantes con la citada autovía y al haber construido dicha autovía tan cerca de la vivienda.

Asimismo, se solicita la instalación de barreras acústicas.

La Propuesta de Resolución, respecto de los daños reclamados por pérdida de valor de la vivienda, a pesar de entrar en el fondo del asunto, señala que la reclamación es extemporánea.

Así, tras exponer las secuencias en la ejecución de las obras, tal y como se extraen de los informes obrantes en el expediente, y teniendo en cuenta que la reclamación se presentó el 24 de junio de 2019, señala la Propuesta de Resolución:

«Resulta extemporánea la reclamación por pretendida devaluación de la vivienda por la proximidad de la autovía, ya que su ejecución a aquella distancia era evidente desde hacía más de un año desde la reclamación (en la fotografía aérea del Visor de GRAFCAN de 18 de febrero de 2017 aparece realizada la explanación).

Además, la misma estaba prevista con anterioridad en el planeamiento territorial y urbanístico (al menos desde 2001, mucho antes de que (...) adquiriese el 30 de marzo de 2006 esa propiedad por razón de la cual reclama), como se expondrá con más detalle en la siguiente consideración jurídica sobre el fondo de la reclamación.

Solo por esta razón procede desestimar la reclamación de responsabilidad por la pretendida devaluación de la vivienda».

Ahora bien, entendemos que, en aras de la protección del principio *pro actione*, no debe considerarse prescrita la acción respecto de ninguno de los daños alegados, y es que consta en el expediente informe del Servicio de Carreteras, emitido el 18 de agosto de 2020, en el que se señala que el 27 de febrero de 2019 se firma el Acta de Comprobación de las obras para la puesta en servicio de la infraestructura, si bien también se señala que las obras se encuentran suspendidas desde el 29 de junio de 2019.

Asimismo, señala aquel informe, dado que se reclama por dos tipos de daños, los relativos a la estructura de la casa por las vibraciones de la obra, así como la pérdida de valor del inmueble como consecuencia de la existencia de una carretera aledaña, respecto de los primeros daños, que la última fecha derivada de los partes diarios de trabajo elaborados por la empresa adjudicataria de servicios de control y vigilancia durante las obras, refiere que los trabajos susceptibles de producir vibraciones culminan en septiembre de 2018.

Así pues, en el momento en que se interpone la reclamación de responsabilidad patrimonial la obra se está ejecutando, tratándose, por tanto, de daños que se siguen manifestando a lo largo del tiempo, por lo que, tal y como señalamos en un caso similar en nuestro Dictamen 94/2021, deben considerarse daños permanentes

los derivados de la implantación de la obra sobre el territorio que conlleva pérdida de valor por ruido, contaminación o pérdida de vistas. Ello debe distinguirse de los daños continuados, pues éstos comienzan a prescribir cuando cesan, mientras que los daños permanentes comienzan a prescribir desde que se manifiestan.

En este caso, resulta de aplicación, por tanto, la doctrina contenida en el Dictamen 257/2020, de 25 de junio, con cita del Dictamen 210/2020, de 3 de junio, en los que señalábamos lo siguiente:

«3. Por lo que se refiere al plazo para la interposición de la reclamación, el art. 67.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) 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.

(...)»

Ahora bien, para la determinación del “dies a quo” del cómputo del plazo, la jurisprudencia, en concreto, la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de noviembre de 2007, dictada en el recurso de casación n.º 3743/2004, señala lo siguiente:

“ (...) como se indica en la sentencia de 11 de mayo de 2004 (RJ 2004/4053), la jurisprudencia ha distinguido entre daños permanentes y daños continuados, entre otras, las siguientes sentencias de 12 de mayo de 1997 (RJ 1997, 3976), 26 de marzo de 1999 (RJ 1999, 3164), 29 de junio del 2002 (RJ 2002, 8799) y 10 de octubre del 2002 (RJ 2002/9805), según la cual, por daños permanentes debe entenderse aquellos en los que el acto generador de los mismos se agota en un momento concreto aun cuando sea inalterable y permanente en el tiempo el resultado lesivo, mientras que los continuados ‘son aquellos que, porque se producen día a día, de manera prolongada en el tiempo y sin solución de continuidad, es necesario dejar pasar un período de tiempo más o menos largo para poder evaluar económicamente las consecuencias del hecho o del acto causante del mismo. Y por eso, para este tipo de daños, ‘el plazo para reclamar no empezará a contarse sino desde el día en que cesan los efectos’, o como señala la sentencia de 20 de febrero de 2001 (RJ 2001, 5382), en estos casos, para el ejercicio de la acción de responsabilidad patrimonial el ‘dies a quo’ será aquel en que se conozcan definitivamente los efectos del quebranto (sentencias, entre otras, de 8 de julio de 1993 [RJ 1993/5463], 28 de abril de 1997 [RJ 1997/3240], 14 de febrero de 1994 [RJ 1994/1474], 26 de mayo de 1994 [RJ 1994/ 3750] y 5 de octubre de 2000 [RJ 2000, 8621])’”».

En el caso que nos ocupa, a la fecha de la reclamación no hacía un año que había cesado el acto generador de los daños por los que se reclama, por lo que debe entenderse que la acción no ha sido extemporánea respecto de ningún daño reclamado.

II

La reclamante sustenta su reclamación de responsabilidad patrimonial en los siguientes hechos:

«PRIMERO.- (...) es propietaria de la vivienda número (...), situada en (...), Fuerteventura, perteneciente a la urbanización denominada (...) que linda con la autovía, situada en la parcela RU 12.

En concreto, la parte trasera de la vivienda es contigua a la autovía que conecta Corralejo con Puerto del Rosario (Ftv 1) cuya ejecución acaba de finalizar, habiéndose abierto los dos carriles en fechas inmediatas a la presentación de este escrito.

SEGUNDO.- Que como decimos, acaban de concluir las obras de la referida autovía que une Corralejo con Puerto del Rosario. Las obras acaban de finalizar, habiéndose abierto la autovía en los pasados meses del presente año y los dos carriles recientemente.

Se trata de la ejecución de un nuevo tramo de autovía que pasa directamente por la parte trasera de la vivienda de (...), de conformidad con el proyecto de construcción denominado “Eje Insular de Fuerteventura. Tramo: Caldereta-Corralejo. Clave 02-FV-275, también denominado “Corredor Puerto del Rosario Corralejo. Tramo: La Caldereta-Corralejo”. Sin que se hayan observado las distancias legalmente establecidas, lo cual es objeto de la correspondiente reclamación.

(...)

TERCERO.- A raíz de la ejecución de dichas obras la vivienda de (...) ha sufrido numerosos daños que comenzaron a aparecer en los diferentes meses del 2018.

(...), arquitecto técnico, ha elaborado un informe sobre los daños sufridos en la referida vivienda, que se acompaña como documento número Cinco.

Del informe se desprende que a la finca se le han causado los siguientes daños:

“1º.- Afecciones en pavimentos alicatados paredes y techos.

2º.- Grietas generalizadas en pavimentos alicatados, paredes (esquinas ventadas) y techos.

3º.- Humedades de infiltración desde rotura de instalaciones.”

Y se llega a la conclusión de que dichos daños son provocados por la vibración de la maquinaria para las obras de pavimentación.

Concretamente se señala lo siguiente:

“Así pues, se afirma que la causa de las grietas es la vibración provocada por la maquinaria pesada que intervino en las obras de pavimentación de la autovía FV101. Los

camiones de gran tonelaje, las motoniveladoras y en especial los rodillos vibrantes usados para la compactación de las bases y subbases de la autovía, producen una fuerte vibración que se transmite a todos los edificios próximos. En este caso fue tan fuerte que agrietó por completo pavimentos, azulejos paredes y techos llegando incluso a desplazar de su sitio instalaciones de la casa generando así problemas de humedades también.”

En cuanto a la valoración de los daños en el informe se concluye que el arreglo de los mismos asciende a la cantidad de SIETE MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y CUATRO EUROS CON DOCE CÉNTIMOS (7.684,12€).

(...)

Por otro lado, como consecuencia de que no se han respetado las distancias legalmente establecidas en la legislación de carreteras respecto a las edificaciones colindantes con la citada autovía y al haber construido dicha autovía tan cerca de la vivienda, la misma ha perdido significativamente su valor.

Esta circunstancia se ve corroborada con el informe que se adjunta como documento número Seis, en donde se plasma que “la implantación con su actual trazado de la autovía se produce, incumpliendo las premisas, en cuanto a las franjas de Protección y la línea límite de edificación que establece la Ley de Carreteras de Canarias, Ley 9/1991 de 8 de mayo (BOC 63, de 15.5.1991). En particular las distancias de protección que establece de manera diáfana la Ley y que, al reflejarlas sobre la cartografía de la urbanización, afecta a la Manzana RU 12 de la Urbanización (...), en la zona denominada (...) del Término Municipal de (...)”. Y ello ha producido una depreciación del valor de la vivienda”.

En concreto en el informe se llega a la siguiente conclusión:

“Conforme a lo expuesto en el punto 1º que indica la razón del encargo de la valoración sobre los inmuebles, en la fecha de hoy 15/06/2019, con los criterios y métodos de valoración utilizados, con la documentación e información que se nos ha aportado, con las comprobaciones que hemos realizado, es nuestra opinión que la depreciación del inmueble y todo lo que le es accesorio para la parcela A1-8 de la Manzana RU-12 de la Urbanización (...), en la zona denominada (...) del término municipal de (...) es de: 98.254,35€ (NOVENTA Y OCHO MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS)”.

Por parte de mi representada ya se han presentado diversos escritos acreditativos de lo anterior y reclamando una solución y la reparación de los daños sin que ninguno de ellos haya sido atendido, al margen de buenas palabras de los técnicos correspondientes.

Se aporta, como documento número Siete, escrito presentado en esa Consejería el 17 de septiembre de 2018, junto con dicho escrito consta aportado informe en el que se constata lo expresado con respecto a la cercanía de la carretera a la urbanización y el incumplimiento generado con respecto a las distancias.

(...) Con independencia de la reclamación correspondiente por no haberse respetado las distancias y haber provocado una depreciación del valor de la vivienda, se solicita la instalación inmediata de las barreras acústicas correspondientes».

Se aportan, junto a la reclamación, los siguientes documentos: Poder de representación, Nota simple informativa acreditativa de la titularidad de la vivienda, Anuncio del BOC en el que se publica la adjudicación de la consultoría y asistencia técnica para el control y vigilancia de las obras del Eje Insular de Fuerteventura, tramo: La Caldereta-Corralejo, Anuncio del BOC en el que se publica la adjudicación definitiva del contrato de las obras citadas en el párrafo anterior, Informe técnico elaborado por arquitecto técnico de valoración de los daños, Informe técnico de estudio topográfico en el que se exponen mediciones de distancias, así como escrito presentado en la Consejería de Obras Públicas y Transportes el 17 de septiembre de 2018 por representante legal de la reclamante, que es presidenta de la Comunidad, si bien no actúa como tal, solicitando reunión y solución de los problemas.

III

1. En cuanto a la tramitación del procedimiento, no se aprecia la existencia de irregularidades que, por provocar indefensión a la reclamante, impidan un pronunciamiento sobre el fondo de la cuestión planteada.

No obstante, se ha sobrepasado el plazo máximo de seis meses para resolver (arts. 21.2 y 91.3 LPACAP), sin embargo, aun expirado este, y sin perjuicio de los efectos administrativos y en su caso económicos que ello pueda comportar, sobre la Administración pesa el deber de resolver expresamente (art. 21.1 y 6 LPACAP).

2. Los principales trámites del procedimiento de responsabilidad patrimonial que constan en el expediente son los siguientes:

- El 28 de junio de 2019 se remite la reclamación junto con la documentación aportada al Área de Carreteras de la Dirección General de Infraestructura Viaria, solicitando la emisión de informe preceptivo. Tal informe se emite el 1 de agosto de 2019 señalándose en el mismo:

«1. Respecto de los daños ocasionados por vibraciones en la vivienda:

En primer lugar, respecto a este concepto reclamado es necesario indicar que el informe técnico aportado y redactado por el arquitecto técnico (...), no justifica ni aporta ningún dato de los que pueda concluirse que existe relación de causalidad entre los daños

producidos en las viviendas y las obras ejecutadas. Tan solo se limita a citar que “se afirma que la causa de las grietas es la vibración provocada por la maquinaria pesada (...)”.

En diciembre de 2016 se procedió, por parte del contratista de las obras, a realizar un estudio técnico del alcance las vibraciones producidas por la utilización de maquinaria pesada, dada la proximidad de las obras a las viviendas de la urbanización (...), entre otras. El objeto de este estudio consistía en la recogida de datos de las vibraciones sobre el terreno, en la zona de obras cercana a las urbanizaciones colindantes. Se estudiaron distintos tipos de vibraciones; estructurales transitorias, estructurales permanentes y permanentes particulares de los forjados. Dicho informe fue redactado por el ingeniero técnico de minas, (...), con fecha 12 de diciembre de 2016.

Los resultados obtenidos en dicho estudio han sido comparados con los valores de referencia de las distintas normativas de aplicación (Normativa DIN 4150, Parte 3 (1999), Normativa SN 640312 (1978), Directriz KDT 046/72 (1972), Normativa ISO 4866 (1990)) y las Ordenanzas Municipales (Ordenanza para la protección del Medio Ambiente Urbano contra Ruidos y Vibraciones (B.O. Provincia de Las Palmas, 31 de julio de 1992)).

A la vista de los datos obtenidos en el estudio de vibraciones y la normativa aplicable, el estudio concluye que las vibraciones originadas por la ejecución de las obras no son susceptibles de afectar las edificaciones existentes.

Se adjunta informe del estudio de vibraciones, como anexo 1 al presente informe, en formato digital.

2. Solicitud de instalación de barreras acústicas que minoricen los ruidos:

El proyecto de construcción vigente contempla una partida para la realización de una campaña de campo para la medición del ruido en zonas habitadas cercanas a la traza a lo largo del corredor, de conformidad con la medida correctora nº30 del estudio de impacto ambiental. La previsión de realización de dicha medición consistía en realizarla una vez la vía fuese abierta al tráfico con la totalidad de sus carriles, en aras de tomar valores reales del ruido efectivamente producido por el tráfico circulante, motivo por el cual no ha sido realizada con anterioridad, toda vez que la puesta en servicio de la citada infraestructura tuvo lugar a finales de febrero del presente. En el momento de redacción del citado estudio de impacto ambiental, se establecieron los límites sonoros admisibles en 65 dB, en horario diurno, y 55 dB en el periodo nocturno, en zonas residenciales como resulta ser el caso que nos ocupa. Comoquiera que, a día de hoy, las obras se encuentran suspendidas, dicha medición queda supeditada al eventual levantamiento de la suspensión. En caso de advertirse que se superen dichos niveles o los legalmente establecidos por cualquier normativa de aplicación, se procederá a la instalación de las demandadas pantallas acústicas. Igualmente resulta oportuno citar que la previsión del proyecto de construcción, cuya fecha de redacción fue la de diciembre de 2003, consistía en la instalación de pantallas acústicas de metacrilato y altura de 2.75 metros en una zona distinta a la solicitada por el demandante, no

contemplando expresamente la instalación de protecciones acústicas en la ubicación solicitada. Dicha previsión se plasmó en los planos de planta de medidas correctoras con los que contaba dicho documento.

3. Distancias legales y reglamentarias entre la carretera y las viviendas:

El Reglamento de Carreteras de Canarias, según Decreto 131/1995 en base a la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, en su Título Tercero, Capítulo Primero, art. 58 establece el Uso y Defensa de la Carretera, Limitaciones de la propiedad en Dominio Público, Servidumbre, Afección y Línea Límite Edificación en la Red Regional de Carreteras y en su Disposición Transitoria Segunda establece los anchos de cada franja en metros, y si observamos que el tipo de carretera que tratamos está catalogada como Autovía, la línea límite de edificación resulta ser de 30 metros.

Según el art. 85.1 del Reglamento de Carreteras, “En los tramos de carreteras que discurran total o parcialmente por núcleos de población, la línea límite de edificación se fijará atendiendo a la seguridad viaria mediante la ordenación de los márgenes y el adecuado control de accesos, de acuerdo con el tipo de carretera. Teniendo en cuenta las condiciones indicadas, la línea límite de edificación podrá situarse a distancia inferior a la establecida en general para la carretera, siempre que lo permita el correspondiente planeamiento urbanístico o lo solicite así el Ayuntamiento correspondiente y lo autorice el titular de la carretera (...)”.

A través de la empresa adjudicataria de los servicios de control y vigilancia de las obras, se han comprobado las distancias mediante medios topográficos, pudiendo concluirse que las fachadas más próximas de las viviendas de dicha urbanización se sitúan a una distancia de entre 20 y 30 metros, respecto a la línea blanca de la calzada izquierda de la citada vía FV-1. Se adjunta dicho plano al presente informe, como anexo número 2.

No obstante, es necesario indicar que el presente proyecto de obras contó con todas las autorizaciones necesarias para su aprobación, por lo que a falta de la aportación de datos por parte del recurrente que demuestren lo contrario, previsiblemente fue la construcción de las viviendas la que invadió una zona afectada por la línea límite de edificación.

Cabe citar que, con fecha de 9 de julio de 2001, la Viceconsejería de infraestructura de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, emitió informe al Proyecto de Avance del Plan General de La Oliva, estableciendo una serie de condicionantes en cuanto afecta a la carretera de Interés Regional FV-1 y a la Futura Autovía (actualmente FV-1, ya ejecutada), que establece el expediente del Estudio Informativo para el tramo de Puerto del Rosario a Corralejo. En dicho informe, comoquiera que no se había aprobado el trazado definitivo de la Futura Autovía, se establecía que debería incorporarse al Planeamiento el trazado de la carretera que figuraba en el Estudio Informativo y los enlaces autorizados para los Planes Parciales PSR-5 (Urbanización que se cuestiona en el

presente informe), SAU-2 Villas Club y el de 570 Hectáreas en Corralejo. En dicho informe de la Viceconsejería al Ayuntamiento de La Oliva, se determinaban los anchos de franjas a tener en cuenta en zonas de dominio público y zonas de servidumbres y afección así como las distancias de la edificación a la línea exterior del borde de la calzada. Se adjunta dicho documento como anexo 3 al presente informe.

Por último, en caso de que se confirmase que la afección de la línea límite de edificación a las viviendas ha venido causada por la Administración, se propone en aras de evitar los perjuicios que las mismas pudieran sufrir por dicho efecto, se proceda, de conformidad con el citado artículo 85 del Reglamento de Carreteras de Canarias, al establecimiento de la línea límite de edificación a tal distancia de forma que las viviendas sean exteriores a la zona de protección.

Por último, y con el objeto de dar respuesta a lo planteado por el oficio de la Secretaría General Técnica en el que se solicita que se identifique a quien corresponde responsabilidad de daños producidos, se informa que, a la vista de lo expuesto, no puede concluirse que los aspectos reclamados estén causados por las obras, por lo que resulta innecesaria dicha declaración de responsabilidad».

- Mediante Orden del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Viviendas, de 14 de agosto de 2019, se admite a trámite la reclamación presentada y se acuerda el inicio del procedimiento, de lo que recibe notificación la interesada el 30 de septiembre de 2019.

- El 16 de septiembre de 2019 se concede trámite de audiencia a la interesada, dándosele traslado del informe del Servicio, de lo que recibe notificación el 24 de septiembre de 2019, presentando escrito de alegaciones el 8 de octubre de 2019, en las que se señala, en síntesis: en el informe (febrero 2019) elaborado por el arquitecto técnico (...) se llega a la conclusión de que los daños a la vivienda son provocados por la vibración de la maquinaria para las obras de pavimentación de la autovía en cuestión; el estudio de vibraciones, en que se apoya la Administración para contradecir lo afirmado en el anterior informe del arquitecto técnico (...), no puede ser acogido ya que se lleva a cabo en diciembre de 2016, mucho antes de acabar las obras, por lo que se funda en meras previsiones, no en realidades constatadas en la ejecución de la obra y en sus efectos en la vivienda del interesado, como sucede con el informe aportado; en aquel estudio de vibraciones se hacen simulaciones sin tener en cuenta el verdadero uso y empleo real de la maquinaria cuando se ejecutaban las obras. En el momento real de ejecución de la obra se utilizó numerosa maquinaria cuyo ruido y vibración y peso no es comparable, e incluso de forma simultánea, provocando vibraciones muchísimo más elevadas;

analizando las conclusiones finales del estudio de vibraciones, se advierte que no se acredita qué ocurre si la maquinaria se coloca en un punto más cercano a las viviendas y qué pasa cuando hay un gran número de máquinas y camiones trabajando a la vez, no se hace una medición precisa sino aproximada, dado que no se estaban ejecutando las obras, y se alude a la zona de (...) y no a la de (...), la cual está mucho más cerca de la carretera; además el estudio fue encargado por la unión temporal de empresas que ejecutaba las obras y lo firma un ingeniero que trabaja para ésta; se han producido los daños propios de unas vibraciones, se niega lo evidente, amparándose en un estudio de 2016; los ruidos son sumamente molestos por la continua circulación de vehículos y es manifiesto que el nivel de ruido supera lo legalmente establecido, por lo que es necesaria la instalación de barreras acústicas; no se han respetado las distancias legalmente establecidas en la legislación de carreteras respecto a las edificaciones colindantes con la autovía, lo que entiende acreditado con el informe del arquitecto (...) y el informe del ingeniero técnico en topografía (...); la propuesta de la Administración de, en su caso, proceder conforme al art. 85 del Reglamento de Carreteras de Canarias es inviable, ya que estamos ante una carretera ya casi finalizada y unas viviendas construidas con anterioridad; no se ha dado respuesta a la solicitud fundada en los arts. 190 y 196.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, a fin de que se determinara si la responsabilidad correspondía a la Consejería, a la contratista o al redactor del proyecto y se notificase la correspondiente resolución, interrumpiendo el plazo de prescripción.

- El 13 de diciembre de 2019 se da traslado de las anteriores alegaciones al Área de Carreteras de la Dirección General de Infraestructura Viaria a fin de que se emita informe al respecto, sin que conste el mismo.

- El 20 de febrero de 2020 fue otorgado trámite de audiencia a la UTE (...) - (...), como contratista de consultoría y asistencia técnica para control y vigilancia de las obras, así como a la UTE (...), como contratista de la ejecución de la obra pública de referencia, no constando alegaciones.

- El 1 de junio de 2020, el Servicio de Régimen Jurídico reitera la solicitud de nuevo informe del Área Técnica de la Dirección General de Infraestructura Viaria, en especial sobre las cuestiones que expresamente se plantean, añadiendo otras el 16 de junio de 2020. Tal informe complementario se emite el 19 de agosto de 2020 en los siguientes términos:

«Los técnicos que integran la dirección de las obras de referencia, emitieron informe técnico el 1 de agosto de 2019, con la información solicitada y los estudios técnicos existentes referentes a los supuestos daños producidos en las viviendas. (...) Dicho informe se reitera, y se complementa con los datos nuevamente solicitados por ese servicio, en respuesta a lo solicitado en los oficios de 1 y 19 de junio de 2020, lo que se informa a continuación:

1.- En relación a la fecha de la realización de los trabajos en la zona, cabe decir que la ejecución de las obras consistió en varias fases de trabajo en dicha ubicación, todas ellas llevadas a cabo durante los últimos años del contrato, por cuanto la autovía en construcción sustituyó a la carretera convencional anterior (FV-101). Mediante los partes diarios de trabajo, realizados por la empresa contratada para el control y vigilancia de las obras durante su ejecución, se observan las siguientes tareas realizadas en la zona objeto de análisis, que se detallan a continuación:

◦En abril de 2015, se realiza excavación en roca de la calzada derecha (calzada más alejada de las viviendas). La excavación en roca se realiza mediante una retroexcavadora con pica para la destrucción de la misma.

◦En mayo de 2015, se comienzan los trabajos de extendido de material de tierras, como es la capa de suelo seleccionado.

◦En los posteriores meses de ese mismo año, se continúan con los extendidos de las capas de tierras necesarias para la construcción de la carretera, como es la zahorra. Los extendidos de capas de tierras para la construcción de la carretera conlleva riego de agua y compactación mediante rodillo con vibración.

◦En noviembre de 2016, se procede a la realización del riego de imprimación, la cual no requiere sino un riego mediante aspersión, no siendo maquinaria pesada.

◦En diciembre de 2016, se comienzan los trabajos de la calzada izquierda (calzada más cercana a las viviendas), demoliendo el asfalto de la vía existente y comienzan los trabajos de excavación en roca, siendo necesario la utilización de retroexcavadora con pica.

◦Desde enero hasta mayo de 2017, se continúan los trabajos de excavación en roca mediante retroexcavadora con pica en toda la calzada izquierda, hasta su finalización.

◦En junio de 2017, se comienzan los trabajos de ejecución de las respectivas capas de tierras, en la misma calzada, con su compactado de rodillo con vibración.

◦En septiembre de 2017, se ejecuta un cruce de servicio afectado de media tensión en la calzada izquierda, junto a la urbanización de (...), con los medios de una pala excavadora y posterior hormigonado.

◦En noviembre de 2017, se elabora la mediana entre calzadas, mediante motoniveladora y compactado de rodillo con vibración.

«En enero de 2018, se comienza el hormigonado de dicha cuneta.

«En los meses de abril a septiembre de 2018, se extiende y nivela, en la calzada izquierda la última capa de tierras, la zahorra, con el procedimiento ya mencionado en puntos anteriores.

«Desde octubre a diciembre de 2018, se extienden las capas de asfalto, sin originar vibraciones, ya que su compactación mediante rodillos metálicos es muy leve.

«En diciembre de 2018, se procede a colocar las barreras metálicas de protección de la calzada.

«En enero de 2019, se instala la señalización horizontal, dando paso al tráfico en la nueva calzada.

«Con fecha de 27 de febrero de 2019, se firma de Acta de Comprobación de las obras para la puesta en servicio de la Infraestructura, cuya copia se adjunta al presente informe.

Por tanto, podemos concluir que la última fecha, según la información existente en los partes diarios de trabajo, elaborados por la empresa adjudicataria de los servicios de control y vigilancia durante la ejecución de las obras, en la que se realizan trabajos susceptibles de producir vibraciones se corresponde con septiembre de 2018.

2. Respecto a los planeamientos urbanísticos en la zona, en el informe técnico anterior en su punto 3 “Distancias legales y reglamentarias entre la carretera y las viviendas”, se aportó datos de los informes emitidos por esta Consejería, donde se informaba de la Infraestructura prevista a realizar como futura FV-1. Cabe además añadir que el 3 de junio de 1998 se firma la Aprobación del Expediente de Información Pública y Definitiva del Estudio Informativo de la “Carretera Corralejo - Puerto del Rosario - Morro Jable”.

Con fecha de 20 de julio de 1998, y con registro de salida n.º 42-1036, se informa el Planeamiento Urbanístico Plan Parcial PSR-5, en el T.M. de La Oliva, con pronunciamiento DESFAVORABLE a dicha figura de planeamiento, detallándose varios puntos de los cuales entre otros se comunica la ejecución de la futura autovía FV-1 y las distancias de uso y defensa de la misma, amparada por el Reglamento de Carreteras de Canarias. Adjunto a este informe se presentaba un plano donde se detallaba la situación de la carretera y sus distancias de protección.

Se adjunta documento de aprobación del expediente de información pública y el informe de respuesta al Planeamiento Urbanístico Plan Parcial PSR-5, con su respectivo plano.

3. Además de los informes urbanísticos emitidos por esta Consejería al Ayuntamiento La Oliva, ya mencionados en el informe técnico anterior en su punto 3, también se hizo una comunicación a dicho Ayuntamiento el 15 de enero de 2008, informando del comienzo de la ejecución de las obras. Se adjunta documento.

4.Finalmente, y en lo que respecta a la valoración de los daños de la edificación y su devaluación, no se considera que dicha tarea deba ser realizada por el equipo técnico responsable de la dirección de las obras, puesto que la misma está integrada por ingenieros civiles, no siendo competentes en el ámbito de la edificación. En el informe anterior emitido por este equipo técnico, se aportó un estudio de vibraciones en el punto 1, que se decidió realizar a causa de algunas de las reclamaciones expuestas por algunos de los vecinos de la urbanización, y en el que se detallan los resultados ya expuestos anteriormente y que así reiteramos, basándonos en estudios reales y la normativa aplicable.

En relación a lo solicitado acerca de los niveles de ruido existentes en el ámbito de la vivienda, se informa lo siguiente:

- El proyecto de construcción vigente contempla una partida para la realización de una campaña de campo para la medición del ruido en zonas habitadas cercanas a la traza a lo largo del corredor, de conformidad con la medida correctora n.º 30 del estudio de impacto ambiental. La previsión de realización de dicha medición consistía en realizarla una vez la vía fuese abierta al tráfico con la totalidad de sus carriles, en aras de tomar valores reales del ruido efectivamente producido por el tráfico circulante. En el momento de redacción del citado estudio de impacto ambiental, se establecieron los límites sonoros admisibles en 65 dB, en horario diurno, y 55 dB en el periodo nocturno, en zonas residenciales como resulta ser el caso que nos ocupa. La citada infraestructura, para el tramo que se trata en este informe, fue puesta en servicio a finales de febrero del 2019. Comoquiera que, a día de hoy, las obras se encuentran suspendidas desde el 29 de junio de 2019, dicha medición queda supeditada al eventual levantamiento de la misma, no contando esta Dirección General con otros medios para poder realizarla. En caso de advertirse que se superasen dichos niveles o los legalmente establecidos por cualquier normativa de aplicación, se procederá a la instalación de las demandadas pantallas acústicas. Igualmente resulta oportuno citar que la previsión del proyecto de construcción, cuya fecha de redacción fue la de diciembre de 2003, consistía en la instalación de pantallas acústicas de metacrilato y altura de 2.75 metros en una zona distinta a la solicitada por el demandante, no estando contemplada la instalación de protecciones acústicas en el entorno de la ubicación solicitada.

- El nivel sonoro que se pueda registrar tanto en el exterior como en el interior de la vivienda, no se considera que pueda experimentar variaciones significativas entre la distancia actual y la de 30 metros con respecto a la autovía.

- Efectivamente, si se constata la existencia de niveles sonoros superiores a los legalmente establecidos, se considera que los mismos podrían atenuarse hasta aquellos permitidos, mediante la instalación de las pantallas acústicas oportunas».

- Conferido trámite de audiencia nuevamente a la UTE (...)-(...), y a la UTE (...), el 13 de octubre de 2020, debidamente notificado, la UTE (...) presenta escrito de alegaciones el 12 de noviembre de 2020 señalando, por un lado, que no se les facilita

toda la información, ni siquiera la reclamación presentada, al tiempo que afirma que es la primera noticia que tiene de los daños, que desconoce los informes descriptivos de los mismos, niega responsabilidad y se opone a la valoración, para, finalmente concluir que, sin perjuicio de que se opone a la valoración de aquella depreciación por carecer de bases objetivas para su cálculo y ser fruto de la arbitrariedad, en todo caso, no consta acreditado que el ruido procedente de la carretera exceda de 65 dB en horario diurno y 55 dB en horario nocturno, ni de ningún otro umbral máximo normativamente establecido. Considera, finalmente, que, aun en el caso de que el ruido fuera excesivo, la UTE que representa carecería absolutamente de responsabilidad ya que ha llevado a cabo la obra de la carretera de acuerdo con el Proyecto de Ejecución de obra y cumpliendo todas las prescripciones técnicas y medioambientales contenidas en el mismo y en el resto de documentos contractuales, por lo que la responsabilidad en los ruidos será, en su caso, atribuible a las imprevisiones del Proyecto.

- Habiéndose presentado recurso contencioso-administrativo por la reclamante por desestimación presunta de su reclamación, por medio de Resolución del Secretario General Técnico de 16 de noviembre de 2020 se acuerda la remisión del expediente y el emplazamiento de las UTES interesadas para que puedan personarse en el procedimiento ordinario n.º 389/2020, sustanciado en la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Las Palmas de Gran Canaria), Sección Primera, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias.

- Otorgado nuevo trámite de audiencia a la interesada el 12 de enero de 2021, se presentan alegaciones el 2 de febrero de 2021 en las que, además de indicarse su extemporaneidad por haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo (lo que no obsta la emisión de Resolución por la Administración en tanto no se haya resultado en vía judicial), -además de introducir erróneamente, por transcribir idénticas alegaciones a las efectuadas en la reclamación de otro interesado en igual asunto, (...), estar de acuerdo con corrección de cuantía indemnizatoria, lo que no ocurre en este caso-, se señala:

1) *«De octubre a diciembre de 2018 se están extendiendo las capas de asfalto, que por supuesto pueden suponer vibraciones, sea como fuere, el propio informe como fecha septiembre de 2018».*

2) Respecto al planeamiento del Ayuntamiento de La Oliva, considera que si la Consejería de Obras Públicas hubiera tenido conocimiento de que el Ayuntamiento no respeta sus trazados debería haber adoptado las actuaciones correspondientes.

3) Es irrelevante que se comunicara o no al Ayuntamiento el inicio de las obras.

4) Por lo que se refiere a los niveles de ruido, considera sorprendente que no se hayan realizado dichas mediciones, ni instalado pantallas de protección acústica.

5) La autovía se ha ejecutado a menos distancia de las viviendas de la establecida legal y reglamentariamente.

6) El representante de la UTE se opone a la reclamación por no considerar que la UTE sea la responsable.

7) Solicita medición de ruidos.

- El 5 de febrero de 2021 se emite Propuesta de Resolución desestimatoria de la reclamación formulada, y, en igual sentido consta Proyecto de Orden de 8 de febrero de 2021, informado favorablemente por el Servicio Jurídico el 5 de marzo de 2021.

IV

1. Como se ha señalado anteriormente, la Propuesta de Resolución desestima la reclamación de la interesada, partiendo, respecto de los daños por depreciación de la vivienda de una prescripción respecto de la que ya nos hemos pronunciado en el Fundamento I.7 del presente Dictamen, para concluir que no es extemporánea, en contra de lo afirmado por la Propuesta de Resolución.

2. No obstante, la Propuesta de Resolución entra en el fondo del asunto respecto de todos los daños reclamados para concluir, en cuanto a los daños en la estructura de la vivienda, que no se ha probado su nexo de causalidad con las obras, y, respecto de la pérdida de valor de la vivienda, la ausencia de antijuridicidad, procediendo desestimar la reclamación, concluyendo además que las barreras acústicas, en su caso, deben reclamarse al promotor de las viviendas.

3. Pues bien, como, adecuadamente, señala la Propuesta de Resolución, del examen del expediente y los distintos informes procede desestimar la reclamación efectuada, cabiendo distinguir:

1) Los daños en la vivienda como consecuencia de las vibraciones de la obra.

Respecto de tales daños, como se deriva del informe del Servicio, emitido el 1 de agosto de 2019, no cabe imputar responsabilidad a la Administración por tales daños,

dada la ausencia de nexo causal entre éstos y las obras a las que se imputan por la interesada. Así, aquel informe desvirtúa el informe pericial de parte, con fundamento en lo siguiente:

«1.Respecto de los daños ocasionados por vibraciones en la vivienda:

En primer lugar, respecto a este concepto reclamado es necesario indicar que el informe técnico aportado y redactado por el arquitecto técnico (...), no justifica ni aporta ningún dato de los que pueda concluirse que existe relación de causalidad entre los daños producidos en las viviendas y las obras ejecutadas. Tan solo se limita a citar que “se afirma que la causa de las grietas es la vibración provocada por la maquinaria pesada (...)”».

A lo que añade dicho informe del Servicio:

«En diciembre de 2016 se procedió, por parte del contratista de las obras, a realizar un estudio técnico del alcance las vibraciones producidas por la utilización de maquinaria pesada, dada la proximidad de las obras a las viviendas de la urbanización (...), entre otras. El objeto de este estudio consistía en la recogida de datos de las vibraciones sobre el terreno, en la zona de obras cercana a las urbanizaciones colindantes. Se estudiaron distintos tipos de vibraciones; estructurales transitorias, estructurales permanentes y permanentes particulares de los forjados. Dicho informe fue redactado por el ingeniero técnico de minas, (...), con fecha 12 de diciembre de 2016.

Los resultados obtenidos en dicho estudio han sido comparados con los valores de referencia de las distintas normativas de aplicación (Normativa DIN 4150, Parte 3 (1999), Normativa SN 640312 (1978), Directriz KDT 046/72 (1972), Normativa ISO 4866 (1990)) y las Ordenanzas Municipales (Ordenanza para la protección del Medio Ambiente Urbano contra Ruidos y Vibraciones (B.O. Provincia de Las Palmas, 31 de julio de 1992)).

A la vista de los datos obtenidos en el estudio de vibraciones y la normativa aplicable, el estudio concluye que las vibraciones originadas por la ejecución de las obras no son susceptibles de afectar las edificaciones existentes.

Se adjunta informe del estudio de vibraciones, como anexo 1 al presente informe, en formato digital».

Asimismo, en contra de las alegaciones efectuadas por la reclamante, señalando que tales estudios de vibraciones se hicieron antes de la obra, no correspondiéndose con la verdadera maquinaria usada en ella, señala la Propuesta de Resolución, que *«no consta acreditado que se emplearan más máquinas y vehículos y trabajando al mismo tiempo y más cerca de las viviendas de modo que produjeran vibraciones superiores a las previstas en el estudio previo, como pretende la reclamante».*

A mayor abundamiento, en contra de la existencia de nexo causal entre el daño alegado y las obras de la carretera, añade la Propuesta de Resolución:

«Al respecto cabe señalar que, entre las numerosas viviendas de aquella urbanización, incluso entre las que están en semejante distancia a la carretera, solo dos viviendas, la de (...) y la de (...) (procedimiento RP 7/2019), han reclamado por daños, por lo que no parece que estos puedan ser imputables a las vibraciones causadas en la ejecución de aquella obra pública».

Además, tal y como ha señalado en su informe complementario de 19 de agosto de 2020 el Área Técnica de la Dirección General de Infraestructura Viaria, las obras en la calzada más próxima a la vivienda del reclamante ya habían comenzado desde diciembre de 2016, con la utilización de retroexcavadora con pica para demoler el asfalto de la vía existente y excavar en roca, por lo que ha quedado acreditado que el estudio técnico realizado por el contratista para determinar el alcance de las vibraciones producidas por la maquinaria pesada en las viviendas cercanas coincide con el comienzo de las obras en la zona más próxima a las viviendas, como, por otra parte, se puede observar en las fotografías incluidas en dicho informe técnico.

2) Daños por depreciación de la vivienda por la proximidad de la carretera.

Amén de no acreditarse el ruido excesivo en las viviendas por la proximidad de la carretera, tal y como se informa por el Servicio y alega la UTE (...), pues no supera los límites legales, hemos de pronunciarnos acerca de la antijuridicidad o no de tales daños.

En tal sentido, tal y como señaláramos en nuestro Dictamen 94/2021, debe recordarse:

«El art. 17 de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias (LCC), señala en su art. 17, que, por constituir obras de utilidad pública, las actuaciones relativas a carreteras regionales o insulares no estarán sujetas a licencia municipal, si estuviesen contempladas en la forma proyectada en los documentos de planeamiento urbanístico municipal vigentes o, no estándolo, se hayan cumplido los requisitos establecidos en el apartado Uno del artículo anterior.

Por su parte, el art. 16 LCC dispone:

“Artículo 16.

Uno. En el caso de construcción de nuevas carreteras regionales o insulares, o tramos de ellas, así como modificaciones significativas de las existentes, no recogidas en el Planeamiento Urbanístico Municipal vigente, la Administración que la promueva deberá

remitir el correspondiente estudio, que permita una correcta interpretación de lo proyectado, a las Corporaciones Locales afectadas, disponiendo éstas de dos meses para devolver el informe que estimen pertinente acerca del trazado, características y conveniencia de la vía prevista. Transcurrido dicho plazo sin que exista contestación, se entenderá otorgada la conformidad. En caso de existir disconformidad, resolverá el Gobierno de Canarias.

En el plazo de dos meses a partir de la aprobación definitiva del proyecto de una carretera, las Corporaciones Locales afectadas deberán proceder a iniciar el trámite de modificación de sus respectivos planteamientos urbanísticos, adaptándolos a las nuevas circunstancias”.

El art. 47.Uno LCC señala que en los tramos de carretera que discurran total o parcialmente por núcleos de población, la línea límite de edificación se fijará atendiendo a la seguridad viaria mediante la ordenación de los márgenes y el adecuado control de accesos, de acuerdo con el tipo de carretera. Teniendo en cuenta las condiciones indicadas, la línea límite de edificación podrá situarse a distancia inferior a la establecida en general para la carretera, siempre que lo permita el correspondiente planeamiento urbanístico o lo solicite así el Ayuntamiento correspondiente y lo autorice el titular de la carretera. Cuando exista espacio para ello se establecerá una franja ajardinada de separación de la carretera que sirva de protección a la zona edificable.

El art. 47 Dos LCC dispone que cuando los terrenos situados en márgenes de carreteras sean clasificados como urbanizables, se deberá contemplar, además de las condiciones indicadas en el apartado anterior, la protección de la calidad de vida en las futuras urbanizaciones, mediante el establecimiento de una franja ajardinada de separación de la carretera que proteja a los usuarios de la zona urbana de los ruidos y contaminación producidos en la carretera.

El art. 48 de la misma Ley, por su parte, dispone que el otorgamiento de licencias para usos y obras en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección de los tramos de una carretera que discurran por suelo clasificado como urbano o correspondan a una travesía, compete al Ayuntamiento correspondiente previo informe preceptivo del titular de la misma.

Finalmente, el art. 26.5 LCC señala que serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que causen por su utilización, en tanto que el art. 44.1 del Reglamento de dicha ley, aprobado por Decreto 131/1995, de 11 de mayo, dispone que las limitaciones, prohibiciones, servidumbres y afecciones que se establecen en la LCC tienen la naturaleza de limitaciones generales de la propiedad, en favor del servicio público viario, y no serán objeto de indemnización por el posible demérito que puedan ocasionar a los terrenos afectados, salvo los casos en que expresamente se disponga.

Esta previsión reglamentaria no debe ser obstáculo para el reconocimiento de una indemnización si se cumple con los requisitos legales y jurisprudenciales previstos para ello, dado que el sistema de responsabilidad establecido en la legislación básica de régimen jurídico y procedimiento administrativo común es aplicable en todas las Administraciones Públicas, sin que una norma reglamentaria autonómica pueda contradecir la legislación básica».

Pues bien, la reclamante señala que la distancia entre la vivienda y la carretera no respeta la exigida como línea límite de edificación, aportando dos informes técnicos al efecto, uno de los cuales representa gráficamente en planta la vivienda atravesada por aquella línea límite. Sin embargo, el informe del Servicio, de 1 de agosto de 2019, tras reconocer que las fachadas de las viviendas de esta urbanización (...) más próximas a la carretera se sitúan a una distancia de entre 20 y 30 metros de la misma, y que, al tratarse de una autovía la línea límite de edificación ha de estar en principio a 30 metros, conforme a la disposición transitoria segunda del Reglamento de Carreteras de Canarias, sin embargo, existen excepciones a esa regla general y, además, el hecho de que la urbanización residencial y sus viviendas se ejecutaran antes que la carretera resulta irrelevante a estos efectos pues ambas obras, la urbanización residencial privada y la autovía, se contemplaban en el planeamiento territorial y urbanístico con anterioridad, hasta el punto que el Plan Parcial PSR-5 que ordena aquel suelo entonces urbanizable fue aprobado de modo condicionado a que el promotor cediera suelo para la carretera y adoptara medidas que amortiguaran el efecto de la proximidad a la misma.

En relación con tales excepciones, tal y como señalamos al hilo de la normativa citada, ciertamente el art. 47.2 de la Ley de Carreteras de Canarias establece que cuando los terrenos situados en márgenes de carreteras sean clasificados como urbanizables, se deberá contemplar, además de las condiciones indicadas en el apartado anterior, la protección de la calidad de vida en las futuras urbanizaciones, mediante el establecimiento de una franja ajardinada de separación de la carretera que proteja a los usuarios de la zona urbana de los ruidos y contaminación producidos en la carretera, estableciendo, por su parte el art. 85 del Reglamento de Carreteras de Canarias:

«1.En los tramos de carretera que discurran total o parcialmente por núcleos de población, la línea límite de edificación se fijará atendiendo a la seguridad viaria mediante la ordenación de los márgenes y el adecuado control de accesos, de acuerdo con el tipo de carretera. Teniendo en cuenta las condiciones indicadas, la línea límite de edificación podrá situarse a distancia inferior a la establecida en general para la carretera, siempre que lo

permita el correspondiente planeamiento urbanístico o lo solicite así el Ayuntamiento correspondiente y lo autorice el titular de la carretera. Cuando exista espacio para ello se establecerá una franja ajardinada de separación de la carretera que sirva de protección a la zona edificable (art. 47.1 L.C.C.).

2.Cuando los terrenos situados en márgenes de carreteras sean clasificados como urbanizables, se deberá contemplar, además de las condiciones indicadas en el apartado anterior, la protección de la calidad de vida en las futuras urbanizaciones, mediante el establecimiento de una franja ajardinada de separación de la carretera que proteja a los usuarios de la zona urbana de los ruidos y contaminación producidos en la carretera (art. 47.2 L.C.C.), y se estudiará la posibilidad de incluir en el proyecto la instalación de barreras sónicas que, armonizando con el entorno, aislen acústicamente y prevengan la contaminación de las urbanizaciones colindantes».

En el presente caso, la autovía estaba ya prevista en el Plan Parcial PSR-5 (Urbanización (...), donde se ubica la vivienda del reclamante) aprobado por el Ayuntamiento de La Oliva y, definitivamente, por la C.O.T.M.A.C. en sesión de 9 de abril de 2001 y publicado en el BOC de 11 de julio de 2001 y en el BOP de Las Palmas de 3 de agosto de 2001, así como en el Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, publicado en el BOC de 22 de agosto de 2001, por tanto antes de que se construyera la urbanización y las edificaciones y consecuentemente antes de que el ahora reclamante y su cónyuge adquirieran la vivienda en fecha 28 de diciembre de 2005, con lo que ningún perjuicio se les ha producido, al ser conocedores, cuando adquirieron su vivienda, de las condiciones en las que lo hacían, con previsión de la vía por cuya existencia ahora reclaman.

Finalmente, como bien señala la Propuesta de Resolución, el acuerdo de la C.O.T.M.A.C. adoptado en sesión de 9 de abril de 2001, publicado en el BOC de 11 de julio de 2001, aprueba definitivamente la modificación puntual de las Normas Subsidiarias de La Oliva en el ámbito del sector del S.A.U. PSR-5 y aprueba definitivamente el Plan Parcial PSR-5 a reserva de la subsanación de los condicionantes impuestos en el informe sectorial de carreteras de 5 de abril de 2001 de la Dirección General de Obras Públicas, Viceconsejería de Infraestructuras, entre los que están los siguientes:

«-La cesión de los terrenos para la realización de la vía de interés regional, incluyendo su dominio público deberá ser previa a la aprobación del Plan Parcial o en todo caso a establecer la aprobación condicionada a ese requisito.

-Como consecuencia de compatibilizar el emplazamiento de la carretera con el asentamiento residencial que se propone a ambos márgenes de la carretera, el contenido ambiental del planeamiento deberá contemplar el condicionante de que la urbanización incorporará la zona ajardinada adyacente a la carretera de interés regional, así como las medidas de apantallamiento para la protección de ruidos que serán a cargo del promotor del PSR-5, debiendo ejecutarse durante la ejecución de la urbanización».

Así pues, el promotor de aquel Plan Parcial residencial de iniciativa privada aprobado por el Ayuntamiento de La Oliva y definitivamente por la C.O.T.M.A.C. (Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias) en sesión de 9 de abril de 2001 (publicado en el BOC de 11 de julio de 2001), no solo conocía la proximidad a la autovía sino que la asumía, así como las medidas para la corrección o amortiguación de sus efectos, como la zona ajardinada y las barreras acústicas, que a él corresponden, por lo que no es exigible a la Administración la instalación de tales pantallas, como pretende el reclamante.

Y es que, como quedó expuesto, conforme a lo establecido en el art. 85.2 del Reglamento de Carreteras de Canarias (aprobado por Decreto 131/1995, de 11 de mayo) y en el acuerdo de la C.O.T.M.A.C. de 9 de abril de 2001, publicado en el BOC de 11 de julio de 2001, que aprobó el Plan Parcial PSR-5, la ejecución de las barreras acústicas corresponde al promotor de la urbanización, por ser una de las condiciones que se establecieron por remisión al informe sectorial de carreteras de 5 de abril de 2001 de la Dirección General de Obras Públicas, parcialmente transcrito anteriormente.

Cuando en 2006 (...) adquiere su vivienda lo hace conociendo o pudiendo y debiendo conocer las circunstancias que concurrían en la misma, por lo que en su caso deberá reclamar al vendedor y al promotor que es a quien correspondía instalar las pantallas acústicas.

Por todo ello, procede desestimar los daños por depreciación del valor de la vivienda, por carecer los mismos de la nota de antijuridicidad, debiendo ser soportados por la reclamante.

En relación con esta cuestión, tal y como señaláramos en nuestro mentado Dictamen 94/2021:

«Por regla general, los ciudadanos tienen que soportar las obras públicas cuando se ejecutan conforme al planeamiento y cumpliendo los requisitos materiales y formales, que garanticen la salvaguarda del interés público, siempre que se respete el contenido normal del derecho de propiedad (la función social de la propiedad) delimitado por las leyes,

previéndose la garantía indemnizatoria del art. 33 CE cuando existe un sacrificio singular que rebase los estándares socialmente admisibles.

Si la Administración incumple las leyes, o no adopta las cautelas necesarias para evitar o minimizar los daños sobre las personas, como las distancias de las carreteras a las zonas habitadas previstas en la Ley de Carreteras o medidas preventivas de los daños (Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención de Impacto Ecológico, aplicable por razones temporales a la obra Pública en cuestión), se puede producir un sacrificio singular desproporcionado sobre los ciudadanos afectados, del que surge la obligación de expropiar o indemnizar los perjuicios causados en función de la entidad de los perjuicios producidos.

Sin embargo, de los documentos e informes obrantes en el expediente no se puede afirmar que se haya incumplido la normativa de carreteras o las medidas preventivas de los eventuales daños que originen un sacrificio singular desproporcionado sobre la vivienda en cuestión. Por el contrario, resulta acreditado que se han llevado a cabo las medidas preventivas para minimizar el impacto de la infraestructura sobre la vivienda del reclamante».

Añadiendo:

« (...) la jurisprudencia constante sobre la no antijuridicidad, con carácter general, de los daños producidos con ocasión de la ejecución obras públicas, concretamente de los perjuicios derivados de la construcción de carreteras, que en palabras del Tribunal Supremo «son meras cargas sociales que el administrado está obligado a soportar». Así, la STS de 16 de julio de 2015, Sección 6ª de lo Contencioso Administrativo (RJ 2015\3491), explica esta doctrina con el siguiente razonamiento:

“Examinaremos conjuntamente los dos motivos, en la medida que los riesgos socialmente admitidos son el parámetro que determina la antijuridicidad del daño.

Lo que aquí cuestiona la recurrente es que la Sentencia de instancia considere que el daño que se le ha irrogado -nadie lo discute-, como nadie discute que es consecuencia de la ejecución de las obras de construcción del Intercambiador Diagonal FMB (Diagonal L5 y L3) y FGC (Provenza), acometidas por la Generalitat, no es antijurídico.

Es incuestionable que dichas obras, de indudable interés público, tienen como objetivo la mejora de los accesos y comunicación de las zonas concernidas, en beneficio de la ciudadanía y, muy singularmente, de los que en ellas habitan o en las que radican sus negocios o actividades, como la aquí recurrente, y dicha mejora conlleva también una evidente revalorización de los mismos.

Dichas obras, de una gran envergadura y duración, inciden, necesaria y negativamente, en la vida y actividad de cuantos residen y transitan por su perímetro y alrededores, que vienen obligados a soportar las molestias y perjuicios que comportan. Y, esa obligación de soportar

los perjuicios -antijuridicidad del daño-, vendrá determinada por su intensidad y la forma en que se acometieron las obras (es decir, que su ejecución no admitiera alternativas razonables menos gravosas para todos los afectados).

Partiendo de los hechos probados de la Sentencia -inamovibles y no discutidos-, queda acreditado que en la ejecución de las fases tercera y cuarta de la obra (que son las que afectaron al establecimiento hotelero de la recurrente) se adoptaron una serie de medidas encaminadas a minimizar, en lo posible, sus efectos sobre el negocio y a posibilitar su funcionamiento, que nunca se vio interrumpido y cuya rentabilidad no se vio comprometida (una pérdida de facturación acumulada en dos años de un 11%, afecta a la cuenta de resultados, pero, desde luego, por sí misma, no pone en peligro su viabilidad en esos dos años). Los perjuicios sufridos, pues, han de ser calificados de razonables, razonabilidad que aumenta si tomamos en consideración los efectos beneficiosos que sobre la rentabilidad del establecimiento hotelero supone la construcción de la infraestructura, mejorando de forma ostensible, además de la estética, la comunicación de la zona (de gran importancia para los establecimientos hoteleros).

En esta línea, es reiterada la jurisprudencia de este Tribunal Supremo que niega la antijuridicidad del daño ocasionado como consecuencia de obras públicas de ampliación, mejora o cambio, en beneficio de la comunidad, pues son meras cargas sociales que el administrado está obligado a soportar.

No se puede impedir que la Administración acometa las obras de mejora o cambio que estime conveniente para el interés general, pues éste, que es el que debe guiar la actuación administrativa, es el que justifica la obligación de los particulares de soportar sus consecuencias lesivas, siempre que el sacrificio impuesto no sobrepase los límites de proporcionalidad en su extensión en el tiempo (en función, claro está, de las características de la obra), y en la intensidad de la afección.

Doctrina jurisprudencial que aplica, correctamente, la Sentencia de instancia al rechazar gran parte de las pretensiones de la recurrente, en la medida que los perjuicios, cuya indemnización postula, son la lógica consecuencia de la obra, sin que hayan supuesto un sacrificio singular”».

En consecuencia, es correcta la desestimación de la reclamación por este tipo de daños que efectúa la Propuesta de Resolución.

CONCLUSIÓN

La Propuesta de Resolución, de carácter desestimatorio de la reclamación de responsabilidad patrimonial, resulta conforme a Derecho, si bien deberá corregirse en los términos expresados en el Fundamento IV del presente Dictamen.