

GUÍA PRÁCTICA
SOBRE
**LIMITACIONES
LEGALES DEL
DOMINIO Y
REGISTRO
DE LA
PROPIEDAD**

Entrega 6ª:

**PROTECCIÓN DEL
SECTOR FERROVIARIO,
NAVEGACIÓN AÉREA Y
SECTOR ELÉCTRICO**



CENTRO DE ESTUDIOS REGISTRALES

PROTECCIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO

La declaración de obra nueva requiere la autorización de la administración de infraestructuras ferroviarias

Normativa:

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario

Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana

1) CONCEPTO DE RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL ([Artículo 4](#)):

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario

La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones

esenciales para la economía o la defensa nacional.

Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas.

ASPECTOS MÁS RELEVANTES DE LA PROTECCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL:

A. ZONAS DE PROTECCIÓN

En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.

1. Zona de dominio público ([Art. 13](#))

Comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

(Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.)

2. Zona de protección ([Art. 14](#))

Consiste en una franja de terreno a cada lado de la línea ferroviaria delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el

artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas **a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación.**

En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable para iniciar su ejecución: estas distancias serán de **cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección**, contados desde las aristas exteriores de la explanación.

(Dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, siempre que se acredite la necesidad o el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.)

3. Limitaciones que afectan a las zonas de dominio público y de protección ([Artículo 16](#)):

♦Obras e instalaciones y cambio de uso:

Se requerirá la **previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias**, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas, o de los demás permisos o autorizaciones necesarios en función de la legislación aplicable.

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones:

~**En la zona de dominio público**, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

~**En la zona de protección**, no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. (Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico ferroviario.)

~**En las construcciones e instalaciones ya existentes:** Podrán realizarse, **exclusivamente, obras de reparación y mejora**, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios.

4. Límite de edificación. ([Artículo 15](#)):

Se establece a ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, (salvo en los túneles y líneas férreas soterradas o cubiertas con losas) y se sitúa **a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma**, o veinte metros en zonas urbanas, medidos horizontalmente a partir de la arista más próxima a ella.

Desde este límite hasta la línea ferroviaria **queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de**

las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley y salvo que la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.

(Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias y de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrán, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello no contravenga la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el apartado 8 del artículo 5 de la ley.)

B. DESLINDE Y DESAFECTACIÓN ([Artículo 27 LSF](#))

Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán:

- ♦Ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la legislación sobre el patrimonio de las administraciones públicas.
- ♦Establecer el régimen de uso de los bienes de dominio público de su titularidad y otorgar las autorizaciones y demás títulos que permitan su utilización por terceros.
- ♦Desafectar los bienes de dominio público de su titularidad que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad.

Esta desafectación se llevará a efecto por los órganos competentes de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias de acuerdo con sus estatutos, tras la correspondiente declaración de innecesariedad, previo informe preceptivo del Ministerio de Fomento, y determinará la incorporación de los bienes desafectados a su patrimonio propio.

Los bienes desafectados podrán ser objeto de enajenación o permuta siempre que se hubieren cumplido los requisitos establecidos en la legislación de expropiación forzosa para la reversión.

2) EN EL ÁMBITO AUTONÓMICO:

LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

SON INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DE LA COMUNITAT VALENCIANA: ([Artículos 60 y 61](#))

a) Las infraestructuras ferroviarias que no estén declaradas expresamente como de interés general del Estado, así como las actuaciones que la Generalitat realice en las de interés general del Estado, de acuerdo con las delegaciones, encomiendas o convenios que al respecto se establezcan.

b) Las infraestructuras tranviarias, entendidas como aquellas en las que puedan producirse cruces a nivel en los que la preferencia absoluta no corresponda siempre a las unidades que circulen por la mencionada infraestructura.

c) Las infraestructuras destinadas para el uso exclusivo o preferente de vehículos de transporte público, salvo que constituyan un elemento funcional no diferenciado del resto de vías de comunicación, en cuyo caso serán reguladas por la normativa urbanística o de carreteras, según proceda.

d) Las infraestructuras interurbanas diseñadas para el uso preferente de peatones y ciclistas, salvo que, por estar integradas en una carretera u otro tipo de vía, proceda la aplicación de la normativa urbanística o de carretera.

e) Las infraestructuras logísticas.

El ejercicio de las potestades previstas en relación con las infraestructuras señaladas en el punto anterior que por sus características o los servicios de transporte que atiendan sean de interés general para la Comunitat Valenciana, compete a la conselleria competente en materia de transportes.

Se entenderán como tal infraestructura de transporte la totalidad de los elementos que la conforman, tanto en sentido estricto como los elementos adicionales requeridos para su plena operatividad, como paradas, estaciones, estacionamientos anejos, apartaderos, ramales, áreas de descanso, líneas de acometida, subestaciones, transformadores y demás instalaciones análogas o similares.

ASPECTOS MÁS RELEVANTES DE LA PROTECCIÓN de las infraestructuras de transporte ([Artículo 74](#))

♦En orden a asegurar una adecuada funcionalidad y compatibilidad de las infraestructuras y su entorno, se definen las zonas de dominio público y de protección, así como la línea de la edificación colindante con dichas infraestructuras.

♦Los usos del suelo y las actividades que se desarrollen en dichas zonas, ya sea de iniciativa pública o privada, deberán respetar lo previsto en esta ley, estando sujetos, en todo caso, al trámite de autorización previa otorgada por el administrador de la infraestructura.

♦El planeamiento urbanístico recogerá las zonas anteriormente señaladas, así como la concreción a las limitaciones de usos que en ellas procedan por aplicación de esta ley, y las restantes determinaciones necesarias para asegurar la adecuada compatibilidad de las infraestructuras con su entorno.

A. ZONAS DE PROTECCIÓN

1. Zona de dominio público ([Art. 75](#))

Comprenden esta zona los terrenos ocupados por las infraestructuras de transporte y una franja de terreno a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación (*).

La anchura de esta franja será:

a) De **ocho metros** en las infraestructuras a que se refieren los apartados a, b y c del [artículo 60.1](#) de esta ley, salvo que en el caso de las infraestructuras a que se refiere el apartado 60.1.c constituyan un elemento funcional no diferenciado del resto de vías de comunicación, en cuyo caso serán reguladas por la normativa urbanística o de carreteras, según proceda.

b) De **tres metros** en las infraestructuras interurbanas diseñadas para el uso de peatones y ciclistas, salvo que por estar integradas en una carretera u otro tipo de vía proceda la aplicación de la normativa urbanística o de carreteras, así como en los elementos adicionales a que se refiere el [artículo 61](#) de esta ley.

No será de aplicación la previsión de esta franja de dominio público en las infraestructuras logísticas a que se refiere el [artículo 60.1.e](#) de la ley, en las que el dominio público será el que se delimite para cada una de ellas en el instrumento de planeamiento correspondiente.

(*) La arista exterior de la explanación:
Es la intersección del talud del desmonte, del

terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes, con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras y obras similares, se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas.

En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

2. Zona de protección ([Artículo 76](#))

Consiste en una franja de terreno a cada lado de la misma delimitada interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

(Podrá definirse una zona de protección en torno al resto de infraestructuras reguladas por esta ley en aquellos tramos en que resulte conveniente en orden a asegurar una adecuada integración con los usos del entorno, con la anchura que resulte en cada caso conveniente sin superar la señalada en el punto anterior. Tal definición figurará en el estudio informativo previo a la ejecución de las nuevas infraestructuras, o en el que específicamente se redacte con tal finalidad en los restantes casos.)

3. Limitaciones de uso ([Artículo 77](#))

La ejecución en las zonas de dominio público y de protección de las infraestructuras de transporte de cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, de cambios en el destino de las mismas o

el tipo de actividad que se puede realizar en ellas, así como plantar o talar árboles, requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras, sin perjuicio de las competencias que al respecto ostenten otras administraciones públicas.

♦En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras o instalaciones cuando razones de interés general así lo requieran. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

♦En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del transporte en la línea o instalación considerada, y con la adecuada compatibilización de tales usos con los efectos ambientales de la infraestructura.

♦Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

(Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en los artículos precedentes para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea de que se trate, y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.)

En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente

planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.

(Dichas distancias podrán ser reducidas por la conselleria competente en materia de transportes, siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación o al libre tránsito de la infraestructura de transporte, sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

4. Limitaciones específicas a la edificación ([Artículo 78](#))

♦Queda **prohibido cualquier tipo de obras de construcción, reconstrucción o ampliación de edificaciones de cualquier tipo a una distancia inferior a cincuenta metros** del borde exterior de la plataforma de las infraestructuras ferroviarias. No obstante, podrán ejecutarse las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley.

(Reglamentariamente se establecerán los supuestos en los que resulte aplicable una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para el límite de edificación en virtud de las características de la línea y de su entorno. En tales casos, la concreción de las mencionadas distancias se realizará mediante resolución aprobada por el conseller competente en la materia.)

♦En las edificaciones existentes fuera de la zona señalada en el punto 1, pero dentro de la zona de protección, podrán realizarse, igualmente obras

de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a los efectos expropiatorios.

B. ADMINISTRACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS:

Corresponde a [la Entidad de Infraestructuras de la Generalitat \(EIGE\)](#), hoy denominada [EVHA, adscrita a la Conselleria con competencias en materia de Infraestructuras](#). El [Decreto Ley 7/2012](#) y, en su virtud, el Reglamento que lo desarrolla, otorgan a la EIGE la naturaleza jurídica de entidad de derecho público, con personalidad jurídica y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines la promoción, construcción y gestión de suelo, infraestructuras, equipamientos y edificaciones, así como la gestión, explotación y mantenimiento de las mismas y de aquellas otras ya existentes respecto de las cuales le sean atribuidas estas funciones, sean de su titularidad o le sean adscritas.

No obstante, en los casos en que así proceda por interés público, dichas funciones, o parte de ellas, podrán ser asumidas por la conselleria competente en materia de transporte, por [Ferrocarils de la Generalitat Valenciana \(FGV\)](#) (*), o por cualquier otra entidad designada al efecto por dicha conselleria.

Las funciones del administrador de infraestructuras de transporte podrán ser desarrolladas de manera directa o indirecta mediante las modalidades de contratación previstas en la legislación de

contratos del sector público, y conforme a lo dispuesto en su Estatuto particular. ([Artículo 87](#))

(*) El Decreto 144/1986, de 24 de noviembre, del Consell, por el que se aprueba el estatuto de la Entidad *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*, ha sido modificado por el [Decreto 79/2017, de 16 de junio, del Consell \(DOCV 23-06-2017\)](#)

♦Patrimonio ([Artículo 89](#)):

El administrador de infraestructuras de transporte podrá ejercer, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad o de aquellos que le hayan sido adscritos, las facultades de administración, defensa, conservación y mejora, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la conselleria competente en materia de patrimonio la legislación de patrimonio de la Generalitat

Son titularidad del administrador de infraestructuras de transporte:

- a) Los bienes y derechos que se le asignen por ley o decreto del Consell, los que adquiera por cualquier título y los que construya con sus propios recursos.
- b) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de esta ley, sean ya de su titularidad o estén adscritos al mismo, y aquellos cuya gestión y construcción le haya sido asignada conforme a lo dispuesto en su Estatuto particular.

Los bienes de dominio público de titularidad del administrador de infraestructuras de transporte que resulten innecesarios para la prestación de los servicios públicos a que estuvieren afectados, podrán ser desafectados por aquel, de conformidad con lo establecido en la Ley 14/2003, de 10 de abril, de Patrimonio de la Generalitat.

Por último, también resulta aplicable la [ORDEN 4/2018, de 28 de mayo, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se modifica el Catálogo de infraestructuras ferroviarias y tranviarias de la Generalitat y la Orden 2/2016, de 15 de febrero, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se aprueba el Catálogo de infraestructuras ferroviarias y tranviarias de la Generalitat y su adscripción a los efectos de su administración.](#)



https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CAS_TELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/FERROCA_RRILES/Estructura_ferr/

PROTECCIÓN DERIVADA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

Normativa

Ley 48/1960, de 21 de julio de navegación aérea

Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre servidumbres aeronáuticas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circunden a los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación, estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación.

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto del Consejo de Ministros.

En el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas se concretan las mismas, diferenciando las servidumbres de los aeródromos

de las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas:

a) **Las servidumbres de los aeródromos** son las necesarias en aquéllos y en sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves.

El espacio sometido a servidumbres de aeródromos está delimitado por las áreas y superficies de subida, de aproximación y de entorno, en las cuales podrán tomarse medidas tales como restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los existentes o señalizarlos.

Como consecuencia de la servidumbre de aeródromos se reconocen las siguientes limitaciones:

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

2. Fuera de las citadas áreas, deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar. Las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas al Ministerio para que por éste se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea.

b) **Las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas**, son las necesarias para garantizar el correcto funcionamiento de estas instalaciones del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

El Decreto define respecto a estos elementos -conjunto de equipos radioeléctricos (transmisores, receptores, reflectores), sus antenas, líneas de transmisión, sistemas de tierra y las construcciones que pudieran contenerlos, sustentarlos o protegerlos- las siguientes zonas y limitaciones:

♦Zona de instalación. Superficie de terreno o de agua, en el que están situados los elementos de una instalación radioeléctrica aeronáutica, cuyo perímetro será delimitado en cada caso por el Ministerio competente.

♦Zona de seguridad. Superficie de terreno o de agua, que rodea la zona de instalación. En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que en ella se encuentren, sin previo consentimiento del Ministerio del Aire.

♦Zona de limitación de alturas. En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de altas correspondiente.

La naturaleza y extensión de las servidumbres específicas de cada aeródromo o instalación serán establecidas, confirmadas o modificadas para cada caso concreto por Decreto, a propuesta del Ministerio.



http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/particulares/servidumbres/mapaservidumbresaeronauticas.aspx

PROTECCIÓN DEL SECTOR ELÉCTRICO

Normativa

Ley 24/2013 de 27 de noviembre, del sector eléctrico

La servidumbre de paso de energía eléctrica NO IMPIDE al dueño del predio sirviente cercarlo o edificar sobre él dejando a salvo dicha servidumbre, **siempre que sea autorizado por la Administración competente**, que tomará en especial consideración la normativa vigente en materia de seguridad. Podrá asimismo el dueño solicitar el cambio de trazado de la línea, si no existen dificultades técnicas, corriendo a su costa los gastos de la variación.

La Ley distingue dos tipos de servidumbre de energía eléctrica:

a) **Servidumbre de paso aéreo de energía eléctrica.**

Comprende además del vuelo sobre el predio sirviente, el establecimiento de postes, torres o apoyos fijos para la sustentación de los cables conductores de energía.

b) **Servidumbre de paso subterráneo de energía eléctrica.**

Comprende la ocupación del subsuelo por cables conductores, a la profundidad y con las demás características que señale la legislación urbanística aplicable.

Una y otra forma de servidumbre comprenderán igualmente el derecho de paso o acceso y la ocupación temporal de terrenos u otros bienes necesarios para la construcción, vigilancia, conservación y reparación de las correspondientes instalaciones.

No podrá imponerse servidumbre de paso para las líneas de alta tensión:

a) Sobre edificios, sus patios, corrales, centros escolares, campos deportivos, jardines y huertos, también cerrados, anejos a viviendas que ya existan al tiempo de decretarse la servidumbre, siempre que la extensión de los huertos y jardines sea inferior a media hectárea.

b) Sobre cualquier género de propiedades particulares, si la línea puede instalarse técnicamente, sin variación de trazado superior a lo que reglamentariamente se determine, sobre terrenos de dominio, uso o servicio público o patrimoniales del Estado, Comunidades Autónomas, de las provincias o los municipios, o siguiendo linderos de propiedad privada.