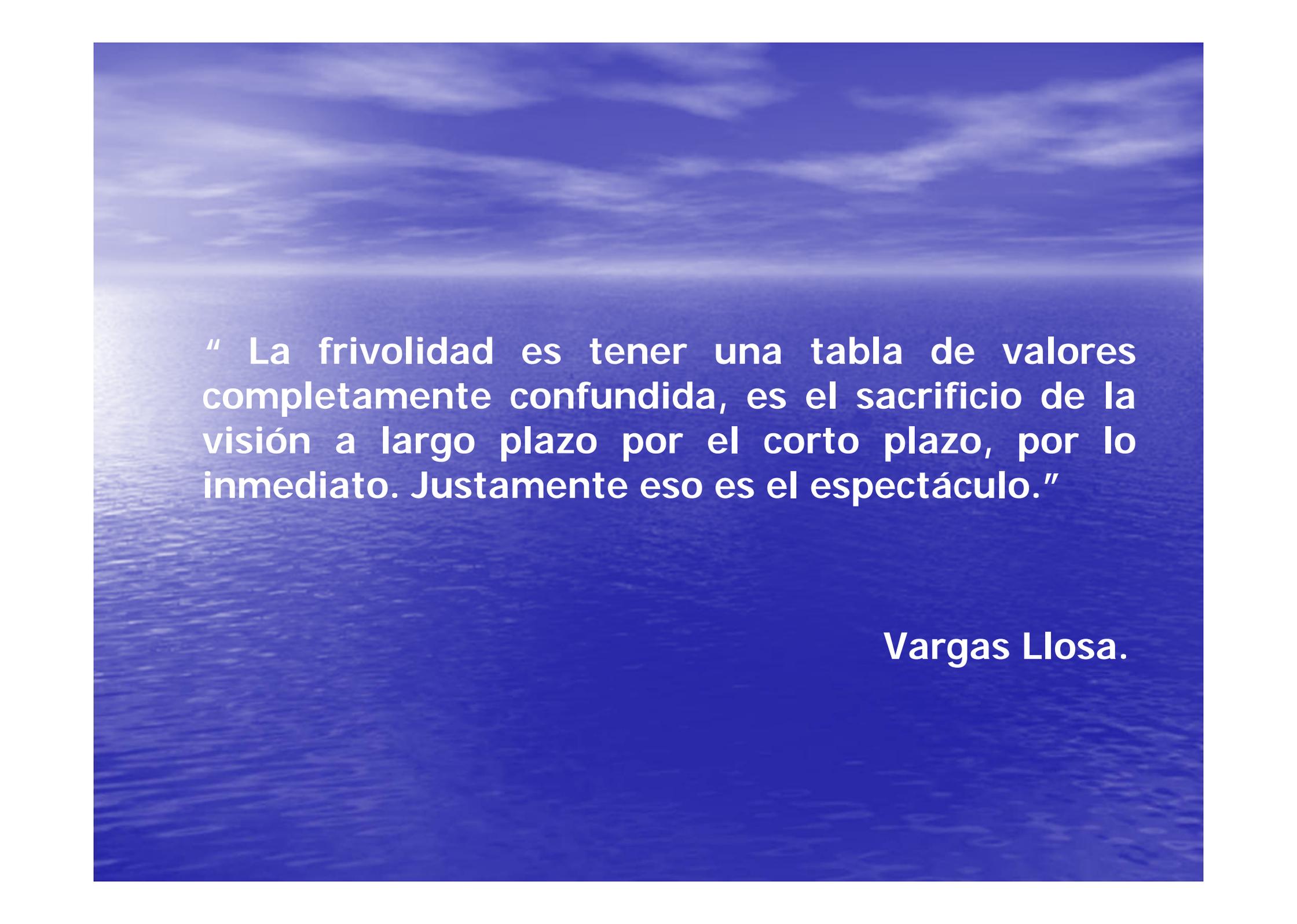




**GESTIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO DE LAS**  
**CARRETERAS ESTATALES**

**Justo Borrajo Sebastián**  
**Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos**

**MADRID, OCTUBRE 2012**



**“ La frivolidad es tener una tabla de valores completamente confundida, es el sacrificio de la visión a largo plazo por el corto plazo, por lo inmediato. Justamente eso es el espectáculo.”**

**Vargas Llosa.**

## USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS. I.

- **ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS CARRETERAS:**
  - Dominio público.
  - Servidumbre.
  - Afección.
  - Línea límite de edificación.
- **INFRACCIONES Y SANCIONES.**
  - Delegados del Gobierno dispondrán la paralización de obras o suspensión de usos no autorizados.
- **INFORMES PARA AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTES ESPECIALES.**
- **INFORMES EXPLOTACIÓN AUTOPISTAS DE PEAJE.**

## ORDEN FOM /1644/2012, de 23 de julio, de delegación de competencias. II.

- En el titular de la S. G. de Explotación y Gestión de Red:
  - aceptación directores de explotación.
  - aprobación estudios y proyectos áreas de servicio sin I. P.
  - aprobación obras complementarias áreas de servicio, mantenimiento y descanso y estaciones de pesaje.
  - accesos a autovías y sus vías de servicio si influyen en enlaces.
  - informes planes y actuaciones urbanísticas con nuevas conexiones o modifiquen existentes, o las zonas de protección.
  - estaciones de servicio.
  - ocupaciones de dominio público en + 300 m. autovías, o condicionen explotación o mejoras futuras.

ORDEN FOM /1644/2012, de 23 de julio,  
de delegación de competencias. III.

- En la Secretaría General de Infraestructuras:
  - imposición de sanciones por infracciones muy graves del art. 34.1 de la Ley de Carreteras.
- En los Jefes de las Demarcaciones de Carreteras:
  - la designación de responsables de seguridad y directores de explotación de túneles.
  - la gestión, tutela, protección y defensa de las zonas de protección de las carreteras estatales.

## DOMINIO PÚBLICO. IV.

- 3 m. en carreteras convencionales y 8 m. en el resto desde la arista exterior de la explanación. Las áreas expropiadas se integran en el dominio público.
- Su ocupación exige interés general y justificación.
- Las leyes del sector eléctrico, hidrocarburos y telecomunicaciones establecen interés general con condiciones. También abastecimientos incluidos en planes autonómicos que así lo establezcan.
- Su ocupación exige pagar un canon, excepto organismos del Estado. Su cálculo se realiza según superficie ocupada y valor del suelo en expropiaciones en la zona.

## Zona de servidumbre. V.

- Entre límite de dominio público y 25 m. de la arista exterior de la explanación en autopistas y autovías y 8 m. en convencionales. Solo se autorizarán usos compatibles con la seguridad vial y no obras.
- Autorizables cerramientos diáfanos sin cimientos de fábrica y conducciones subterráneas si no es posible alejarlas.
- Plantaciones solo si no perjudican la visibilidad ni la seguridad vial.
- Movimientos de tierras sin modificación de cursos de agua, reducción visibilidad o seguridad vial.

## Zona de afección. VI.

- Entre límite de servidumbre y 100 m. en autopistas y autovías y 50 m. en resto carreteras.
- Podrán realizarse obras de reparación y mejora de construcciones existentes, pero sin aumento del volumen o de su valor a efectos expropiatorios.
- Las conducciones de interés privado discurrirán por esta zona.
- La denegación de autorizaciones deberán justificarse por previsiones de ampliación o variación de la carretera.

## Línea límite de edificación. VII.

- A 50 m. en autopistas y autovías y a 25 m. en el resto, de la arista exterior de la calzada más próxima. En las variantes o circunvalaciones a 100 m. Problemas con PGOUs que fijan límite en 50 m. en variantes de autovías.
- En carreteras que discurren por suelo urbano podrá establecerse a una distancia menor y también por razones geográficas o socioeconómicas, previo informe de las CCAA y Ayuntamientos afectados.
- Se prohíbe cualquier obra de construcción, reconstrucción o ampliación de edificaciones.

## Línea límite de edificación. VIII.

- La modificación de la línea límite de edificación (LLE) exige un estudio de delimitación de tramo urbano (art. 124 del Reglamento), que podrá redactar el Ayuntamiento interesado, y deberá aprobarse provisionalmente y someterse a información pública. La línea podrá no ser uniforme.
- En general, solo se aprueban estudios de reducción de la LLE cuando existe un instrumento urbanístico aprobado con anterioridad a la Ley de Carreteras que calificaba el suelo de urbano, según la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento General de Carreteras.
- Existen casos (por ejemplo Galicia) donde se han aprobado reducciones por condiciones socioeconómicas (art. 85 del Reglamento).

## Infracciones y Sanciones. IX.

- El art. 31 de la Ley de Carreteras establece los tipos de infracción: leves, graves y muy graves.
- Las leves , en general, son por realizar obras, instalaciones o actuaciones sin autorización, pero autorizables. La imposición corresponde al Delegado del Gobierno.
- Las graves son por lo mismo que las leves pero no autorizables, deteriorar cualquier elemento de la carretera, o, colocar carteles informativos en las zonas de protección sin autorización. Las impone el D. G. de Carreteras.
- Las muy graves, en general, son por publicidad, realizar obras, instalaciones o actuaciones dentro de la LLE, o deteriorar calzada o arcenes. Las impone el Secretario General de Infraestructuras por delegación del Ministro.

## Infracciones y Sanciones. X.

- Las multas por infracciones leves son de hasta 3786,39 euros, por graves hasta 9796,51 euros y por muy graves hasta 198.333,99 euros (problemas de criterios de gradación).
- Se suelen imponer por su cuantía mínima, excepto en casos de reincidencia y sobre todo por publicidad a empresas que se dedican a ello.
- Cuando se aumenten las cantidades hay que cuantificar los daños realizados y el riesgo a los usuarios de la carretera.

## Infracciones y Sanciones. XI.

- El plazo máximo para la tramitación del expediente sancionador es de 12 meses desde la orden de iniciación hasta la comunicación al interesado y no de su resolución, según interpretación de los tribunales.
- En los casos de publicidad visible desde el dominio público, no es sancionable si está situada en suelo urbano fuera de dominio público, donde es preceptivo el informe del Ministerio, y es autorizada por el Ayuntamiento, aunque se vea desde un tramo interurbano.

## Informes transportes especiales. XII.

- Para la autorización de la D. G. de Tráfico de transportes especiales, la D. G. de Carreteras debe emitir un informe de viabilidad del mismo, desde el punto de vista de la transitabilidad y estructural (problemas con el estudio de firmes).
- El solicitante debe presentar un estudio de las condiciones geométricas de las carreteras a utilizar y de sus firmes y estructuras. La Subdirección comprueba dicho estudio y emite el informe.
- El informe se limita a establecer la viabilidad por las carreteras solicitadas sin entrar a considerar itinerarios o modos alternativos, que deben serlo por la D. G. T.

## Informes autopistas de peaje. XIII.

- La relación de la S. G. de Explotación es con los inspectores de explotación de cada autopista y con la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias.
- Los inspectores remiten sus informes que son recogidos por la S. G. y puestos a la firma de la D. G. para su traslado a la Delegación que es la que toma las decisiones.
- Existen graves problemas por reclamaciones de reequilibrio económico financiero y en dejación de responsabilidades de mantenimiento o conservación de autovías incluidas en la concesión de la autopista.

## Informes autopistas de peaje. XIV.

- La autopista de peaje de Toledo, en concurso de acreedores, ha conseguido que el Tribunal Supremo le reconozca el derecho al reequilibrio económico-financiero por no haberse construido la continuación hasta Córdoba prevista en los planes.
- El problema es el cálculo de los tráficos inducidos y captados que se han dejado de producir. Ellos proponen ver el reparto de tráfico en corredores con una carretera alternativa y la D. G. de Carreteras cuando la alternativo es una autovía con nivel de servicio similar.