

## TEMA 1 DE CARRETERAS

### 1. LA LEGISLACION DE CARRETERAS.

En primer lugar sería preciso hacer un breve repaso de la **evolución histórica de la legislación** en materia de carreteras. Desde la “Lex Colonia Genitiva Julia” del derecho romano, las partidas de Alfonso X el sabio donde se declara de dominio público los caminos, pasando por las primeras leyes formales sobre caminos como la Ley de 1849 de Travesías o la Ley de carreteras de 1877, llegando a la época más reciente entre la que cabría destacar la Ley 8/72 de Construcción, Conservación y Explotación de AP en régimen de concesión, la Ley 25/88 de Carreteras así como su reglamento de desarrollo, el RGC aprobado por RD 1812/1994.

Si bien en estos 27 años desde la entrada en vigor de esta ley, se han producido importantes cambios en la consideración social hacia aspectos tales como la seguridad viaria, la integración medioambiental, la búsqueda de la eficiencia en la gestión de las redes de transporte y en recursos financieros que ha llevado a la aprobación de la **actual y vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras** y conforme a la DF1ª de la ley de carreteras se declara vigente el RD 1812/1994 por el que se aprueba el RGC en todo lo que no se oponga a lo dispuesto en esta ley.

El régimen de **competencias** en materia de carreteras viene determinado en los artículos 148 y 149 de la Constitución en virtud de los cuales, la Ley de carreteras define la RCE como aquellas integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una CC.AA

Además los criterios para considerar un **itinerario de interés general** que vienen recogidos en la ley será:

- Formar parte de los principales itinerario de tráfico internacional
- Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general
- Servir de acceso a los principales pasos fronterizos
- Enlazar las CC.AA conectando los principales núcleos de población del territorio de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido

### 2. LEY 37/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DE CARRETERAS. REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS

La Ley 37/2015 se encuentra estructurada en **4 Capítulos** en los que se tratan los aspectos de las disposiciones generales de la ley, la planificación, proyecto, construcción y explotación de carreteras, uso y defensa de las carreteras y las travesías y redes arteriales, como se verá a continuación. Por su parte el Reglamento General de Carreteras tiene una estructura muy similar a la ley a la que desarrolla, incluyendo además un anexo con la definición de muchos términos utilizados a lo largo de su redacción para el correcto entendimiento del mismo, como pueden ser las variantes de población y trazado, las vías de servicio o las vías colectoras-distribuidoras.

El **primer Capítulo** de **disposiciones generales** define el objeto de la ley como la regulación, planificación, proyecto, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales. Definiendo y clasificando los distintos tipos de carreteras según sus características, como aquellas vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, distinguiendo 4 categorías: AP, AV, Carreteras multicarril, C, destacándose la eliminación de la categoría de vías rápidas recogida en la anterior Ley 25/88 de carreteras, e introduciendo dicha categoría de carretera multicarril como las que sin ser AP, AV tienen al menos 2 carriles destinados a la circulación para cada sentido con separación o delimitación de los mismos pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

Habría que destacar a su vez que las **carreteras del Estado** las forma la **Red de Carreteras del Estado y su Viario Anexo**, clasificándose dicha red en dos grupos: la **Red Básica y la Red Complementaria**.

El **capítulo Segundo** sobre **Planificación, proyecto, construcción y explotación de carreteras**, se define el nuevo concepto de **Plan Estratégico de las Carreteras del Estado** (cuya aprobación se lleva a cabo por Acuerdo del Consejo de Ministros) y los ya conocidos **Programas de Carreteras** (cuya aprobación corresponde al Ministerio de Fomento)

En relación al **régimen de carreteras**, se regulan aspectos como son los distintos tipos de estudios de carreteras en base a su funcionalidad distinguiendo entre: estudios previos, informativos, anteproyectos, proyectos de construcción y proyectos básicos de trazado, documentos finales de obra y estudios de delimitación de tramos urbanos, siendo estos dos últimos nuevos respecto a la ley anterior 25/88.

Recoge este apartado que en relación a la **construcción** de las carreteras, las actuaciones de dirección, control, vigilancia e inspección de las carreteras estatales y su señalización, balizamiento y defensa corresponden a la DGC si bien dichas tareas podrán ser desarrolladas por terceros, correspondiendo en todo caso su inspección a la DGC.

La **financiación** de carreteras se podrá llevar a cabo mediante consignaciones de los PGE, recursos de otras administraciones públicas, organismos nacionales e internacionales, por particulares, contribuciones especiales y recursos de sociedades concesionarias.

Por su parte la **explotación** de carreteras comprende las operaciones de conservación mantenimiento, mejor uso y defensa incluyendo la señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, servidumbre y afección, pudiendo llevarse bien de forma directa por la administración que es la regla general o mediante sistemas de gestión indirecta recogidos en el TRLCSP aprobado por RDL 3/2011.

Un aspecto a destacar que se introduce en este capítulo es el relativo a las **áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros** para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación vial.

En el **tercer Capítulo** sobre **uso y defensa de las carreteras** define y regula los usos e instalaciones permitidos en la zona de dominio público, servidumbre, afección y zona de limitación a la edificabilidad (delimitada por la línea límite de edificación como se definía en la

anterior Ley de carreteras). A modo de ejemplo puede definirse la zona de dominio público como aquella ocupada por las carreteras estatales y sus elementos funcionales más las franjas de terreno a ambos lados de las carreteras medidas en horizontal y perpendiculares al eje de la vía a una distancia de 8 m en el caso de AP y AV y de 3m en el caso de las CC, multicarril y vías de servicio.

Además en este capítulo se recoge el **régimen de infracciones y sanciones** tipificando las infracciones en 3 categorías: muy graves, graves y leves, con un plazo de prescripción de las infracciones de 6 años en el caso de las muy graves, 4 años para las graves y de 1 año en el de las leves, correspondiendo su imposición al delegado del gobierno las leves, las graves al director general de carreteras y las muy graves al ministro de fomento.

Por último en el **cuarto Capítulo** correspondiente a **travesías y tramos urbanos**, se concretan las definiciones y regulación de las travesías y tramos urbanos a efectos de autorizaciones.

- **Travesía** la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.
- **Tramos Urbanos** aquellos de las carreteras del Estado que discurren por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento

### **3. LOS PLANES DE CARRETERAS DEL ESTADO.**

Habría que comenzar definiendo el **Plan Estratégico de Carreteras del Estado** como el instrumento jurídico y técnico de la política sectorial de carreteras con las previsiones, prioridades y objetivos en relación a las carreteras del estado y sus elementos funcionales y por su parte el **Programa de Carreteras del Estado** como el instrumento jurídico y técnico de la política del gobierno en una parte de la red estatal con las previsiones, prioridades y objetivos en determinados tramos de las carreteras estatales y sus elementos funcionales

Ambos son vinculantes y su vigencia viene definido en los mismos, siendo aprobado el plan estratégico de carreteras del estado por el Consejo de Ministros a propuesta del ministerio de fomento y los programas de carreteras del estado por el Ministerio de fomento. Un aspecto a destacar es la necesidad de su coordinación con otros departamentos ministeriales, con otros planes de carreteras y con el planeamiento urbanístico, en referencia a ello hay que destacar la **NS 6/2014 que contiene las pautas de tramitación de informes sectoriales de carreteras.**

Como antecedentes más recientes de la planificación en materia de carreteras habría que destacar el PEIT con un horizonte temporal (2005-2020), posteriormente el PEI que pretende adelantar las inversiones contempladas en el PEIT. Si bien en la actualidad hay que referirse al vigente **PITVI (2012-2024)** que se verá en mayor detalle en el apartado siguiente. Ha sido aprobado recientemente el 5 de mayo de 2015 por resolución de la secretaria de

estado de infraestructura, transporte y vivienda, superando el tradicional enfoque de la planificación centrándose en dar respuesta a las necesidades de movilidad y acceso a la vivienda.

#### 4. LAS CARRETERAS EN EL PITVI.

En primer lugar el plan, hace un **análisis previo** de la situación actual donde se desprende que la oferta media de infraestructuras en carreteras sería suficiente para atender la demanda a medio plazo si no fuera porque tiene problemas de planificación y desequilibrios territoriales, destacándose que en la actualidad el 60% de la red de alta capacidad de carreteras tiene una IMD < 20.000 v/d.

A raíz de dicho diagnóstico establece los **5 grandes Objetivos estratégicos** del plan como son:

- Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte
- Contribuir a un desarrollo económico equilibrado
- Promover una movilidad sostenible
- Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad
- Favorecer la integración funcional del sistema de transportes mediante un enfoque intermodal

Para ello **se basa en 3 Principios** como son la liberalización y apertura del mercado de la gestión de infraestructuras y servicios de transporte, potenciar la participación del sector privado en el sistema del transporte y adecuar la provisión de infraestructuras y la prestación de servicios a la demanda real.

Viene estructurado el plan en 3 grandes **Programas de Actuación** para cada uno de los modos de transporte como son:

- Programa de Regulación, control y supervisión
- Programa de Gestión y prestación de servicios
- Programa de actuación inversora

Por último hay que destacar que en función de la evolución macroeconómica de España hasta el año horizonte 2024, la suma total de inversión del PITVI en relación al PIB será de entre el 0,89 y el 0,92, donde la contribución del sector privado crecerá hasta representar el 10% de la inversión total del periodo y que se fomentaran los contratos de colaboración público-privados, así como se contarán con los fondos FEDER, recursos del BEI y los Project Bonds.

Así **en conjunto la financiación del PITVI** en todo su periodo de desarrollo se estima en los 138.00 M€ donde se destaca que corresponderá el 44% del mismo al sector de los FF.CC y el 26% en el ámbito las carreteras, que podrá aumentar hasta un valor próximo al 30% con la inversión privada en carreteras.