

## TEMA 61

**LEGISLACIÓN ESPAÑOLA EN MATERIA DE CARRETERAS Y TRANSPORTES. LOTT Y REGLAMENTO QUE LA DESARROLLA. LEYES DE CARRETERAS DEL ESTADO Y DE LAS CC.AA. VISIÓN DESDE LA NORMATIVA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL.**

### **1.- LEGISLACIÓN EN MATERIA DE CARRETERAS Y TRANSPORTES.**

### **2.- LOTT Y REGLAMENTO QUE LA DESARROLLA.**

- 2.1.- Antecedentes.
- 2.2.- Organización y funcionamiento del sistema de transportes.
- 2.3.- Competencias
- 2.4.- Visión desde la normativa de tráfico y seguridad vial.

### **3.- LEYES DE CARRETERAS DEL ESTADO Y DE LAS CC.AA.**

- 3.1.- Objeto y finalidad
- 3.2.- Estudio comparativo y principales diferencias
- 3.3.- Concepto y clases de carreteras
- 3.4.- Vías que no tienen consideración de carretera
- 3.5.- Carreteras estatales y autonómicas
- 3.6.- Vías que no tienen la consideración de carreteras.
- 3.7.- Visión desde la normativa de tráfico y seguridad vial.

## **1.- LEGISLACIÓN EN MATERIA DE CARRETERAS Y TRANSPORTES.**

Resulta evidente que el fenómeno del tráfico y su normativa específica tiene una íntima relación con la normativa que regula las carreteras y el transporte terrestre.

A modo de ejemplo ilustrativo, a un conductor que transporte en un vehículo pesado una pieza indivisible de gran masa y dimensiones, estará afectado por:

- La normativa de tráfico en: permiso de conducción del conductor, permiso de circulación del vehículos, autorización complementaria de circulación, limitaciones de velocidad, restricciones a la circulación, etc...
- La normativa de carreteras en: las limitaciones que para el uso de la infraestructura pueda determinar el titular por exceso de gálibo.
- La normativa de transportes terrestre en: las autorizaciones necesarias para ejercer la actividad de transporte público de mercancías.

De lo anterior se deduce que pese a que regulen elementos o ámbitos independientes debe existir siempre entre ellas una coherencia y concordancia para permitir una aplicación pacífica.

A continuación se analizan los detalles y estructura general de la legislación en materia de carreteras y de transportes terrestres:

## **2.- LOTT Y REGLAMENTO QUE LA DESARROLLA.**

### **2.1.- Antecedentes:**

El transporte por carretera ha constituido siempre un sector que por su importancia económica, dinamismo y evolución técnica, ha sido el objeto de atención de una importante producción normativa cuyo efecto más inmediato fue, y sigue siéndolo, en menor proporción, la ingente cantidad de normas promulgadas.

En este sentido, hay que tener en cuenta que, el sector del transporte, lejos de caracterizarse por la existencia de unos principios permanentes que postulen la prolongada continuidad de las normas, tal y como ocurre en otros sectores del ordenamiento, se ha caracterizado por su variabilidad, a fin de ser utilizadas como "medidas" ante las situaciones contingentes en que se desarrolla normalmente la realidad que tratan de regular, y que ha propiciado que gran parte de la regulación en este sector sean normas de carácter reglamentario.

Todo ello sin olvidar que por tratarse de una actividad de singular trascendencia y vinculación con el resto de la economía, ha estado intervenido por la acción de los poderes públicos tanto mediante normas de rango legal como reglamentario.

Así, era evidente que el transporte necesitaba un profundo cambio en todos los aspectos, y que era necesario modernizar su régimen jurídico, al tiempo que debía adaptarse al nuevo contexto europeo al que España tenía que incorporarse, de ahí el cambio sustancial que se produce en el año 1987 con la promulgación de la nueva y actual Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT) y en el año 1990 con la de su Reglamento ejecutivo, RD 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, ROTT). Ambos instrumentos normativos han sufrido diferentes reformas desde su aprobación original (última reforma del ROTT por RD 70/2019, de 15 de febrero).

Además, también incide sobre el transporte un cierto grado de dispersión en la medida en que deben ser tenidas en cuenta otras normas que guardan una evidente relación con el sector, tal y como sucede, por ejemplo, con las dictadas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, así como en materia de seguros.

En este sentido, tanto la LOTT como el ROTT han producido una innegable modernización del régimen jurídico del transporte, y sin duda, han conseguido paliar, en parte, la proliferación normativa si comparamos la situación actual con la anterior a 1987, tanto es así que con la LOTT y el ROTT se derogaron 182 Decretos y 576 Órdenes, lo que puede dar una idea de cuál era el panorama normativo con el que se encontraban quienes, de una u otra forma, tenían que conocer el régimen jurídico del transporte.

Hay que destacar por su reciente aprobación, la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

## **2.2.- Organización y funcionamiento del sistema de transportes**

La LOTT establece normas de aplicación general a la totalidad de los modos de transporte terrestre, y así se establece un sistema común de transportes para todo el Estado, pero a la vez, flexible, que permita ser desarrollado por las CCAA, atendiendo a sus características propias y sus necesidades territoriales, al tiempo que se atribuye la gestión única del referido sistema a las Entidades territoriales.

Entre los principios económicos y sociales que la presiden, la Ley tiende, dentro del respeto al sistema de mercado y el derecho de libertad de empresa, constitucionalmente reconocidos, a que la empresa de transportes actúe en el mercado con el mayor grado de autonomía posible, sin olvidar un proporcionado intervencionismo administrativo.

También puede destacarse, respecto de los servicios de transporte regular de viajeros, la previsión de otras fórmulas de gestión diferentes de la figura

tradicional de la concesión, como el concierto y la gestión interesada. Asimismo, se prevén junto con las concesiones tradicionales para servicios lineales, otras de carácter zonal, que comprenderían, como regla general, todos los transportes regulares permanentes de uso general y de uso especial.

De acuerdo con el Art. 1 se registrarán por lo dispuesto en las LOTT, los transportes de viajeros y mercancías, teniendo la consideración de tales aquellos realizados en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo, de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público. Igualmente, las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales a los efectos de esta Ley, la actividad de agencia de transportes, la de transitario, los centros de información y distribución de cargas, las funciones de almacenaje y distribución, la agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, y el arrendamiento de vehículos.

La LOTT es de aplicación directa, en relación con los transportes y actividades auxiliares o complementarias de los mismos, cuya competencia corresponda a la Administración del Estado. El segundo inciso de este Art. 2, párrafos 1 y 2 fueron declarados nulos por la STC 118/1996, de 27 de junio de 1996.

El Art. 3 alude a la organización y funcionamiento del sistema de transportes, se habrá de ajustar a los principios de establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que lo integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y administraciones públicas competentes, la satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social, y el mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al Art. 139.2 CE.

Por su parte, el Art. 4 dispone que los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso. La eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos. Asimismo, los poderes públicos velarán, al respecto, por la coordinación de actuaciones, unidad de criterios, celeridad y simplificación de procedimientos y eficacia en la gestión administrativa.

Por otro lado, de acuerdo con los artículos 62 a 66 de la LOTT, modificados parcialmente por el RD 1225/2006 son varios los criterios que pueden emplearse para caracterizar a los transportes, por ejemplo, por razón de su objeto, de acuerdo con su naturaleza, según el ámbito en que se realizan, así como en razón de la especialidad de su objeto y de su régimen jurídico. La duración de las concesiones, no podrá ser inferior a 6 años ni superior a 15, se establecerá en el título concesional de acuerdo con las características y necesidades del servicio. Se

tendrán en cuenta, asimismo, el volumen de tráfico, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de explotación.

Así, según su objeto, los transportes pueden ser de viajeros y mercancías. Para la realización del transporte de mercancías, ya sean públicos o privados complementarios, será necesaria autorización administrativa previa. Las autorizaciones que se otorgarán para la realización de transportes de mercancías podrán ser de carácter general, que habilitarán, en todo caso, para la realización de transporte discrecional de carácter ordinario, y asimismo, para la realización de transportes de carácter especial en relación con los que no exija una autorización específica, o bien de carácter específico para transportes de carácter especial, por ejemplo, el de mercancías peligrosas, productos perecederos en vehículos bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas y el funerario.

Entre los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte público se cuentan los siguientes: ser persona física o jurídica, tener nacionalidad española, o de un Estado miembro de la UE, o de otro país con el que exista Convenio, además, habrá de cumplirse con el requisito de capacitación profesional para el transporte profesional, en este sentido cabe recordar la necesidad de poseer el certificado de aptitud profesional correspondiente, cumplir el requisito de honorabilidad, disponer de capacidad económica, cumplir las obligaciones fiscales, laborales y sociales y disponer del vehículo al que haya de adscribirse la autorización, ya sea a título de propiedad, usufructo, arrendamiento financiero, o arrendamiento sin conductor. Además, las personas que obtengan cualquiera de estas autorizaciones habrán de inscribirse en el Registro General de Transportistas y Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias de Transporte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Las autorizaciones podrán ser de diferente clase en razón del tipo de vehículo, número de plazas, capacidad de carga o ámbito territorial al que se refieran. Así, por razón de su ámbito territorial las autorizaciones de transportes públicos discrecionales podrán ser de ámbito nacional y siempre en el marco de respeto a las reglas de delimitación de competencias entre el Estado y las CCAA, o bien de radio de acción limitado o locales.

De acuerdo con su naturaleza, los transportes pueden ser públicos y privados. Asimismo, dentro de cada uno de ellos, cabe diferenciar, a su vez, otras modalidades, y así los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares en contraposición a los discrecionales. Entendemos por regulares aquellos que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. Los transportes regulares de viajeros pueden clasificarse, a su vez por su continuidad, pudiendo ser permanentes o temporales, y por su utilización, que a su vez, podrán ser de uso general cuando atienden una demanda general, de cualquier usuario, o uso especial, por ejemplo, por escolares, trabajadores, militares o por grupos similares.

Los transportes públicos, además de regulares pueden ser también discrecionales. Los transportes públicos de mercancías por carretera serán siempre discrecionales, aun cuando se produzca en ellos una reiteración de itinerario, calendario u horario. En todo caso, según se dispone en el Art. 91 de la

LOTT, las autorizaciones administrativas de transporte público discrecional deberán determinar, en todo caso, la clase de transporte y el ámbito o radio de acción autorizados. De su lado, el transporte discrecional de viajeros no podrá realizarse con reiteración de itinerario, calendario y horario preestablecidos. Como regla general, se realizará mediante la contratación global por el transportista de la capacidad total del vehículo. No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse los supuestos excepcionales para admitir la contratación por plaza, con pago individual.

Por otra parte, los transportes privados, de acuerdo con los artículos 100 a 102 de la LOTT y 156 a 158 del ROTT son los que se llevan a cabo por cuenta propia, diferenciando, a su vez, entre transportes privados particulares, que sirven para satisfacer necesidades personales o domésticas del titular del vehículo y sus allegados y los transportes privados complementarios realizados por empresarios como complemento de otras actividades principales distintas al transporte.

Por su ámbito de realización, los transportes pueden ser interiores o nacionales e internacionales.

En cuanto a la especialidad de su objeto y de su régimen jurídico, los transportes se clasifican en ordinarios y especiales siendo estos últimos aquellos que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social, u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales pudiendo exigirse para su prestación autorización específica.

### **2.3.- Competencias**

Según el Art. 5, la Administración del Estado deberá promover la coordinación de sus competencias con las de las Comunidades Autónomas y las Entidades locales, estableciendo, en su caso, con las mismas los convenios u otras fórmulas de cooperación. En el Art. 6 se determina que es el Gobierno de la Nación, quien fija los objetivos de la política general de transportes, y en el ámbito de su competencia asegura la coordinación de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí, y con los demás modos de transporte, y procura la adecuada dotación de las infraestructuras precisas para los mismos. En este sentido, el Art. 7 concreta que corresponde a los poderes públicos:

- Formular las directrices y objetivos de la política de transportes terrestres en sus distintos niveles.
- Planificar o programar el sistema de transportes terrestres en los términos establecidos en la presente Ley.
- Promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación de los transportes terrestres, en desarrollo o en concordancia con la presente Ley.
- Gestionar directamente por sí mismos o indirectamente, a través de contrato, los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en esta Ley, por razones de interés público.

- Expedir las correspondientes autorizaciones o licencias administrativas que habiliten a los particulares para la prestación de servicios y la realización de actividades de transporte de titularidad privada, sujetos a control por razones de ordenación o policía administrativa.
- Ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los servicios y actividades de transporte terrestres.
- Adoptar en general las medidas necesarias para asegurar el correcto funcionamiento del sistema de transportes terrestres.

Las competencias que, en materia de transportes, corresponden al Estado, serán ejercidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la citada conferencia representantes de otros departamentos de la Administración Central, o de las Comunidades Autónomas afectadas. La Conferencia Nacional de Transportes tendrá su sede en la capital del Estado. Su Presidente será el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y se reunirá, al menos, dos veces al año.

Los entes públicos representados en la Conferencia Nacional de Transportes podrán someter al conocimiento de la misma cuantos asuntos relevantes de su competencia puedan tener incidencia en el funcionamiento y coordinación del sistema de transporte, y especialmente los siguientes:

- Los proyectos de programación o planificación de los sectores del transporte terrestre, de las distintas Administraciones Públicas, previamente a su aprobación por el órgano correspondiente.
- Los anteproyectos de Leyes y proyectos de Reglamentos en materia de transportes, elaborados por las distintas Administraciones Públicas.
- Las previsiones generales sobre las actuaciones del Estado en relación con acuerdos o Convenios internacionales en materia de transportes.
- Las incidencias entre Administraciones en materia de transportes cuando afecten al funcionamiento general del sistema, y las actuaciones de coordinación entre las mismas.
- Cuantos asuntos en la materia revistan relevancia y no alcancen la conformidad de la Comisión de Directores Generales.

La Administración, de acuerdo con el Art. 15 podrá programar o planificar la evolución y desarrollo de los distintos tipos de transportes terrestres, a fin de facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del sistema de transportes. Los programas o planes contendrán especialmente previsiones sobre los servicios o actividades de gestión pública directa, el diseño general o parcial de la red de transportes regulares o de sus ejes básicos en el transporte de viajeros por carretera, las restricciones o

condicionamientos para el acceso al mercado, y las prohibiciones o restricciones de transporte en zona o zonas determinadas si procedieran, y las medidas de fomento y apoyo al transporte o a determinadas clases del mismo, si procedieran.

Por otro lado, está prevista la coordinación entre los distintos modos de transporte y el transporte combinado, de tal manera que el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, previo informe del Consejo Nacional de Transportes, podrá excepcionalmente, por razones extraordinarias de interés público que lo justifiquen, adoptar, durante el tiempo que resulte preciso, medidas tendentes a que se realice un desplazamiento o trasvase entre modos de transporte en el tráfico de determinadas mercancías.

Asimismo, se aborda la coordinación del sistema de transportes con las necesidades de defensa y protección civil, a través de acciones diversas, tales como informando la redacción de disposiciones generales y normas técnicas sobre seguridad, participando en la formulación de criterios para establecer el catálogo de recursos susceptibles de movilización que precise la protección civil en el ámbito de los transportes.

Por su parte, en los artículos 32 a 35 de la LOTT, que concuerdan con los artículos 14 a 24 del ROTT se trata de la inspección del transporte terrestre, tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo. En los territorios en que esté atribuida la vigilancia del transporte a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico, existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación preferente dicha vigilancia y actuará bajo las directrices y orientaciones de los órganos superiores de los servicios de inspección del transporte. La coordinación de estas actuaciones se articulará a través de los Delegados de Gobierno. Además, de acuerdo con lo prevenido por la Ley 29/2003, de 8 de octubre sobre mejora de la competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre y los Agentes de las fuerzas que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo tendrán, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad y los hechos constatados por esta vía tendrán valor probatorio cuando se formalice en documento público, sin perjuicio de las pruebas, que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados, que vendrán obligados a colaborar con estos servicios de inspección.

En cuanto a las Juntas Arbitrales de Transporte, artículos 37 y 38 de la LOTT y artículos 6 a 12 del ROTT, se configuran como instrumento de protección de las partes que intervienen en el transporte, y de forma principal resolviendo con los efectos previstos, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre. De acuerdo con la citada Ley 29/2003, se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 6.000€ y ninguna de las partes que hayan intervenido en el contrato hubieran manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del servicio o actividad



contratada. El procedimiento para sustanciar el arbitraje debe caracterizarse por la simplificación de trámites y por la no exigencia de formalidades especiales.

#### **2.4.- Visión dese la normativa de tráfico y seguridad vial**

La legislación de transportes especifica tipos cuya finalidad es velar por la seguridad del tráfico y la circulación del transporte, tales como que los vehículos a los que estén referidas las autorizaciones de transporte, según se desprende del Art. 55 de la LOTT habrán de cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad.

Del mismo modo, la realización del servicio de transportes en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas, a saber, la ocupación excesiva del vehículo considerándose como tal el exceso en un 50% de las personas transportadas y autorizadas al efecto, así como una minoración en más de un 50% de los tiempos de descanso o un exceso en más del 50% de los tiempos de conducción determinados reglamentariamente, y sin perjuicio de la responsabilidad que resulte de acuerdo con la propia LOTT, corresponderá en estos casos, y en atención a su consideración de infracciones muy graves y graves, las sanciones que procedan, de acuerdo con la Ley de Seguridad Vial.

En relación con la aplicación de la ley de Seguridad Vial hay que tener en cuenta la definición de conductor profesional, entendiendo como tal, a efectos de lo dispuesto en la LSV, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

La principal consecuencia de la consideración de conductor profesional, a estos efectos, es la reducción a la mitad de los plazos exigidos para la recuperación de la autorización administrativa para conducir,

Asimismo, hay que tener en cuenta otras vulneraciones de la normativa en la materia como las relativas al incumplimiento de las disposiciones sobre peso máximo autorizado de vehículos, mercancías transportadas o de las normas relativas al tacógrafo, tiempos de conducción y descanso ya mencionados también persiguen tutelar la seguridad de la circulación, aunque concurren fines distintos como los propios de la ordenación del transporte o la política social o laboral.

Además, la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos ha añadido una nueva disposición adicional tercera bis con la siguiente redacción:

*«Disposición adicional tercera bis Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional*

El Gobierno, mediante Real Decreto, en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la Ley, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera, regulará los procedimientos para la realización de controles iniciales, periódicos o aleatorios, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y medicamentos, al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera.

En cualquier caso, se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados, y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.»

E Se incorpora una disposición adicional duodécima con el siguiente contenido a la Ley de seguridad vial:

*«Disposición adicional duodécima Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir*

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador

....”

De acuerdo con el Art. 13 del RGCir en ningún caso, la longitud, anchura y altura de los vehículos y su carga excederá de la señalada en las normas reguladoras de los vehículos o para la vía por la que circulen. El transporte de cargas indivisibles que, inevitablemente, rebasen los límites establecidos deberá realizarse mediante autorizaciones complementarias de circulación, que se regulan en el Reglamento General de Vehículos, conforme a las normas y condiciones de circulación que se establecen en el anexo III del RGCir.

Asimismo, circular dentro de los itinerarios y plazos objeto de las restricciones impuestas por la Autoridad competente, careciendo de la autorización especial correspondiente, pensemos, por ejemplo, en las medidas especiales de regulación del tráfico dictadas anualmente por la Dirección General de Tráfico, y que se fundamentan en razones de seguridad vial, movilidad y fluidez de la circulación, en concordancia con las fechas en las que se prevén desplazamientos masivos de vehículos, así como por la peligrosidad intrínseca de la carga de ciertos vehículos, se establecen medidas especiales de regulación del tráfico, previstas en la LSV.

### **3.- LEYES DE CARRETERAS DEL ESTADO Y DE LAS CC.AA.**

#### **3.1.- Introducción**

Las carreteras representan un papel decisivo en el desarrollo económico, en la cohesión e integración territorial, en el equilibrio regional y en la configuración territorial de cualquier país. Es por ello que, históricamente, y en España, todos los pueblos han tratado de regular tanto su utilización como su mantenimiento, desde las normas romanas sobre calzadas hasta las ya verdaderas leyes de carreteras de los siglos XIX y XX.

La Constitución Española de 1978 atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y las obras públicas de interés general o cuya realización afecta a más de una CCAA (Art. 149.1, 21 y 24), y al amparo de ello se dictó la “Ley de Carreteras de 29 de Julio de 1988”, Ley 25/88 (que sustituye a la de 1974), desarrollado por su Reglamento de 1994 y demás normas complementarias.

En cuanto a la estructura de la Ley, constabz de cuatro capítulos referidos a disposiciones generales, régimen de carreteras, uso y defensa de las carreteras, y travesías y redes arteriales.

Esta ley supuso un gran cambio al afrontar el fenómeno de un Estado descentralizado, pues el art. 148, CE señala que las CCAA podrán asumir competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de las mismas, sin perjuicio además de que se les puedan transferir determinadas facultades al amparo del art. 150. En virtud de ello las CCAA han dictado sus propias leyes en materia de carreteras, legislando lo que de una manera genérica ya venía recogido en sus estatutos. En consecuencia, en el territorio de una CCAA, con carácter general encontramos carreteras competencia del Estado y otras, competencia de la propia CCAA.

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras es el texto actualmente en vigor, que refleja la importancia que debe darse a aquellos aspectos de la gestión orientados a lograr la mayor compatibilidad y coordinación posibles entre la construcción, conservación y explotación de infraestructuras y la gestión y defensa del medio ambiente en su concepto más amplio y en el que deben destacarse algunas otras novedades que se recogen en el nuevo texto. Son las siguientes:

- Se precisan las funciones de la explotación de carreteras, que comprende las operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad vial, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera.

- Por razones medioambientales y de seguridad viaria se regula la implantación de publicidad, que en carreteras será posible únicamente en tramos urbanos.

- Se clarifica el régimen vigente de accesos a las carreteras, incorporando a la Ley algunos preceptos del actual Reglamento General de Carreteras por su importancia para la defensa de la integridad funcional de la red.

-Se facilita la coordinación con las redes autonómicas de carreteras estableciendo criterios funcionales para su interconexión con la red del Estado, y supeditando siempre estas decisiones al acuerdo entre Administraciones.

-Se modifica levemente la descripción de las zonas de protección de las carreteras, creándose la zona de limitación a la edificabilidad e introduciendo el concepto de servidumbre acústica en su delimitación, modificándose asimismo tanto la descripción de arista exterior de la explanación, para adaptarla a la realidad y resolver los conflictos surgidos en la aplicación de la Ley anterior, como también se modifica la distancia de la línea límite de edificación en diferentes tipos de carreteras y elementos de las mismas, para mejorar la eficacia de la defensa que tales limitaciones tienen como objetivo.

-Además se incluyen otras modificaciones de carácter operativo para una mayor eficiencia. Entre otras, las dirigidas a completar la normativa aplicable a los estudios y proyectos y al régimen de construcción de las obras en aspectos tales como son los servicios afectados y la posibilidad de tomar los datos necesarios para elaborar los estudios sin dilaciones excesivas.

-La nueva Ley, por último, actualiza el catálogo de las carreteras estatales de acuerdo con la clasificación que en ella se contiene y establece la obligación del Ministerio de Fomento de mantener actualizado este catálogo.

La Ley consta de 49 artículos distribuidos en cuatro capítulos, más seis disposiciones adicionales, otras dos transitorias, una disposición derogatoria y seis disposiciones finales.

### **3.2.- Objeto, titularidad y finalidad**

#### **Objeto**

- de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Según su art. 1, su objeto es regular la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales.
- de las leyes de las CCAA. Las diferentes leyes de las Comunidades Autónomas van definiendo el objeto de sus propias leyes de carreteras:

#### **ANDALUCÍA**

Ley 8/2001 de carreteras de Andalucía: La presente Ley tiene por objeto regular el dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía, determinando su titularidad y estableciendo los procesos de planificación, proyección, construcción, financiación, conservación y explotación del mismo, así como las normas sobre su uso, protección y defensa.

#### **ARAGÓN**

Ley 8/1998 de carreteras de Aragón: La presente Ley tiene como objeto regular la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, explotación y uso

de las carreteras que discurran íntegramente por el territorio de Aragón y no sean de titularidad del Estado.

### ASTURIAS

Ley 8/2006 de carreteras del Principado de Asturias: La presente ley tiene por objeto la regulación de la planificación, proyección, construcción, financiación, explotación y uso de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio del Principado de Asturias y no sean de titularidad estatal.

### BALEARES

Ley 5/1990 de carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares: Es objeto de esta Ley la regulación de la planificación y proyecto de las carreteras de las Islas Baleares, así como su financiación, construcción, conservación, explotación y uso.

### CANARIAS

Ley 9/1991 de carreteras de Canarias: Es objeto de la presente Ley la regulación de la actividad de planificar, proyectar, construir, conservar, financiar, usar y explotar las carreteras de Canarias.

### CANTABRIA

Ley 5/1996 de carreteras de Cantabria: La presente Ley tiene por objeto la ordenación y defensa de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, y que no estén reservadas a la titularidad del Estado, de conformidad con el artículo 4 de la Ley 25/1988, constituyendo la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

### CASTILLA LA MANCHA

Ley 9/1990 de carreteras y caminos de Castilla La Mancha: Es objeto de la presente Ley regular la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, explotación y uso de las carreteras y caminos que discurran por el territorio de Castilla-La Mancha y no sean de titularidad del Estado.

### CASTILLA Y LEON

Ley 10/2008 de carreteras de Castilla y León: Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad de Castilla y León, y que sean de titularidad del Estado.

### CATALUÑA

Decreto legislativo 2/2009 por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de carreteras de Cataluña: Es objeto de esta Ley la regulación de las carreteras de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado, mediante el establecimiento de

los instrumentos necesarios para garantizar su adecuada ordenación, funcionalidad y protección.

### EXTREMADURA

Ley 7/1995 de carreteras de Extremadura: Es objeto de la presente Ley regular la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura y que no sean de titularidad estatal.

### GALICIA

Ley 8/2013 de carreteras de Galicia: Es objeto de la presente ley la regulación de la planificación, proyecto, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia y que no sean de titularidad del Estado.

### LA RIOJA

Ley 2/1991 de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja: Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de todas las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja que no estén reservadas a la titularidad del Estado.

### MADRID

Ley 3/1991 de carreteras de la Comunidad de Madrid: El objeto de la presente Ley es la definición de la red viaria de la Comunidad de Madrid, así como la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de la misma, en el marco de su relación con la ordenación territorial, el planeamiento urbanístico y el transporte.

### MURCIA

Ley 2/2008 de carreteras de la Comunidad Autónoma de Murcia: La presente Ley tiene por objeto regular la planificación, proyección, financiación, construcción, conservación, explotación y uso de las carreteras cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, las cuales se incluyen como anexo de esta Ley en el Catálogo de Carreteras.

### NAVARRA

Ley Foral 5/2007 de carreteras de Navarra: El objeto de la presente Ley Foral es la regulación del dominio público viario de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, al amparo de lo dispuesto en el artículo 49, apartados 1.f) y 3, de la Ley Orgánica 13/82, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra.

### PAIS VASCO

Ley 2/1989 reguladora del Plan General de carreteras del País Vasco: Es objeto de la presente Ley definir y regular el Plan General de Carreteras del País Vasco, así como coordinar el ejercicio de las atribuciones relacionadas con el mismo, dentro de las competencias de las Instituciones Comunes.

## VALENCIA

Ley 6/1991 de carreteras de la Comunidad Valenciana: La presente Ley tiene como objeto regular el conjunto del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana, mediante el establecimiento de las normas e instrumentos necesarios para asegurar el mejor funcionamiento del mismo en el marco de las competencias estatutariamente asumidas y del ámbito de esta Ley.

## Titularidad

Según el art. 4 de la Ley 37/2015, son carreteras estatales las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una CCAA. Estas carreteras constituyen la Red de carreteras del Estado.

A este respecto, son itinerarios de interés general aquellos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Que formen parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.
- Que constituyan acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.
- Que sirvan de acceso a los principales pasos fronterizos.
- Que enlacen CCAA, conectando los principales núcleos de población del Estado, de manera que formen una red continua, que soporte regularmente tráfico de largo recorrido.

## Finalidad

Desde un enfoque genérico, la finalidad de la Ley fue actualizar el régimen jurídico en materia de carreteras, una vez culminado el traspaso a las CCAA, ofrecer soluciones a problemas nuevos que habían surgido y al mismo tiempo salvaguardar y garantizar los intereses generales del Estado en este sector público.

A estas finalidades genéricas, habría que añadir otras puntuales, como era la necesidad de crear normas que atendieran a las nuevas exigencias técnicas y satisficieran la demanda creada por los usuarios de las carreteras. Además, se actualizaron las definiciones de las carreteras y se formuló una nueva clasificación y denominación de las mismas. También se estableció la necesaria coordinación entre los instrumentos de planificación del Estado y de las CCAA, y se actualizó el régimen especial de las redes arteriales y travesías.

## 3.3.- Estudio comparativo. Principales diferencias.

Debemos partir del hecho de que la normativa general se encuentra tanto en los títulos competenciales de la CE, como en la ley de carreteras, mientras que los rasgos peculiares de cada CCAA se encuentran recogidos en sus propias normas sobre la materia. Algunas de estas normas introducen novedades importantes respecto de la regulación estatal, como las de las CCAA de Madrid, Baleares o Valencia, con la aprobación de planes sectoriales de carreteras o la recuperación de las plusvalías generadas por las obras públicas en carreteras, mientras que las normas de otras CCAA, como Castilla y León, Asturias o Canarias reproducen de forma paralela la normativa estatal.

Otro aspecto a destacar en este estudio comparativo es el referido a la financiación en materia de carreteras y los principios de coordinación, solidaridad y control que rigen las relaciones entre Estado y CCAA en el sector. Así, si bien es cierto que las CCAA habrán de gozar de autonomía financiera para el desarrollo y ejecución de sus competencias en materia de carreteras, también lo es que el Estado tendrá que garantizar en todo el territorio el nivel mínimo de los servicios públicos fundamentales de su competencia, como el de las carreteras.

### **3.3.4.-Concepto y clases**

#### **Concepto:**

El art. 2 de la Ley 37/2015 señala: **1.** A los efectos de la aplicación de la presente ley se estará a los conceptos y clases de carreteras siguientes y a las definiciones que figuran en el anexo I.

**2.** Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

**3.** Por sus características, las carreteras se clasifican en **autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales.**

**a) Son autopistas** las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, con las siguientes características:

- No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
- No cruzar, ni ser cruzadas a nivel, por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso.
- Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

**b) Son autovías** las carreteras que no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y



limitación de accesos a y desde las propiedades colindantes, y carecen de cruces a nivel.

**c) Son carreteras multicarril** las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad.

**d) Son carreteras convencionales** las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías, ni las de las carreteras multicarril.

...

**6.** No tendrán la consideración de carreteras ni de elemento funcional de éstas:

**a)** los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.

**b)** las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.

**c)** Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado, en los que no será de aplicación obligatoria con carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Fomento, si bien, en tanto dicho Viario Anexo sea de titularidad estatal, estará sujeto a las determinaciones de la presente ley, siendo su gestión competencia del Ministerio de Fomento.

**7.** Los caminos de servicio de los que sean titulares personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, deberán abrirse al uso público cuando lo exija

### **3.3.5.- Carreteras estatales y Autonómicas**

#### **Estatales:**

Son las que constituyen la Red de Carreteras de Estado, por estar integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una CCAA. Ha de añadirse que las duplicaciones de calzada, los ensanches de plataforma y, en general, todas las actuaciones que no supongan modificación sustancial de la funcionalidad de la carretera, no tendrán la consideración de nueva vía.

A efecto de lo establecido anteriormente se consideran itinerarios de interés general aquéllos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes convenios.
- Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.

- Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.
- Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

### **Autonómicas:**

Ha de señalarse que las distintas leyes autonómicas han desarrollado su propia organización de la red, con definiciones y clasificaciones específicas en algunos casos, hablándose, en muchas ocasiones, de carreteras locales, municipales, comarcales, regionales o intercomarcales, entre otras.

### **ANDALUCÍA**

La red de carreteras de Andalucía está constituida por las carreteras que discurriendo íntegramente en el territorio andaluz, no estén comprendidas en la red de carreteras del Estado y se encuentren incluidas en el Catálogo de Carreteras de Andalucía.

La red de carreteras de Andalucía está formada por las siguientes categorías:

- La red principal, que comprende la red básica, la red intercomarcal y la red complementaria.
- La red secundaria, compuesta por la red comarcal y la red local.
- La red metropolitana, definida por los correspondientes planes de transporte metropolitano.

El Plan General de Carreteras de Andalucía definirá cada una de las categorías de la red de carreteras de Andalucía, de acuerdo, en su caso, con los criterios que se establezcan reglamentariamente.

Se declara red de especial interés para la Comunidad Autónoma al conjunto de las carreteras que estén comprendidas dentro de la red principal y de la red metropolitana.

Se declara red de especial interés provincial al conjunto de las carreteras que estén comprendidas dentro de la red secundaria, en los ámbitos territoriales de cada provincia.

### **ARAGÓN**

Las carreteras comprendidas en el ámbito de aplicación de esta Ley se integran en una de las siguientes redes:

#### **A) Red autonómica aragonesa:**

- La Red Básica, compuesta por las carreteras incluidas en los itinerarios que vertebran el territorio aragonés y conecta con la red viaria de titularidad estatal, con la de las comunidades autónomas limítrofes o con Francia.

- La Red Comarcal, integrada por las carreteras que vertebran una o varias comarcas y por aquellas que unen núcleos de importancia comarcal con la Red Básica o con sus zonas de influencia.
- La Red Local, que comprende el resto de las carreteras autonómicas que son accesorias a los anteriores itinerarios y las de acceso a áreas naturales o de interés turístico, además de otras que puedan ser alternativas de la Red Comarcal.

Todas las carreteras integradas en estas redes son de la titularidad de la Comunidad Autónoma de Aragón.

B) Las Redes provinciales, integradas por las carreteras sometidas a la titularidad de las respectivas diputaciones provinciales de Aragón.

C) Las Redes municipales, integradas por las carreteras sometidas a la titularidad de los municipios de Aragón.

## ASTURIAS

Las carreteras comprendidas en la red de carreteras del Principado de Asturias se clasificarán en regionales, comarcales y locales.

Serán clasificadas como regionales aquellas carreteras cuyos itinerarios, ya por enlazar las cabeceras de comarca entre sí o con los límites de la comunidad autónoma, ya por su elevada intensidad de tráfico, o por su función territorial, se estime conveniente su inclusión en la misma.

Se clasificarán como comarcales las carreteras cuyos itinerarios enlacen entre sí las principales poblaciones con las cabeceras de comarca, bien directamente o a través de las carreteras regionales o estatales.

Las carreteras no comprendidas en alguno de los apartados anteriores tendrán la consideración de locales.

## BALEARES

Las carreteras de las Islas Baleares se integran en las redes siguientes:

- Red Primaria, constituida por las carreteras por donde discurren tráficos de interés general de la Comunidad, por la importancia cuantitativa o cualitativa que tienen, por comunicar las principales localidades o comarcas, los puertos o aeropuertos y por servir de base a los principales ejes económicos, comerciales y turísticos, y que forman en cada isla una red conexas.
- Red Secundaria en la que se incluyen aquellas carreteras que, sin tener las características de la Red Primaria, sirven de comunicación intercomarcal en cada Isla, o cumplen una función que supera el ámbito municipal distribuyendo el tráfico por todo el ámbito insular.

- Red Local y Rural, constituida por aquellas carreteras cuya función se limita a dar solución al transporte viario preferentemente en el ámbito propio del término municipal.

## CANARIAS

Las carreteras de Canarias se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos respectivamente.

Las carreteras que transcurran por más de un término municipal no podrán ser clasificadas como municipales.

Las carreteras construidas por particulares en ejecución de planes de ordenación urbana o para el servicio de núcleos urbanos se considerarán carreteras municipales, una vez que hayan sido cumplimentadas las condiciones de recepción impuestas por la legislación de régimen del suelo y normativa urbanística aplicable.

Se definen como carreteras de interés regional aquéllas que cumplan en su totalidad o en tramos determinados al menos uno de los siguientes requisitos:

- Entenderse como vía de circunvalación de una isla.
- Aquéllas de largo recorrido que unan puntos distantes de la vía de circunvalación y comuniquen, además, con importantes núcleos de población o actividad económica, todo ello proporcionalmente a la superficie y población de cada isla.
- Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con puertos y aeropuertos de interés general.
- Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con centros de especial interés por su actividad.

## CANTABRIA

En razón de su titularidad las carreteras regionales se clasifican en autonómicas y municipales, constituyendo la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Son carreteras autonómicas las que tienen esa consideración de acuerdo con la Constitución, el Estatuto de Autonomía para Cantabria, el Real Decreto de Transferencias en materia de carreteras y las correspondientes Actas de Entrega, y en concreto:

- La red de carreteras de la extinta Diputación Provincial de Santander.
- La red transferida por la Administración General del Estado.
- Las carreteras construidas por la Diputación Regional.
- Aquellas carreteras que se transfieran a la Diputación Regional de Cantabria.

Son carreteras municipales:

- La red de carreteras de los Ayuntamientos y Juntas Vecinales.

- Las carreteras construidas por los Ayuntamientos y Juntas Vecinales en el ámbito de sus competencias.
- Aquellas carreteras que se transfieran a los Ayuntamientos.

## CASTILLA LA MANCHA

Las carreteras comprendidas en el ámbito de aplicación de esta Ley se clasifican por su función en básicas, comarcales y locales.

Serán básicas las carreteras cuyos itinerarios sirvan de soporte a la circulación de larga distancia.

Serán comarcales las carreteras cuyos itinerarios sirvan de soporte a la circulación entre núcleos importantes de población.

Serán locales el resto de las carreteras.

## CASTILLA LEON

El Plan Regional de Carreteras comprenderá las previsiones, objetivos y programación de actuaciones en las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma que se integrarán en dos redes: Básica y Complementaria.

La Red Básica es aquella que, junto con la red estatal, sirve de forma continuada al tráfico de largo recorrido, e incluye a todas las carreteras con mayor intensidad de circulación o que tengan una función esencial en la estructuración y ordenación del territorio.

La Red Complementaria está constituida por las carreteras no incluidas en la Red Básica. Atiende a los tráficos de corto y medio recorrido y cumple la misión de unir los núcleos de población, bien directamente o a través de carreteras estatales o de la Red Básica.

## CATALUÑA

Clasificación funcional:

Las carreteras se clasifican, según su función, dentro de las siguientes redes:

a) Red básica: Es la que sirve de apoyo al tránsito de paso y al tránsito interno de larga distancia, e incluye también las vías intercomarcales e intracomarcales de especial importancia viaria.

Incluye igualmente la red arterial, integrada por las vías segregadas de acceso a los núcleos de población que, pasando total o parcialmente por zonas urbanas, tienen como función compatibilizar el tráfico local y el tráfico de paso.

b) Red comarcal: Es la que sirve de apoyo al tráfico generado entre las capitales comarcales y los principales municipios y núcleos de población y

actividad de la misma comarca o de comarcas limítrofes, al tráfico generado entre cada uno de estos centros y a la conexión de estos núcleos con itinerarios de la red básica.

c) Red local: Es la que sirve de apoyo al tráfico intermunicipal, integrada por el conjunto de vías que facilitan el acceso a los municipios y núcleos de población y actividad no situados sobre las redes básica y comarcal, y comprende todas las carreteras que no figuran en la red básica ni en la comarcal.

#### Clasificación técnica:

En función de sus características técnicas y funcionales, el Plan de infraestructuras del Transporte de Cataluña puede establecer para cada una de las redes a las cuales se refiere el apartado 1 las categorías de primaria y secundaria.

Las carreteras se clasifican, en atención a sus características técnicas, en vías segregadas y carreteras convencionales.

Las vías segregadas podrán ser autopistas o vías preferentes.

Son autopistas las carreteras destinadas a la exclusiva circulación de automóviles y señalizadas como tales, que reúnan las siguientes características:

- a) No tienen acceso a ellas las propiedades colindantes, y sus incorporaciones y salidas están dotadas siempre de vías de aceleración y desaceleración, respectivamente.
- b) No cruzan ni son cruzadas a nivel por ninguna vía de comunicación, ni servidumbre de paso.
- c) Tienen calzadas distintas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en supuestos excepcionales, por otros medios.

Son vías preferentes las carreteras de una o más calzadas, con limitación de accesos a las propiedades colindantes y enlaces a distinto nivel.

Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las anteriores categorías. Se podrán establecer por reglamento, según sus características de diseño y construcción, diversas categorías de carreteras convencionales.

#### EXTREMADURA

Las carreteras comprendidas en el ámbito de aplicación de esta Ley se clasifican por su función en básicas, intercomarcales, locales y vecinales.

Serán básicas aquellas carreteras que junto con las de la red estatal conformen la estructura básica de las comunicaciones por carretera en Extremadura cuyos itinerarios sirven de soporte a la circulación de larga distancia, comunicando

entre sí a los principales núcleos de población, canalizando los mayores flujos de tráfico y conectando con las redes del mismo nivel de los territorios limítrofes.

Ambas redes, la estatal y la regional básica, formarían una malla cerrada sensiblemente ortogonal, proporcionando una cobertura territorial suficiente.

Serán intercomarcales aquellas carreteras que permiten la comunicación de los mayores núcleos de población y centro de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas, conforme a los criterios contemplados en el Plan Regional de Carreteras.

En adición a la red estatal y red básica, canalizan los flujos intercomarcales más importantes y dotan al territorio de una estructura más equilibrada formando una malla cerrada.

Serán locales aquellas carreteras cuya funcionalidad reside en comunicar los centros de población entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con las cabeceras comarcales, conforme a los criterios contemplados en el Plan Regional de Carreteras.

Serán vecinales el resto de las carreteras no incluidas en las redes básicas, intercomarcales y locales. No tienen carácter estructurante y sus itinerarios solamente tienen la función de accesos a núcleos de población.

## GALICIA

Las carreteras se clasificarán en tres redes: primaria básica, primaria complementaria y secundaria.

La red primaria básica está formada por grandes ejes que, junto con la red de interés general del Estado, vertebran el territorio, lo conectan con la red de carreteras de las comunidades autónomas vecinas y relacionan entre sí tanto los grandes centros de población como los principales lugares de actividad económica.

La red primaria complementaria comprende las demás carreteras que conectan con las cabeceras comarcales y con los núcleos de población importantes.

La red secundaria comprende todas las carreteras no incluidas en las redes básica y complementaria.

## LA RIOJA

Las carreteras comprendidas en la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja se integrarán en tres redes: Regional básica, Comarcal, Local.

La red regional básica es aquella que, junto con la red estatal, sirve de forma continuada al tráfico de largo recorrido e incluye: Las carreteras con mayor intensidad de circulación; las que enlazan cabeceras de comarca entre sí, y las de función relevante en la estructuración y ordenación del territorio.

La red comarcal está constituida por aquellos tramos de carretera cuyos itinerarios enlacen entre si las principales poblaciones con las cabeceras de comarca y con las redes regionales básica, y estatal.

Las carreteras no comprendidas en alguno de los apartados anteriores tendrán consideración de locales.

## MADRID

Las carreteras de la Comunidad de Madrid se clasifican en tres categorías: Red principal, red secundaria y red local.

La red principal, junto con la red estatal, atiende a las siguientes funciones:

- a) Canalizar el tráfico de largo recorrido y el de tránsito a través de la Comunidad de Madrid y el área metropolitana.
- b) Asegurar la conexión entre los principales puntos básicos del territorio.
- c) Asegurar las conexiones de primer orden con los territorios limítrofes.

La red secundaria tiene carácter comarcal, complementando las funciones de la red principal por medio de:

- a) Canalizar el tráfico de corto recorrido por sí misma o hacia la red principal.
- b) Unir las cabeceras de comarca o puntos de cierta entidad en el territorio no unido por la red principal.
- c) Facilitar las conexiones de segundo rango con los territorios limítrofes.
- d) Configurar caminos alternativos a la red principal cuando el tráfico lo justifique.
- e) Configurar una red que asegure una cobertura total y adecuada al espacio regional.

La red local se forma por exclusión, estando integrada por las vías que no forman parte de la red principal, secundaria o estatal, y debe servir de soporte a la circulación intermunicipal y a la conexión entre los núcleos no situados sobre algunas de las redes antes definidas y estas.

Esta red debe garantizar el acceso rodado a todos los núcleos de población en condiciones adecuadas. Servirá también de soporte a la explotación de recursos naturales accesos a lugares de interés turístico y otros objetivos de carácter similar.

## MURCIA

Las carreteras regionales puestas bajo la competencia de la Comunidad Autónoma de Murcia se jerarquizan de acuerdo con las tres siguientes categorías:



a) Red de Primer Nivel. Estará constituida por los itinerarios que están destinados a soportar las mayores intensidades de tráfico de la Región, conectar con la red estatal, canalizar los flujos entre las poblaciones y áreas principales y que, por su calidad, tienen la función de configurar el esquema fundamental de la Red Regional. Por su carácter equilibrador y estructurante del territorio, estará siempre compuesta por itinerarios completos.

b) Red de Segundo Nivel. Estará constituida por los tramos o itinerarios con función intercomarcal, destinados a conectar todos los núcleos municipales con la red de primer nivel, soportar los tráficos intrarregionales de corto y medio recorrido, dotar de la estructura viaria fundamental a las comarcas que no la tuvieran definida y complementar la red básica o de primer nivel en su función equilibradora del territorio regional.

c) Red de Tercer Nivel. Estará constituida por los tramos o itinerarios que completan las redes anteriores y estará destinada a soportar tráficos de corto recorrido, asegurar la conexión con los núcleos de población de al menos 500 habitantes y con los puntos de acceso a otros sistemas de transporte; asimismo, por aquellos tramos o itinerarios locales o rurales que sirvan para garantizar el derecho a la accesibilidad al territorio regional, dotando de red a las comarcas que no la poseyeran por los otros dos niveles. Tiene carácter estructurante en el interior de los espacios comarcales y de servicio local.

## NAVARRA

Las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías desdobladas, carreteras de altas prestaciones, que forman la Red de Vías de Gran Capacidad, y carreteras convencionales.

Autopistas son las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de vehículos automóviles y reúnen las siguientes características:

a) Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.

b) No cruzan ni son cruzadas al mismo nivel por otra vía de comunicación o servidumbre de paso, pasos de peatones, vías ciclistas, línea de ferrocarril u otra infraestructura.

c) Las propiedades colindantes no tienen acceso directo a las mismas.

d) Están valladas, en ambas márgenes, en toda su longitud.

e) Disponen de control de accesos a la infraestructura.

Se incluyen en esta clase los tramos de autopistas libres de peaje.

Autovías son las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales y reúnen las siguientes características:

- a) Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por elementos físicos de carácter longitudinal o por una franja de terreno no destinada a la circulación, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.
- b) No cruzan ni son cruzadas al mismo nivel por otra vía de comunicación o servidumbre de paso, pasos de peatones, vías ciclistas, línea de ferrocarril u otra infraestructura.
- c) Las propiedades colindantes tienen acceso limitado a las mismas.
- d) Están valladas en ambas márgenes, en toda su longitud.

Vías desdobladas son las carreteras, en general de carácter urbano, que reúnen las siguientes condiciones:

- a) Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una mediana de tipo urbano, por una franja de terreno no destinada a la circulación o por elementos físicos longitudinales, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.
- b) Sus intersecciones son preferentemente a nivel con características de rotonda.
- c) Pueden ser cruzadas a nivel por pasos de peatones o vías ciclistas, salvo que razones de seguridad vial justifiquen cruces a diferente nivel.
- d) Las propiedades colindantes tienen acceso limitado a las mismas.
- e) Sin vallado longitudinal, salvo en tramos específicos.
- f) Pueden dotarse de elementos de integración urbana en sus márgenes.

Carreteras de altas prestaciones son las que reúnen las siguientes características:

- a) Doble sentido de circulación en calzada única, pudiendo disponerse de elementos de separación para los dos sentidos del tráfico.
- b) Disponen de un porcentaje significativo de la longitud de su trazado con un tercer carril para facilitar el adelantamiento, pudiendo incorporar un cuarto carril para vehículos lentos en descensos pronunciados.
- c) Las intersecciones con otras carreteras serán, preferentemente, mediante enlaces a distinto nivel.
- d) Limitación parcial de accesos directos desde las propiedades colindantes.

e) Sin vallado longitudinal, salvo en tramos específicos.

Carreteras convencionales son las que reúnen las siguientes características:

- a) Doble sentido de circulación en calzada única.
- b) Las intersecciones con otras carreteras convencionales serán, preferentemente, en el mismo nivel.
- c) Sin limitación de accesos desde las propiedades colindantes, con sujeción a lo establecido en la normativa de seguridad vial y de diseño de carreteras.
- d) Sin vallado longitudinal.

Las carreteras convencionales se clasifican por sus características funcionales en carreteras de interés general, de interés de la Comunidad Foral y locales.

- Carreteras de interés general son las que conforman itinerarios de carácter interautonómico o internacional y que soportan un volumen significativo de tráfico.
- Carreteras de interés de la Comunidad Foral son aquellas que sin ser de interés general, estructuran internamente el territorio de la Comunidad Foral de Navarra, así como las que vertebran las conexiones con Comunidades Autónomas o Regiones limítrofes.
- Carreteras locales son las que conforman la red capilar de comunicaciones, permitiendo la conexión entre carreteras de nivel superior y el acceso a núcleos de población, así como las conexiones no estructurantes con territorios limítrofes de la Comunidad Foral de Navarra.

No forman parte de la Red de Carreteras de Navarra Las vías pecuarias, los caminos agrícolas y forestales, los caminos, viales y carreteras titularidad de las entidades locales, de otras entidades públicas o de particulares y los caminos de servicio y demás vías construidas por sus propietarios como elementos auxiliares o complementarios a las actividades específicas de sus titulares.

## PAIS VASCO

Las carreteras del País Vasco se jerarquizarán, en atención a su funcionalidad, en cuatro redes: red de interés preferente, red básica, red comarcal y red local.

- La red de interés preferente comprenderá los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a los pasos fronterizos, a los puertos y a los aeropuertos de interés general, los itinerarios que soporten tráfico interautonómicos importantes de largo recorrido, así como los que atiendan un volumen considerable de pesados o una carga apreciable de mercancías peligrosas tanto exteriores como interiores.

- Compondrán la red básica las carreteras que, sin pertenecer a la red de interés preferente, estructuren cada Territorio Histórico formando itinerarios completos y las que teniendo un tráfico importante conecten Territorios Históricos o con otras Comunidades Autónomas.
- La red comarcal abarcará las carreteras que, sin un tráfico importante, comuniquen comarcas vecinas.
- La red local estará integrada por las carreteras que no pertenezcan a ninguna de las redes anteriores.

## VALENCIA

El Sistema Viario de la Comunidad Valenciana está integrado por las siguientes redes:

- a) Red de Carreteras del Estado, compuesta por las vías que tengan dicha calificación legal.
- b) Red Básica de la Comunidad Valenciana, destinada a unir entre si los núcleos básicos del sistema de asentamientos, conectar con la red de carreteras del Estado y proporcionar acceso a las grandes infraestructuras del sistema de transportes.
- c) Red Local de la Comunidad Valenciana, en la que se integran las carreteras recogidas en el Catálogo del Sistema Viario y no incluidas en la Red Básica de la Comunidad.
- d) Red de Caminos de dominio público de la Comunidad Valenciana, compuesta por todas las vías de titularidad pública no incluidas en los apartados anteriores, susceptibles de tránsito rodado.

## **- Visión desde la normativa de tráfico y seguridad vial**

En lo que respecta a la gestión del tráfico y seguridad vial la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RD 6/2015) establece en los art. 5º y 6ª, la competencia, sin perjuicio de las que tengan asumidas las Comunidades Autónomas, en la regulación, gestión y control del tráfico en vías interurbanas y travesías al Ministerio del Interior, que ejercerá esas competencias a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

En el artículo 139 del Reglamento general de circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial se establece que la autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial y que, en tal sentido, corresponde al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico la determinación de las clases o tramos de carreteras que deban contar con señalización circunstancial o variable o con otros medios de vigilancia, regulación,

control y gestión telemática del tráfico; la de las características de los elementos físicos y tecnológicos que tengan como finalidad auxiliar a la autoridad de tráfico; la instalación y mantenimiento de dicha señalización y elementos físicos o tecnológicos, así como la determinación en cada momento de los usos y mensajes de los paneles de mensaje variable, sin perjuicio de las competencias que, en cada caso, puedan corresponder a los órganos titulares de la vía.

Con más definición, se establece, en el **Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto** donde se desarrolla la estructura básica del Ministerio del Interior (Art. 11) que a la Dirección General de Tráfico, le corresponde entre otras funciones:

*1. Corresponden a la Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio ejerce sus competencias sobre el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, las siguientes funciones:*

*a) La planificación y programación estratégica del organismo.*

*f) La gestión de las tecnologías de la información y las comunicaciones del organismo.*

*g) La elaboración de estudios, propuestas, anteproyectos y proyectos de disposiciones sobre tráfico y seguridad vial y la coordinación con las Entidades Locales respecto de la normativa estatal que les afecte.*

*k) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y travesías; la implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transporte necesarios, así como propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.*

*l) La dirección de los Centros de Gestión de Tráfico y del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, así como la resolución sobre la instalación de videocámaras y dispositivos para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico en el ámbito de la Administración General del Estado.*

*m) El suministro de información sobre el estado del tráfico en tiempo real e incidencias.*

*n) El establecimiento de las directrices para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos, sin perjuicio de las atribuciones de las Corporaciones Locales, con cuyos órganos se instrumentará la colaboración necesaria.*

*ñ) La planificación, elaboración y divulgación de las estadísticas, indicadores y datos sobre accidentes de tráfico y otras materias incluidas en el ámbito de las competencias del organismo, en coordinación con las demás unidades. La coordinación con otros órganos con competencias en materia estadística.*

*o) El desarrollo y gestión del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, velando por la incorporación de todas las fuentes de información relacionadas con las características de los accidentes y sus consecuencias.*

**p)** *La elaboración y gestión de los planes y estrategias en el ámbito del tráfico y la seguridad vial, tanto generales como referidos a ámbitos y colectivos específicos, en colaboración con los agentes sociales y las Administraciones Públicas.*

**q)** *La elaboración y gestión de las actuaciones para la mejora de la seguridad vial laboral, en colaboración con otras Administraciones Públicas y agentes sociales.*

**r)** *Los procesos de consulta y participación, a través del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible*

**t)** *La elaboración y ejecución de los planes de estudios e investigaciones en materia de seguridad vial, factores influyentes e impacto de medidas específicas, en coordinación con el resto de unidades, las instituciones de carácter científico y técnico y otras Administraciones Públicas competentes.*

**y)** *La comunicación y divulgación relacionada con el tráfico y la seguridad vial.*