
JUZGADO DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Nº 5 DE ZARAGOZA
Procedimiento Ordinario nº 89/2010-AB. Sentencia nº 140 (12-05-2011)

TEMA: GESTIÓN URBANÍSTICA

REPARCELACIÓN. PROYECTO DE. SUZ 55/1.

Indemnización Bienes Ajenos: instalaciones desestimación de acuerdo con informe perito judicial.

Proyecto y permisos de traslado. Desestimación de partidas contempladas suficientes dada la sencilla nave. Pérdida de beneficios. Debe partirse de datos objetivos. Indemnización por diferencia de rentas. Procedencia existencia prueba documental.

Fallo: Estimación parcial. Favorable en parte al Ayuntamiento.

Ilmo. Sr.

MAGISTRADO-JUEZ

D. José Javier Oliván del Cacho

En Zaragoza, a doce de mayo de dos mil once.

En nombre de S.M. el Rey, el Ilmo. Sr. Magistrado D. José Javier Oliván del Cacho, Juez del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 5 de Zaragoza, habiendo visto el procedimiento ordinario en el que ha sido actora la mercantil A.,SL, representada por D. Á. y con asistencia letrada de D. M. y como demandado el Ayuntamiento de Zaragoza, representado por Doña N., Procuradora, con asistencia de la Letrada Consistorial y como codemandada la Junta de Compensación del Sector SUZ 55-1 del PGOU de Zaragoza, representada por Doña I., Procuradora, con asistencia letrada de D. A., siendo objeto del recurso el acuerdo del Ayuntamiento demandado de 4 de diciembre de 2009.

HECHOS

PRIMERO.- Con fecha 26 de febrero de 2010 se interpuso recurso contencioso-administrativo contra el acuerdo precitado.

SEGUNDO.- Con fecha 14 de mayo de 2010, se presentó escrito de demanda, en cuyo suplico interesaba que se dictara Sentencia por la que se anule y deje sin efecto el acuerdo impugnado “y en su lugar se fije como indemnización por traslado de actividad la cantidad de 3.117.288,17 euros”.

TERCERO.- Con fecha 14 de junio de 2010, se presentó escrito de oposición a la Demanda por la representación municipal, en cuyo suplico interesaba que se dictara Sentencia desestimatoria.

CUARTO.- Con fecha 21 de julio de 2010, se presentó escrito de Oposición por la representación de la entidad codemandada, en cuyo suplico interesaba que se dictara Sentencia desestimatoria.

QUINTO.- Presentados los correspondientes escritos de conclusiones, los autos quedaron conclusos para Sentencia.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Se impugna en esta litis el acuerdo municipal por el que se desestima el recurso de reposición interpuesto contra la aprobación definitiva de un proyecto de reparcelación, en cuanto se discutía la valoración de determinados elementos patrimoniales distintos del suelo.

SEGUNDO.- Del expediente administrativo, de la documental aportada y de los hechos aceptados por las partes, cabe derivar los siguientes antecedentes:

1.- Con fecha 18 de julio de 2007, se presentó proyecto de reparcelación del Sector SUZ-55-1, folios 1 y siguientes del expediente 871.462/2007.

2.- Con fecha 28 de febrero de 2008, se procedió a la aprobación inicial del proyecto de reparcelación (folio 141 del expediente 871.462/2007), sometiéndose a información pública.

3.- A los folios 622 del expediente 871.462/2007, constan las alegaciones de la actora.

4.- A los folios 1.113 y siguientes del expediente 871.462/2007, se emitió informe por la Junta de Compensación que se acompañó con las correspondientes alegaciones.

5.- Constan informes municipales de los Servicios de Planeamiento y Rehabilitación de 6 de noviembre de 2008 (folios 1207 a 1208 del expediente 871.462/2007) y del Servicio Jurídico de Ordenación y Gestión Urbanística de 20 de noviembre de 2008 (folios 1261 a 1265), en los que se estimaba parcialmente la alegación formulada por la actora.

6.- En fecha 23 de julio de 2009, el Gobierno de Zaragoza aprobó definitivamente el proyecto de reparcelación (folio 1256 del expediente), con un incremento de indemnización al recurrente de 123.885,03 euros.

7.- Con fecha 14 de septiembre de 2009, se interpuso recurso de reposición, folios 1 y siguientes del expediente 1.039.771/2009.

8.- Previa petición, se evacuó informe de 8 de octubre de 2009, de D. J. y, mediante escrito fechado a 2 de octubre de 2009 se presentó escrito de alegaciones por la codemandada. Ambos documentos se han aportado con la contestación a la Demanda.

9.- Con fecha 4 de diciembre de 2009, se desestimó el recurso de reposición, lo que se impugna en esta litis.

TERCERO.- El debate entre los señores Letrados ha versado sobre la cuantificación económica de la indemnización a recibir por diferentes bienes ajenos al suelo en el marco de un proceso de reparcelación. Procede, por tanto, evaluar las diferentes posiciones sobre cada uno de estos elementos patrimoniales; todo ello, de acuerdo con lo previsto en el art. 125 c) de la Ley Urbanística de Aragón de 1999 y normativa concordante.

El primer concepto objeto de discusión tiene que ver con la valoración económica de las obras e instalaciones. En la demanda, se explica que la diferencia se basa en la no inclusión de elevadores y en la menor valoración de las instalaciones de seguridad. Así, se dice:

“En lo referente a los elevadores por el Ayuntamiento no se computa compensación alguna por esta partida, aduciendo que no había elevadores cuando el tasador de la Junta de Compensación visitó las instalaciones. Sin embargo no tiene en cuenta que el objeto de los elevadores es la sustitución en las nuevas instalaciones de los fosos existentes y cuya ejecución es más compleja, sobre todo a nivel de permisos y sobre todo por razones de seguridad. El costo de estos elevadores asciende a 35.190 euros.

La partida de seguridad y videovigilancia se mantiene en la resolución recurrida en 24.000 euros. Sin embargo, dada la superficie de las oficinas de 115 m², y no de 103 m² como dice el informe de los servicios municipales, y de la nave de 1300 m², esta parte solicitó los correspondientes presupuestos de los que resulta un coste de 43.750 euros, que es el que se mantiene en el informe pericial que se acompaña.

Por tanto, el total de esta partida de obras e instalaciones a realizar en la nueva ubicación debe ser de 219.940 euros y no de 165.000 como recoge el Ayuntamiento, con lo que aplicando el coeficiente de sustitución a estado actual del 0'38 % resulta la cantidad a indemnizar de 83.577 euros en lugar de los 62.700 reconocidos”.

Evalutando este primer conjunto de bienes, este Juzgado comparte el criterio del señor perito judicial, cuando declara que no consideraba procedente imputar la partida de los elevadores a la indemnización, en cuanto que el único elevador de la antigua instalación que pudo identificar era móvil.

También, ha de asumirse el criterio del perito judicial en lo que respecta a la falta de prueba suficiente sobre las reclamaciones en materia de instalaciones de telecomunicación, videovigilancia y otras en la nueva sede. Y es que debe

compensarse el coste de las instalaciones existentes y no el de las mejoras, por lo que resulta muy relevante que el perito judicial declarase que las cuantías reclamadas por la actora tenían mayor coste que las originales. En efecto, lo que no puede pretender la parte actora es obtener una instalación mejorada, tal y como resolvió la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón en fecha 19 de diciembre de 2003, RJCA 2003/601.

Procede, por tanto, rechazar esta primera reclamación.

En segundo término, se plantea una petición sobre los proyectos y permisos de traslado, que se centran, especialmente, en el apartado denominado proyecto y dirección de obra en una nueva nave. Así, se afirma, en el escrito de conclusiones, que *“tanto el perito Sr. T. como el perito judicial coincidieron en señalar que este apartado recogía los gastos por honorarios profesionales en los que la empresa debía incurrir para adaptar las nuevas instalaciones a la actividad que le es propia y que suponen la ejecución de obras específicas, tales como depósito de combustibles, lavadero de coches, etc.”*.

Sin embargo, tampoco en este punto este órgano judicial participa del modo de pensar de la actora, en cuanto que el perito Sr. A. pudo describir *las* instalaciones (más bien sencillas) de la nave originaria, por lo que cabe entender que las partidas contempladas resultan suficientes a estos efectos.

El tercer apartado que se critica de la actuación impugnada tiene que ver con la pérdida de beneficios por mayores costes de explotación, *“que a su vez se desglosa en cuatro apartados, a saber: a) coste de combustible; b) coste de mantenimiento y desgaste de autocares; c) costes de transporte de personal; y d) incremento de rentas.*

En punto al combustible, la parte actora, en su escrito de conclusiones, ha declarado que se parte de los mismos criterios asumidos por la Junta de Compensación, en cuanto a considerar que la distancia a la nueva ubicación supone un incremento de 7,5 kilómetros respecto de la actual. Asimismo, se respeta el coste (previsto por la Junta) de 35 litros por cada 100 kilómetros y se tiene en cuenta que, nuevamente, la Junta admite que los autobuses pueden hacer cuatro viajes vacíos.

En concreto, en las conclusiones puede leerse lo que sigue:

“Fijados pues el número de autobuses (37), la distancia (7,5 km), el número de viajes en vacío (4 días y 2 nocturnos), el consumo medio (35 l.), y el precio del combustible (0,8689), la última cuestión es determinar el llamado coeficiente de homogeneidad que la Junta fija en el 50 %, el perito Sr. T. en el 61,64 % (225 días) y el perito judicial en el 74 % (270 días).

Los peritos de la Junta hacen su estimación considerando que el 50 % es correcto porque hay 176 días escolares y 220 días laborables. En primer lugar, este cálculo no da el 50 % sino que da un resultado del 55 % como se comprueba con una operación simple, 176 días escolares + 220 días laborables = 396 días: 2 = 198 días que sobre 360 días suponen una proporción del 55% no del 50%.

Pero es que la Junta y el Ayuntamiento olvidan que los que se hacen en las rutas de empresa no son 220 que son los días laborables de un trabajador, sino en la mayoría de los casos los 365 días del año, porque en las empresas hay turnos, así G. trabaja a tres turnos e incluso a cuatro para cubrir festivos, E. trabaja a tres turnos, F. trabaja de lunes a sábado incluidos, para H. sólo se trabajan fines de semanas, etc...

Por otra parte, mi representada tiene más conductores que autobuses y la normativa sectorial permite horas estructurales por lo que se puede extender el servicio prácticamente a todo el año.

Tampoco tienen en cuenta los peritos de la Junta las rutas de fin de semana, en el que trabajan expresas, y el transporte discrecional, en todo caso reconocen que han hecho estimaciones sin comprobar datos reales.

El perito judicial ha comprobado los datos reales de ocupación de los autobuses por días del año y establece, con datos reales, un coeficiente incluso superior al fijado por el perito de esta parte Sr. T. fijándolo en el 74 %.

Consideramos precio litro de 0,8689 euros y como indica el informe del perito judicial un incremento diario de 441 litros, obtendríamos un incremento diario de coste de 383,18 euros, por lo que el incremento de coste anual resultante corregido sería:

Considerando el coeficiente del 60 % (225 días del Sr. T.), 86.215,50 euros, que capitalizado a 10 años da 862,155 euros.

Considerando el coeficiente de 74% del perito judicial (270 días), 103.458 que capitalizado da una indemnización de 1.034,580 euros”.

La segunda variable analizada se relaciona con el coste de mantenimiento y desgaste de autocares. Así, la actora critica que la Junta de Compensación fije este concepto en un 25 % del total del incremento del consumo de modo estimativo. Por el contrario, la demandante se basa en lo expresado por el perito judicial, en función de ratios reales de los costes de mantenimiento sobre el coste de combustible, que se fija en un 34,92 superior al que fijaba la parte actora en 34,63 %. Ello da como resultado una indemnización de 41.912 euros frente a los 34.637 del informe del Sr. T. y los 8,493 de la Junta.

Y se concluye, con los precios de combustibles corregidos, al ser este concepto un porcentaje (34,63%) respecto del apartado anterior (103.458), que resultaría la cantidad de 35.827,50, que capitalizada da una indemnización de 358.750 euros, superior a la reseñada por el informe del Sr. T. y reclamada en Demanda.

En cuanto a los costes de personal, se parte de que la propia Junta y el Ayuntamiento admiten que la ubicación a 7,5 kilómetros supone un mayor coste de personal, al tener que invertir mayor tiempo en los desplazamientos. En este punto, los cálculos se hacen del siguiente modo:

“Estos 7,5 kilómetros según indica el perito Sr. T. y el perito judicial implican circular a una velocidad media de 30 km/hora teniendo en cuenta que la circulación urbana supone el 70 % del recorrido y que la circulación por las llamadas vías rápidas como la Z-30 está limitada a 50 km/hora, sin olvidar que existen semáforos, pasos de peatones e incluso retenciones de tráfico en los accesos desde y a las vías perimetrales desde los polígonos que implican la parada del autobús y pérdidas de tiempo, por lo que la estimación de 15 minutos resulta razonable.

En cuanto a los costes los peritos han calculado el coste hora de personal a razón del salario/hora del Convenio Colectivo de 209 que se fije en 9,38 euros. Si se entendiera que el salario hora aplicable es el del Convenio del año 2008, el mismo está fijado para los conductores en la Resolución de 11-3-2008, publicada en el BOP de Zaragoza nº 85 de 15-4-2008, que la cuantifica en 9,05 euros, que con el 30 % de Seguridad Social daría un coste hora por conductor de 11,76 euros.

Por tanto, la cantidad que resultaría de multiplicar el total de horas que los informes periciales fijan en 42 por el coste hora de 11,76 euros nos daría la suma de 493,92.

Si aplicamos el coeficiente de simultaneidad del 60 % (225 días) la indemnización resultante sería de 111.132 euros, y si aplicamos el coeficiente de simultaneidad del 74 % (270 días) la cantidad resultante sería de 111.132 euros, y si aplicamos el coeficiente de simultaneidad del 74 % (270 días) la cantidad resultante se fija en 133.358 euros”.

Un aspecto adicional que se discute es el referente a los costes de transporte de personal, concepto que la Administración no compensa, con base en que sólo procede establecer el llamado “plus de transporte”, si así lo exige la normativa laboral. En este punto, se recuerda que el perito judicial ha fijado esta indemnización en 45.649 euros, superior, por tanto, a la cantidad de 38.813 euros.

Y, finalmente, el escrito de conclusiones de la actora analiza la existencia de un incremento de rentas, que se exige a pesar de no haber sido reclamada con anterioridad a la presentación del correspondiente recurso de reposición. En este punto, su razonamiento es el que sigue:

“El propio perito de la Junta, Sr. A., al efectuar las aclaraciones a su informe reconoció que en los expedientes de valoraciones se reconoce por la Junta y el Ayuntamiento que la renta de una nave de similares características sería de 3 euros mensuales por metro cuadrado, lo que supone una renta de 3.900 euros mensuales por una nave de 1.300 m² como la que ocupa actualmente autocares M.

Por ello, la diferencia mensual entre la renta que pagaba mi representada en el año 2008 y la que debería pagar es de 2.614,29 euros, que suponen un total de 31.371,48 euros anuales y si consideramos la renta del año 2009, fecha de

aprobación definitiva del Proyecto, la diferencia anual asciende a 29.657,16 euros (3.900-1.428,57=2.471 X 12= 29.657,16). A esta cantidad resultante deberá adicionarse el 5% del premio de afección”.

Frente a estas consideraciones, la codemandada, en sus conclusiones, ha partido de las manifestaciones del autor del informe de valoraciones, D. J., quien, a la vista de la especificidad de la actividad de la empresa recurrente (el transporte), se apartó de lo que considera como regla general indemnizatoria en materia de traslado de empresas. Y, además, para determinar el importe a indemnizar también se separó del criterio comúnmente aceptado para el cálculo de la pérdida de beneficios (en orden a capitalizar los beneficios de los tres últimos ejercicios, ex art. 40.2 de la ley de Expropiación forzosa). De hecho, y según se especifica, este planteamiento se separó incluso del informe municipal del Servicio de Planeamiento y Rehabilitación de 6 de noviembre de 2008, folios 1207 y 1208.

Seguidamente, se critican los informes pericial de parte y de designación judicial, en cuanto *“parte de la hipótesis del traslado de la empresa a PLAZA, circunstancias que no se ha procedido, y respecto de la que acreditamos, con la aportación del documento 9 de la Demanda que, al menos, por ahora, la empresa había renunciado a la misma, por lo que podría darse el caso de que la empresa se trasladara a una ubicación en el casco urbano de Zaragoza”.*

Otro dato en el que se insiste en las conclusiones de la Junta de Compensación es en la discrepancia con los técnicos de parte y de designación judicial en cuanto al aumento de la distancia a recorrer en vacío, es decir, entienden que la situación creada por el traslado sería totalmente irrecuperable. Y es que, con ello, y según se declara, los peritos *“están negando la posibilidad de adaptación de la empresa y están planteando que la empresa es algo rígido inamovible y lo que plantean sus informes es que la empresa habría de mantenerse de por vida (se trata de una hipótesis relativa a costes estructurales) con los mismos servicios y clientes que tiene en la actualidad”.*

Una cuestión adicional se vincula con el llamado coeficiente de simultaneidad (esto es, el porcentaje de días del año en los que se entiende que la empresa está funcionando al cien por cien de su capacidad). En este punto, debe notarse que la Junta aplicó un coeficiente de simultaneidad del 50 %, mientras que el perito de la demandante apreció otro del 61,54 % y, finalmente, el perito judicial defendió un coeficiente del 74,04 %.

Otro factor que se ha debatido consiste en el número de desplazamientos en vacío, expresándose por la codemandada su punto de vista del siguiente modo:

“(…) el Sr. A., aun cuando reconoció que algunos autobuses pudieran hacer cuatro desplazamientos a o desde la base al día, calculó la indemnización considerando como irrecuperables dos desplazamientos por autobús y día, en la hipótesis de que la reestructuración de los servicios de la empresa y su adecuación a su nueva ubicación no implicarían un incremento de desplazamiento en vacío para el resto de sus viajes, considerando que no todos los autobuses vuelven necesariamente a la base al concluir un servicio y hasta iniciar el siguiente, considerando también que la empresa presta servicios discrecionales, circuitos nacionales e internacionales, actividades deportivas, fiestas y despedidas, excursiones, congresos, servicios a minusválidos, etc, en los que, lógicamente, el número de salidas y retornos a la base sería mejor o, en caso de viajes de varias jornadas fuera de Zaragoza, no se producirían en absoluto durante algunos días. De esta forma, la valoración de la Junta considera como mayor coste de explotación estructural e irrecuperable el correspondiente a 72 viajes diarios (36 x 2)”.

Un elemento añadido debatido versa sobre los valores y precios aplicables en el momento del inicio del expediente de reparcelación, a saber:

Respecto al número de autobuses, se contempla por la Junta un número de 36 autobuses (página 314 del documento IV del Proyecto de Reparcelación), mientras que, con la demanda, se ha aportado una tarjeta de transporte con la que se defiende, por la actora, que el número de autobuses asciende a 37.

En cuanto a los costes de combustible, se pone de manifiesto lo que sigue:

“(…) en la hipótesis que se valora de alejamiento de la base 7,5 km, el incremento de coste de carburante que resulta de las citadas periciales está claramente sobrevalorado.

Y sigue estándolo a pesar de que, en sus conclusiones, y reconociendo que el precio que aplican los peritos incluye el IVA, reduce su pretensión por este concepto a 86.215,50 euros al año, aplicando el coeficiente de simultaneidad del perito de parte, y de 103.458,00 euros al año aplicando el coeficiente del perito de designación judicial, puesto que dichos importes seguirían suponiendo el 12,28% y el 14,78 %, respectivamente, respecto al gasto total en carburantes del ejercicio 2007, lo cual sigue siendo excesivo.

Por ello, entendemos que la indemnización por los mayores costes de combustible recogida en el Proyecto de Reparcelación definitivamente aprobado, que considera un precio de combustible superior al ahora aceptado por la recurrente (de 0,98886 euros/litro, frente a los 0,8689 euros/litro, ahora aceptados de contrario), que acepta la distancia de 7,5 km. Pese a no estar acreditada, que acepta el consumo medio de 35 litros a los cien kilómetros, pese a que razonablemente cabe pensar que sería menor, que considera un número de desplazamientos no recuperables por autobús de dos al día, y que aplica un coeficiente de simultaneidad del 50 %, compensa sobradamente por los mayores costes que pueden derivarse de un cambio de emplazamiento de la base que, en hipótesis, pudiera suponer una mayor distancia a recorrer.

Y ello porque entendemos que no se ha acreditado, como señalábamos antes, que la aplicación de los factores en los que existe discrepancia con la recurrente -número de desplazamientos (4 diurnos de 37 autocares y 2 nocturnos de 10 autocares), y coeficiente de simultaneidad (60 % o 74 %) - sea procedente.”

En cuanto al coste de mantenimiento y desgaste de autocares, se explica que la pericial de parte considera un incremento de coste de mantenimiento y desgaste de los autocares del 34,63 % en relación con un incremento del gasto de combustible; porcentaje que se incrementa hasta el 34,92 % en el informe del perito de designación judicial. Pues bien, estos porcentajes se rechazan porque toman en consideración los consumos de 2009 y en cambio no valoran que el incremento de los viajes se hace en vacío y por vías fuera del casco urbano.

En lo que respecta a los costes de personal, se especifica que la indemnización incluida en el Proyecto de Reparcelación asumía un incremento de horas trabajadas por los viajes de ida y vuelta a la base en vacío estimándolo en 18 horas diarias (correspondientes a dos viajes por autobús y día), y fijaba el importe de las mismas en 39.852 euros al año, “admitiendo el coste horario planteado por la recurrente en sus alegaciones a la aprobación inicial de la reparcelación y admitiendo que el tiempo de desplazamiento para recorrer la distancia de 7,5 km sería de 15 minutos, lo que implica una velocidad de 30 km/hora”.

Frente a este planteamiento, la demanda pretende incrementar su importe hasta 115.915 euros al año y el informe del perito de designación judicial señala un importe de 138.235 euros, considerando un número de autobuses, un número de desplazamientos en vacío y un coeficiente de simultaneidad que la codemandada no considera acreditado.

En lo que afecta a los costes de transporte del personal, se solicita una indemnización anual de 38.812 euros al año por los gastos de desplazamiento a compensar a los trabajadores. Sin embargo, se sostiene que el mayor coste no viene impuesto por norma imperativa alguna.

También, se articula una pretensión indemnizatoria atinente a la diferencia de rentas, que no fue alegada por la actora durante la elaboración y ulterior tramitación del proyecto de reparcelación. Por añadidura, la codemandada se fija en el hecho de que la empresa continuara ocupando la nave durante un periodo superior a veinte meses de la aprobación definitiva de la reparcelación.

Expuestas las posiciones de las partes, y en lo que respecta a la pérdida de beneficios, este Juzgado debe partir de que el hecho del mismo del traslado a la Plataforma Logística conocida como “PLAZA” no se ha producido (o, al menos, no se ha acreditado). De hecho, la misma acta notarial aportada con el escrito de conclusiones de la actora revela que, a dicha fecha, se mantiene la actividad en la primitiva ubicación de la empresa, debiendo añadirse que la codemandada ha hecho mención a la renuncia a la licencia de obras (a realizar en PLAZA) por parte de la empresa (documento nº 9). En este sentido, es de destacar que el propio informe de los servicios técnicos municipales pusiera en duda la necesidad de trasladarse a un

lugar tan alejado del núcleo urbano, existiendo polígonos como Malpica u otros en donde podría desarrollarse la actividad (folios 1207 y 1208), sin que el informe municipal aportado con la Demanda sea absolutamente concluyente en orden a entender que resultaba en todo punto imposible encontrar una ubicación más cercana al núcleo urbano de esta ciudad.

Este órgano judicial considera el anterior dato como muy relevante, no obviamente para negar las partidas ya reconocidas por la Administración y por la Junta de Compensación, sino especialmente para interpretar el resto de pretensiones indemnizatorias, debiendo señalarse, *ab initio*, que este Juzgado sólo amparará las pretensiones que se funden en datos absolutamente objetivos y no en conclusiones (más o menos fundamentadas) de los señores peritos que han protagonizado la fase probatoria de esta litis.

En este punto, y en función de la anterior consideración fáctica, cabe recordar lo manifestado en la Sentencia del Tribunal Supremo de 6 de junio de 1979 (RJ 1979/2290), según la cual:

“La indemnización debe procurar satisfacer, dentro de unos márgenes de equivalencia material y económica, los daños y perjuicios ocasionados por el traslado obligado de la industria a otro lugar, pero las diferentes partidas que se reclaman deben ser acreditadas y no pueden sustentarse en meras hipótesis sin corroboración probatoria”.

Siendo esto así, el único dato que este órgano judicial considera incontestable, es que el número de autobuses, no es el asumido por la Administración, sino el declarado por la actora (37), de acuerdo con la prueba documental aportada por la actora con su escrito de demanda.

Sin embargo, el coeficiente de homogeneidad propugnado por el perito judicial y por el Sr. T. constituyen datos no objetivos, sino valoraciones más o menos fundamentadas, como prueba el hecho de que sus mismas conclusiones no sean coincidentes. Por lo demás, las conclusiones del perito judicial deben ser relativizadas en este punto, debido a que la valoración debe efectuarse en relación con el momento de la aprobación inicial del proyecto de reparcelación. De ahí que, teniendo en cuenta nuevamente el hecho de que la empresa no se haya trasladado a PLAZA, la valoración asumida por la Administración haya de ser aceptada.

Consideraciones muy semejantes deben efectuarse en lo relativo al número de desplazamientos, puesto que, de entrada, y así pudieron explicarlo convincentemente los peritos de la codemandada en el acto de la prueba, lo razonable es considerar que la empresa buscará los medios posibles para reducir al máximo los desplazamientos en vacío de los autobuses. Piénsese, por ejemplo, que existen colegios con amplios aparcamientos donde pueden quedar estacionados los autobuses. De ahí que los cálculos efectuados por las Administraciones demandadas deban apoyarse por este órgano judicial; máxime, cuando se insiste en ello, la empresa no se ha trasladado a PLAZA.

Por lo que respecta al precio de combustible, y a la vista de lo declarado por la actora durante la tramitación del expediente administrativo, entiende este Juzgado que la actora ha de estar a lo resuelto por la Administración, siendo convincentes las reflexiones aportadas con el escrito de conclusiones por el Letrado de la Junta de Compensación, en las que se critica el informe del señor perito judicial sobre los años evaluados, la inclusión del IVA, cómputo de viajes en vacío, etcétera. De ahí que también deba decaer este alegato de la actora.

En relación con el coste de mantenimiento y desgaste de los autobuses, nuevamente las conclusiones de los peritos de la parte actora y de designación judicial, que no son totalmente coincidentes, constituyen valoraciones y no la constatación de datos objetivos, sin que tampoco tomen en consideración la incidencia que puedan tener los viajes en vacío o el recorrido por tramos no urbanos (en donde es razonable entender que se produciría un menor coste de mantenimiento). Nuevamente, no cabe admitir esta pretensión.

En lo que afecta a los costes de personal, ha de ratificarse el criterio de la Administración, ya que los informes periciales de la parte actora y judicial partían de un precio hora inadecuado, al ser el correspondiente al año 2009, debiendo estar a lo manifestado respecto a las anteriores variables discutidas.

Tampoco puede prosperar la indemnización referente a los costes de

transporte de personal, al no acreditarse el carácter imperativo del llamado “plus de transporte”, siendo también muy significativa la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias, Sala de Social, de 22 de abril de 2005, Aranzadi AS 2005/2307, citada por la codemandada, que asume, con cita del Tribunal Supremo, la derogación de normas invocadas por la actora en orden a amparar su pretensión indemnizatoria.

Finalmente, la indemnización por diferencia de rentas debe ser atendida, debido, en primer lugar, a que, en puridad, no existe desviación procesal, ya que la cuestión pudo resolverla la Administración al desestimar el recurso de reposición. En segundo término, se ha aportado prueba documental que, en principio, da fe de la relación contractual, siendo claro que, tarde o temprano, la empresa deberá dejar el lugar donde desarrolla sus actividades. Y, por lo demás, la Jurisprudencia desde antiguo viene admitiendo este concepto indemnizatorio, como puede verse en la Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de diciembre de 1980, EDJ 1980/14508.

En consecuencia, este Juzgado debe ratificar en todo el acto impugnado, salvo en que la Administración deberá cuantificar una nueva indemnización computando un número de 37 vehículos con las consecuencias que sean procedentes en las diferentes variables indemnizatorias, así como en que deberá reconocerse la indemnización solicitada en función del incremento de rentas derivado del traslado de la sede de la empresa en los términos expresados en el escrito de demanda (31.140,01 euros).

CUARTO.- No se hace especial pronunciamiento en materia de costas, ex art. 139 de la Ley Jurisdiccional.

FALLO

Se estima parcialmente por lo que se anula el acuerdo de 4 de diciembre de 2009, exclusivamente, en cuanto que no computó 37 vehículos en la cuantificación indemnizatoria y no incluyó una indemnización por la diferencia de rentas; sin costas.

Así por esta mi sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.