

RESUMEN TEMA 22 GRUPO INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.**SUBGRUPO 1 CARRETERAS****EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS (II)****1. EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS (II). TRANSPORTES ESPECIALES. NOTA DE SERVICIO 1/2018.**

La **Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras** señala que la explotación de la carretera comprende el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, y **las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso.**

Así, **para asegurar esa defensa de la vía y su mejor uso**, entre otras disposiciones, establece en su **artículo 38 una serie de limitaciones a la circulación**, que afectan particularmente a los denominados **transportes especiales**. Por su parte, el Reglamento de Carreteras (RD 1812/1994) establece, por ejemplo, que, en **autopistas, las cosechadoras y vehículos especiales análogos** que circulen a velocidades < a 60 km/h se desplazarán sobre otro vehículo que se desplace a una velocidad no inferior a la indicada.

Asimismo, el **Reglamento General de la Circulación (RD 1428/2003)**, recoge las normas y condiciones especiales de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial. Entre las condiciones podríamos destacar que se mantendrá una separación mínima de 50 m con el vehículo que le preceda o que las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.

Para el caso concreto de la RCE, el procedimiento para la **Autorización de estos Transportes Especiales**, queda recogido en el **artículo 108.3 del RGC**. La misma **se otorgará por la autoridad que corresponda, previo informe vinculante en lo relativo a sus competencias de la DGC**. La autorización estará sujeta al abono del correspondiente precio público cuya cuantía se fija por el Ministro del MITMA, por Orden Ministerial.

Para establecer las oportunas **instrucciones para la emisión de estos informes preceptivos y vinculantes de la DGC** se aprueba la **NS 1/2018**, en la que se detalla cual debe ser el **procedimiento** a seguir y el **contenido** de estos informes. Con carácter general, los informes vinculantes emitidos por la DGC tendrán un plazo de **validez de un año, salvo cambios en el itinerario o en el estado de la vía.**

Para ello, en primer lugar, se definen **4 tipologías de transporte especial**:

✚ **GENÉRICO**: aquel que puede considerarse favorablemente informado de forma genérica, no necesitando la aportación de Estudio específico por el interesado, al no superar una serie de dimensiones (a modo de ejemplo, la altura de 4,70 m y la masa máxima de 100 tn) y que con carácter general se considerará favorablemente informado.

✚ **ORDINARIO** aquel para cuya autorización el titular no necesita aportar Estudio específico porque, aunque exceda las dimensiones del transporte especial genérico, no supera una serie de dimensiones (a modo de ejemplo, la altura de 4,85 m y la masa máxima de 170 tn)

- ✚ **EXTRAORDINARIO** aquel que excede las dimensiones del transporte especial ordinario, pero no supera una serie de dimensiones (a modo de ejemplo, la altura de 4,90 m y la masa máxima de 300 tn) y para cuyo informe es necesaria la elaboración, en todo caso, de un Estudio específico.
- ✚ **EXCEPCIONAL.** Es aquel que excede las dimensiones del transporte especial extraordinario y necesita la aportación de un estudio específico

Se considerará **informada favorablemente con carácter genérico** la circulación de maquinaria agrícola automotriz, siempre y cuando no exceda las dimensiones indicadas como transporte especial genérico.

Para los **transportes especiales cuya autorización esté sujeta a la presentación de Estudio Específico (extraordinario y excepcional)**, éste contendrá un **estudio de las obras de paso** detallando las posibles afecciones a la estructura y al firme, y un **estudio geométrico** donde se detallen la longitud, anchura y gálibo de la carga y su interacción con el trazado y posibles obstáculos. Además, en estos dos casos, el interesado deberá aportar **Certificado de indivisibilidad** de la carga y justificación de inviabilidad de utilizar otros medios de transporte. Por último, **la DGC puede exigir fianza o aval de garantía**, que irá desde los 30.000 € para los transportes Ordinarios, hasta los 100.000 € en el caso de los transportes Excepcionales.

2. ÁREAS DE SERVICIO Y ESTACIONES DE SERVICIO.

La Ley 37/2015 define en su artículo tercero los **elementos funcionales de la carretera** como toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, entre las que se encuentran, **las áreas de servicio**. Asimismo, por el art. 26 de la Ley se definen las áreas de servicio, pero amplía el concepto también a las denominadas Áreas de Descanso y Aparcamientos Seguros, aunque esta última será objeto de desarrollo en el siguiente punto del tema.

- ✚ Son **áreas de servicio** las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.
- ✚ Son **áreas de descanso** los espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistos de lo necesario para facilitar el descanso de los usuarios de las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación.

Las condiciones para el otorgamiento de **Concesiones de Áreas de Servicio** (aunque la Ley también prevé que pueda ser construidas y explotadas por Gestión Directa) se establecerán en un Pliego de Condiciones Generales que será aprobado por el Gobierno. Al respecto, la Ley 37/2015 establece que se realizará a la oferta económica más ventajosa. Por su parte, la facultad para otorgar la concesión será del MITMA, por un periodo concesional que según se recoge en el RGC no excederá de 50 años, plazo máximo que queda reducido a 40 años si nos atenemos a lo dispuesto en la Ley 9/2017 de CSP al tratarse de un **Contrato de Concesión de Servicios**. Además, el concesionario vendrá obligado al abono al Estado del **canon anual** que se hubiera comprometido a satisfacer en la proposición.

Cuando se trate de la concesión de la **explotación de áreas de servicio ya construidas**, el importe del canon anual, no podrá ser inferior al 4 por 100 de la valoración de las mismas. Además, como reciente novedad, **el importe de los derechos liquidados por el uso o explotación de las áreas de servicio** y otros elementos funcionales **quedará afecto a la financiación de los servicios y obras de conservación y explotación de la RCE**.

Las disposiciones de la Ley 37/2015 y de su Reglamento quedan complementadas con lo recogido en la **Orden Circular 320/94 CyE de Áreas de Servicio**. Así, por ejemplo, establece que será libre y gratuito el uso de las instalaciones y servicio de aseos y aparcamientos y zonas de aparcamiento y juegos infantiles. Los concesionarios quedarán obligados a conservar y mantener en perfecto estado todos los elementos funcionales del área.

De igual forma, las áreas de servicio tendrán **acceso directo desde la carretera** y se podrán emplazar en uno o en ambos márgenes de ella. Todas las instalaciones cumplirán la normativa vigente en relación con su utilización por personas afectadas por minusvalías. No se podrán establecer, sin embargo, instalaciones o servicios que no tengan relación directa con la carretera o que puedan generar un tráfico adicional.

Respecto a las **ESTACIONES DE SERVICIO**, se encuentran reguladas por el Reglamento General de Carreteras, que indica que **son estaciones de servicio las definidas como tales por la normativa vigente ordenadora del sector petrolero**. Con respecto a los accesos a estas zonas, se establece que salvo que se ubiquen en un área de servicio, **los accesos a estaciones de servicio junto a AP y AV se realizarán siempre a través de una vía de servicio**. Corresponde al Director General de Carreteras autorizar la construcción de estaciones de servicio en las vías de servicio de AP y AV o junto a una carretera convencional

El procedimiento de solicitud y otorgamiento de **autorizaciones fuera de tramos urbanos** de estaciones de servicio establece que, conjuntamente a la solicitud por parte del interesado, se deberá presentar un Proyecto de Construcción y los documentos que acrediten el cumplimiento de las demás condiciones técnicas y administrativas. Tramitado el expediente, que deberá incluir el sometimiento del mismo al trámite de Información Pública, **la DGC otorgará la autorización provisional y posteriormente definitiva** y practicará la **liquidación del canon** correspondiente. El solicitante dispondrá de **18 meses** para presentar a la DGC el acta de conformidad de las obras.

3. APARCAMIENTOS SEGUROS.

El artículo 26 de la Ley 37/2015, regula también los **aparcamientos seguros** como: *Aquellas zonas dotadas de instalaciones destinadas a facilitar el estacionamiento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados al transporte, en condiciones de seguridad, ubicadas en la proximidad de carreteras o sus zonas de influencia.*

En los **estudios informativos** de carreteras se estudiará la necesidad de establecer **aparcamientos seguros**, debiendo reunir necesariamente condiciones de accesibilidad universal para personas con discapacidad.

Por otro lado, en el marco del desarrollo de la **normativa europea sobre sistemas ITS y sobre gestión de la seguridad**, se estableció la **acción prioritaria “e”** relativa al **suministro de servicios de información** sobre zonas de aparcamiento seguras y protegidas, en orden a evitar los **estacionamientos de forma inapropiada**, contribuir a la **protección de los conductores y las mercancías** y facilitar el cumplimiento de los **períodos de descanso**.

Es por ello que **por Resolución del DGC**, se ha desarrollado el **Punto Nacional de Acceso a la Información**, gestionado por la S.G. de Explotación, sobre las zonas de aparcamiento protegidas y seguras existentes en la RCE. Actualmente existen **39 aparcamientos seguros**, entendiendo como tales aquellas que cumplen los siguientes requisitos:

- ✓ Zonas destinadas a Aparcamientos de camiones y otros vehículos comerciales, con instalaciones de protección y seguridad.
- ✓ Con acceso a través de la Red Transeuropea de Carreteras, así como al resto de carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

Para la inclusión de estas zonas de aparcamiento en la Plataforma o Punto de Acceso se hará **de oficio o a instancia** de los titulares de establecimientos, donde se pedirá una **autoclasiificación conforme a los Niveles de servicio y Niveles de Seguridad**.

4. ACCESOS A LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. NORMATIVA APLICABLE.

La **definición de accesos a las carreteras del Estado** viene recogida en la **Ley 37/2015 de Carreteras**, como *las conexiones de éstas con carreteras o cualquier tipo de vía de titularidad distinta a la estatal, o con las vías de servicio de la propia carretera, las conexiones directas con núcleos urbanos y con propiedades colindantes, y, en general cualquier disposición física del terreno que permita la entrada o salida de vehículos a la calzada.*

Asimismo, se recoge en dicha Ley que el **MITMA puede limitar los accesos** a las carreteras estatales y establecer con carácter obligatorio los lugares donde estos pueden producirse. Igualmente, el MITMA queda facultado para **reordenar los accesos existentes** con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad viaria pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

La **Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997** regula los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios, cumpliendo así los principios de la Ley y del RGC. **Hay que remarcar que dicha Orden de accesos seguirá vigente en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la Ley**, tras la aprobación de la Instrucción 3.1-IC de Trazado, quedan **derogadas aquellas disposiciones de la Orden que se opongan a lo establecido en esta Instrucción**.

A modo de ejemplo, la Instrucción de Trazado introdujo una serie de cuestiones en relación con los accesos a las carreteras que debemos de tener en cuenta. Por ejemplo, al definir las distintas clases de carreteras, la nueva Norma 3.1-IC distingue, según el grado de control de accesos, entre:

- ✓ **Sin accesos directos** (abreviadamente sin accesos): Es aquella carretera en la que las entradas o salidas se realizan exclusivamente a través de nudos.

- ✓ **Con accesos directos limitados** (abreviadamente con accesos limitados): Es aquella carretera en la que las entradas o salidas se pueden establecer a través de nudos o a través de vías de servicio con conexiones específicas.
- ✓ **Con accesos directos** (abreviadamente con accesos): Es aquella carretera en la que no existen las limitaciones establecidas en los dos párrafos anteriores.

Además, para su correcta comprensión es preciso **introducir los conceptos de acceso y de conexión** que aparecen en el glosario de dicha Instrucción:

- **Acceso directo a una carretera** (abreviadamente Acceso): Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía o tramo que, a efectos de esta norma, no tenga la consideración de carretera.
- **Conexión con una carretera** (abreviadamente Conexión): Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía que, a efectos de esta Norma, tenga la consideración de carretera.

Esta Orden establece, **entre otras las siguientes disposiciones**:

- ✚ **Las competencias del Director General de Carreteras** entre las que se encuentra la limitación de los accesos a las carreteras estatales, los lugares en que se pueden producir o la reordenación de accesos.
- ✚ También se recoge el **procedimiento de autorizaciones para el otorgamiento modificación y suspensión** de acceso a las carreteras del estado o las instalaciones de servicio fuera de los tramos urbanos y de las áreas de servicio
- ✚ La **prohibición de la constitución de accesos directos** que son aquellos en los que la incorporación de los vehículos a la calzada o desde ella, se produce sin utilizar conexiones o enlaces de otras vías en los siguientes casos
 - Se prohíbe en todo caso disponer accesos directos en AP, AV, R, nuevas carreteras, variantes de población y trazado y nuevos tramos de calzada de la red de interés general del estado, salvo que sean vías de servicio.
 - Tampoco se permiten accesos directos a ramales de enlace e intersecciones y carriles de cambio de velocidad.
 - Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a las carreteras salvo que se lleve a cabo de una vía de servicio.
- ✚ Además, el cruce de una carretera estatal deberá llevarse a cabo a distinto nivel en los casos de AP, AV, R y C cuando la IMD > 5000 v/d

Y finalmente recordar que con la **Orden TMA/178/2020, se ha modificado la DA 1ª y añadido una nueva DA 3ª**, en ambos casos para adecuar esta Orden de Accesos a las nuevas instalaciones de puntos de recarga eléctrica.

Con posterioridad a la Orden de Accesos del año 1997 se aprobó la **Orden FOM 2873/2007**, de 24 de septiembre, **sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes** en las carreteras del estado, que parte de la premisa de que la implantación de nuevos enlaces no previstos en los estudios informativos o en proyectos y la modificación del emplazamiento o el esquema funcional, solo se llevara a cabo para mejorar la conexión entre las diferentes redes de carreteras del estado.

5. TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS. ESTUDIOS DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS.

Se considera 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.

En las travesías de carreteras del Estado **corresponde al MITMA, previo informe del Ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público.** En caso de que la travesía no estuviera incluida dentro de alguno de los tramos urbanos definidos en el artículo 47, el otorgamiento de autorizaciones en las restantes zonas de protección de la carretera corresponderá asimismo al MITMA, previo informe del Ayuntamiento correspondiente.

Se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran 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 MITMA, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

En los tramos urbanos de carreteras **corresponde al MITMA, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.**

En los estudios de delimitación de tramos urbanos (EDTU) el MITMA fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los **tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías.** Asimismo, **se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre,** todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.

Es importante señalar que la anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de la Ley, **de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la Ley, es decir, el vigente a fecha 01-10-2015.**

El **procedimiento de aprobación** de estos EDTU (y en algunos casos el establecimiento de la línea límite de edificación reducida) pasa por una **aprobación provisional** del Estudio por parte del Director General de Carreteras, previo **informe oficial** del Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma afectados en un plazo de 2 meses, el sometimiento a un trámite de **Información Pública** durante un período de treinta días hábiles, y finalmente una **aprobación definitiva** del EDTU por la Ministra del MITMA.

Los estudios de delimitación de tramos urbanos deberán actualizarse cuando las circunstancias lo exijan, **y como máximo cada cinco años después de su aprobación definitiva.**

6. CESIÓN DE TRAMOS.

La Ley 37/2015 de Carreteras establece que las carreteras estatales o los tramos de las mismas, **se entregarán a los Ayuntamientos en el momento en que adquieran la consideración de vías urbanas**. Será promovido dicho traspaso bien por el Ayuntamiento o por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, resolviéndolo el **Consejo de Ministros**. Excepcionalmente **podrá resolverlo el Titular del citado departamento cuando exista acuerdo** entre el órgano cedente y el cesionario. No obstante, el MITMA y las entidades locales respectivas **podrán convenir** lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales carreteras o tramos de ellas.

La Ley 37/2015 de carreteras establece la **definición de vía urbana** como cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población.

El sistema que se seguía para dicha entrega estaba recogido en la Orden de Fomento de 23 de julio de 2001, modificada en 2015. La experiencia acumulada, junto con la llegada de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea, han llevado a la aprobación de una nueva **Orden TMA/1160/2021, de 8 de octubre, por la que se establece el marco para la celebración de acuerdos de entrega a los Ayuntamientos de vías urbanas de la red estatal**, que deroga expresamente las dos Órdenes Ministeriales anteriormente mencionadas.

El sistema que ahora se establece prevé que sea el **MITMA quien contrate la ejecución de las actuaciones de mejora y acondicionamiento de los tramos a ceder, así como también las necesarias para su adecuación a su nueva función como vías urbanas**, desarrollando e implantando las soluciones de movilidad urbana más sostenibles, técnica, económica y ambientalmente. El **acuerdo será propuesto por el MITMA** al Ayuntamiento en cuyo término se ubique el tramo de carretera a entregar, aunque **también puede ser solicitado por el Ayuntamiento**.

Dichas actuaciones se definirán en el proyecto constructivo (**Proyecto de acondicionamiento, mejora y humanización**) que será redactado y tramitado por la DGC y aprobado por el MITMA. Sobre el mismo, se basará el acuerdo entre este Ministerio y el Ayuntamiento por el que éste asumirá la titularidad de la vía urbana.

No obstante, conforme a la Orden FOM/3317/2010, **no se incluirán en los proyectos actuaciones cuya justificación y necesidad se base en la promoción de desarrollos urbanísticos, polígonos industriales, y similares**. Este tipo de actuaciones no serán en ningún caso financiadas por el MITMA, que podrá autorizarlas, si cumplen los requisitos para ello, pero su ejecución y financiación corresponderán a los promotores de los desarrollos mencionados.

Una vez firmada el acta de recepción de las obras, el Ministro dictará resolución por la que se transferirá al Ayuntamiento la titularidad del tramo de carretera y será excluido de la Red de Carreteras del Estado y de sus inventarios y catálogos.