

**Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras**  
**[BOE n.º 234, de 30-IX-2015]**

**LAS CARRETERAS DEL FUTURO**

Las vías de comunicación en general y particularmente las destinadas a los vehículos automóviles (carreteras, autovías o autopistas) son básicas para el desarrollo socioeconómico de cualquier sociedad y Estado. Importancia que ya la destacaba D. Pablo ALZOLA Y MINONDO (1841-1912), uno de los ingenieros de caminos, canales y puertos más sobresalientes de España, en su excelente libro *Las Obras Públicas en España. Estudio histórico* (Bilbao: Imprenta de la Casa de la Misericordia) publicado en 1899.

La clásica consideración de las carreteras como bienes de dominio público, como obras públicas y como soportes para la prestación de un servicio público *se ha visto reflejada* en las sucesivas legislaciones viarias que desde hace siglos se han venido sucediendo en España, procurando adaptarse en cada momento histórico a la evolución de su realidad física y de las demandas de la sociedad a la cual habían de servir, y teniendo en cuenta que la legislación viaria española siempre ha gozado de un nivel paralelo al de las carreteras objeto de su regulación, que es en la actualidad muy notable, alcanzando en las últimas décadas una extensión y calidad técnica que puede compararse muy satisfactoriamente con las de las naciones más desarrolladas, merced a un esfuerzo sin precedentes de la sociedad española en el ámbito de las infraestructuras acorde con sus características como elemento básico en el sistema de transporte y en la vertebración territorial del país (*vid.* [FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, D. 2010: «Expropiación forzosa y obras públicas de carreteras: legislación histórica y régimen vigente». \*Revista Aragonesa de Administración Pública\*, 2010, 37: 11-62\).](#)

Actualmente, ha transcurrido más de un cuarto de siglo desde la promulgación de la Ley de Carreteras de 1988 (*vid.* [FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, D. 2009: «Riesgo, seguridad, circulación de vehículos, carreteras y obligaciones de la Administración pública». \*Diario La Ley\*, 2009, 7130: 1-9\).](#)), y en este tiempo se han producido cambios sustanciales en las redes de carreteras tanto del Estado como de las Comunidades Autónomas y Administraciones Locales. Además, se han producido importantes cambios en la consideración social hacia aspectos tales como la seguridad viaria, la integración de las infraestructuras en el medio ambiente, la búsqueda de la eficiencia en la gestión de las redes de transporte y en la de los recursos financieros públicos, asuntos todos ellos en los que las demandas de la sociedad española son en la actualidad más exigentes que en los años en que se promulgó la Ley anterior. Por otra parte, es cada vez mayor la atención que se concede al servicio que prestan las carreteras y no sólo a las obras que han que llevarse a cabo para ello, considerando que el buen servicio exige mucho más que la mera ejecución de las infraestructuras.

Dado el tiempo transcurrido y la evolución de España, se impone la obligación de resolver los problemas que crea la creciente necesidad de mayor movilidad ocupando

el menor territorio posible, lo cual determina la prioridad de optimizar el servicio que presta la infraestructura existente antes de construir nuevas carreteras; optimización del servicio que se basa en la adecuada integración de los diferentes modos de transporte, en potenciar el transporte público, en una efectiva coordinación tanto entre las distintas redes de carreteras como en la intermodalidad, y en preservar adecuadamente tanto la condición física de las vías, mediante una conservación y explotación adecuadas, como su condición funcional, evitando que se degrade por usos ajenos a su función o por actuaciones perjudiciales para ésta. Igualmente se impone la necesidad de conciliar el planeamiento y desarrollo urbanístico y la ordenación del territorio con el mantenimiento del flujo de tráfico de largo recorrido libre de entorpecimientos que podrían afectar muy negativamente a la Red de Carreteras del Estado y provocar ineficiencias en la gestión de los recursos que a ella se dedican.

Las razones anteriores justifican la aprobación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (*BOE* del 30), que deroga la anterior de 1988. La Ley consta de 49 artículos distribuidos en cuatro Capítulos, más seis Disposiciones Adicionales, otras dos Transitorias, una Disposición Derogatoria y seis Disposiciones Finales.

A pesar de seguir la estructura normativa de la Ley anterior, sin embargo, se introducen novedades normativas importantes. Así, se introduce el concepto de servicio público viario, que, aunque conocido y considerado tradicionalmente como base de la gestión de carreteras, no quedaba explícitamente reflejado en la legislación anterior. En línea con lo indicado, se 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.

Asimismo, el notable desarrollo de las redes de carreteras en España impone la necesidad de reajustar las competencias del Estado y de las restantes Administraciones Públicas sobre determinadas carreteras, de forma que se obtenga una racionalización de la gestión de las redes basada en criterios funcionales. En este sentido, resulta básico el criterio de que a la Administración General del Estado le compete proporcionar servicio al tráfico de largo recorrido uniendo los núcleos de población más importantes y al que se dirige a los principales puntos de conexión del territorio nacional con las redes de los países vecinos, con los principales centros logísticos, etc.; correspondiendo a las Administraciones Autonómicas y Locales hacerse cargo del servicio de distribución del tráfico desde la red de largo recorrido hasta los distintos puntos del territorio de su ámbito territorial, siendo su papel por tanto complementario, pero fundamental, para lograr una óptima accesibilidad al territorio. Íntimamente relacionada con el tipo de servicio que deben prestar las vías, y en particular con la seguridad, se encuentra también la necesidad de controlar los accesos a las carreteras.

Por otra parte, la racionalización de la red y la necesidad de insistir en el control de los accesos a la misma hacían preciso modificar la clasificación de las carreteras,

suprimiendo la categoría de las vías rápidas y creando la de carreteras multicarril. Además, se establece una nueva categoría de carreteras que, siendo de titularidad estatal, no pertenecen sin embargo a la Red de Carreteras del Estado propiamente dicha (*vid.* Anexo II-Ley).

Otras de las actuales prioridades sociales son la percepción de las infraestructuras viarias bajo el prisma de la movilidad sostenible y la necesaria regulación de relación entre las carreteras, la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.

Por último, se precisan las funciones de la explotación de carreteras; se regula la implantación de publicidad; se clarifica el régimen vigente de accesos a las carreteras; se facilita la coordinación con las redes autonómicas de carreteras; 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, y modificándose asimismo tanto la descripción de arista exterior de la explanación, como también se modifica la distancia de la línea límite de edificación en diferentes tipos de carreteras y elementos de las mismas; se incluyen otras modificaciones de carácter operativo para una mayor eficiencia, y, por último, actualiza el catálogo de las carreteras nacionales.

Dionisio FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ  
*Profesor Titular de Derecho Administrativo*  
*Universidad de Salamanca*  
[dgatta@usal.es](mailto:dgatta@usal.es)