



A LA MESA DE LA CÁMARA

El Grupo Parlamentario VOX, a través de su Portavoz, Carolina López Fernández y al amparo de los artículos 216 y siguientes del RJG, por medio del presente escrito tiene el honor de presentar la siguiente **PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate en Pleno**.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Dentro de la perspectiva de las políticas públicas de infraestructuras viarias, la conservación y explotación de carreteras constituye un eje central para garantizar la continuidad del servicio público, la cohesión territorial y la eficiencia del transporte. Desde una perspectiva jurídica, este ámbito encuentra su marco normativo básico, para la Red de Carreteras del Estado, en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que delimita el contenido de la explotación como el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, junto con las actuaciones de defensa de la vía y de mejor uso, incluyendo (entre otras) las relativas a señalización, integración ambiental, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección, sin perjuicio de las competencias específicas de los organismos responsables de la gestión del tráfico en materia de señalización.

En el ámbito nacional, la responsabilidad principal recae sobre la Administración General del Estado respecto de las carreteras que integran la Red de Carreteras del Estado, como proyección de la competencia exclusiva sobre «*obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma*» (art. 149.1. 24.ª CE). En desarrollo de ello, la Ley 37/2015 atribuye al Ministerio competente la explotación de las carreteras del Estado, estableciendo como regla general su gestión directa, sin excluir fórmulas de gestión indirecta, y contemplando asimismo la posibilidad de peajes o tasas con tarifas aprobadas por el Gobierno, junto con la potestad de inspección de la explotación cualquiera que sea la forma de gestión.



Por su parte, en el ámbito regional, las comunidades autónomas pueden asumir —conforme a sus Estatutos— competencias sobre obras públicas de interés autonómico y, de forma expresa, sobre los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio (art. 148.1. 4.ª y 148.1. 5.ª CE). En consecuencia, les corresponde la titularidad, conservación y explotación de sus redes viarias, articulando los servicios de mantenimiento, vialidad, defensa y gestión de la carretera (incluida la disciplina de accesos y zonas de protección) con arreglo a su normativa propia y a la coordinación interadministrativa necesaria.

En los últimos años los españoles han sido testigos de primera mano del grave estado de deterioro del conjunto de la red de carreteras. Baches y socavones que obligan a cerrar tramos, desprendimientos de tierras o reventones de neumáticos son cada vez más comunes. Ello sin olvidar tampoco la cada vez mayor presencia de carteles alertando de la existencia de firme en mal estado.

Lejos de ser una cuestión achacable en exclusiva a la meteorología, el deterioro del conjunto de la red viaria española ha obedecido más bien a la continuada falta de voluntad política de las diferentes Administraciones competentes, las cuales no han considerado prioritario velar por su conservación a pesar de que ello constituye incluso una obligación legal para las mismas (véase el artículo 21 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras en relación a las de titularidad estatal y el artículo 23 de la Ley regional 8/2006, de 13 de noviembre, de Carreteras del Principado de Asturias, en relación a las de titularidad regional).

En este sentido, tal y como ha denunciado la *Asociación Española de la Carretera* (en adelante “AEC”) en su Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación 2024-2025, «[es necesario] *intervenir en más de la mitad de las carreteras españolas (...), cuyos firmes se encuentran en la peor situación detectada desde finales de la década de los 80, [y] principios de los 90, (...)*».

Este deficiente estado de conservación de las carreteras no carece de importancia, especialmente si se tienen en cuenta las importantes repercusiones que acarrea. Así, además de influir en la seguridad vial (el estado de la infraestructura puede ser coadyuvante en un accidente de circulación), también influye en la fluidez del tráfico, afecta a la comodidad de la conducción y puede llegar a generar un coste económico oculto repercutido directamente en el bolsillo de los



españoles (circular por una carretera en mal estado puede llegar a incrementar al menos un 12% el consumo de combustible).

En lo referido a las necesidades de inversión en las carreteras españolas, la AEC estima el déficit de inversión acumulado en 13.491 millones de euros (4.721 millones de euros en las carreteras que gestiona el Estado y 8.770 millones de euros en las que administran los gobiernos regionales y forales). En el caso particular de Asturias, la AEC señala que la inversión necesaria en la red vial regional asciende a la cifra de 692.000.000 €.

Por su parte, la *Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras* (en adelante “ACEX”) afirma que es necesario invertir anualmente en conservación de carreteras 5.000 millones de euros (2.000 millones en las carreteras que gestiona el Estado, 2.000 millones de euros en la red autonómica y 1.000 millones de euros en las diputaciones provinciales).

En vista de lo todo anterior, resulta necesario exigir responsabilidades políticas a los culpables de esta caótica situación, especialmente cuando se está pretendiendo que los españoles asuman el deterioro generalizado de la red viaria como una realidad inevitable.

A este respecto, no cabe duda de que durante años se ha ignorado deliberadamente las advertencias de los expertos, quienes han manifestado en reiteradas ocasiones que la conservación y mantenimiento de la red de carreteras española requiere una inversión continuada por parte de los poderes públicos.

Tampoco se ha de olvidar el hecho de que, en no pocas ocasiones, las inversiones en infraestructuras (incluyendo las inversiones en conservación viaria) han estado sujetas al mercadeo político protagonizado principalmente por populares y socialistas, utilizándose especialmente como moneda de cambio para recabar el apoyo parlamentario de partidos separatistas. En nuestra región es célebre, por lo lamentable del suceso, el caso del Vial de Jove. Aquella licitación anunciada por el Gobierno de Pedro Sánchez, justo antes de las elecciones, se presentó como la solución definitiva a décadas de promesas incumplidas en Gijón. Sin embargo, resultó ser una mera operación electoral sin recorrido real: tras los comicios, el proyecto se archivó, ilustrando perfectamente cómo las infraestructuras se instrumentalizan con fines



partidistas y cómo nuestra región también es presa del mercadeo político de populares y socialistas.

Pero quizá el caso más destacado, es el constante “atraco” que sufren los asturianos y visitantes, con el peaje del Huerna. Un peaje que alzo al poder en su día al señor Zapatero, cuando prometió en campaña que lo suprimiría, engañando a los asturianos. Hoy, el señor Calvo, y el señor Oscar Puente, continúan mirando a otro lado, mientras hacen caja a costa de los asturianos. Un peaje que no podemos olvidar que se prorrogó, gracias a la orden dada por el señor Aznar y el Ministro de aquel entonces Álvarez Cascos. Un ejemplo sin duda, de como el bipartidismo ha ido cubriéndose mutuamente, mientras ignora las demandas de los ciudadanos.

En particular, en lo referido a la situación de la Red de Carreteras de Estado, se ha de denunciar el nefasto papel desempeñado por el Gobierno de Pedro Sánchez y, en concreto, de su ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente.

Así, a la ya conocida falta de inversión en infraestructuras ferroviarias se le ha de añadir también la falta de conservación en carreteras.

Además de ello, destaca la crisis que atraviesa actualmente el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Desde este Ministerio, conocido por los sonados casos de corrupción vinculados al PSOE, se ha propuesto cambiar el sistema de contratación de los proyectos de mantenimiento y conservación de las carreteras, abandonando la fórmula del concurso/licitación para irse a una de subastas. Esta propuesta no solo ha generado el rechazo del sector, el cual señala que el nuevo sistema podría primar el criterio económico frente a la solvencia técnica (ahondando aún más en el mal estado de las carreteras), sino que también ha generado fricciones internas en el propio Ministerio provocando la dimisión de la subdirectora general de Conservación y Gestión de Activos de la Dirección General de Carreteras.

Por último, también se ha de reprochar el papel desempeñado por el consejero Alejandro Calvo Consejería de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias del Principado de Asturias. Lejos de actuar como contrapeso del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, su gestión ha sido marcada por la pasividad y por una priorización sectaria, que parecen responder más a afinidades políticas que a las necesidades reales de la red viaria regional. Un consejero que,



amparado por el beneplácito del Partido Popular, han utilizado la excusa de la Alianza por las Infraestructuras para cubrir cada uno de los desplantes que el Gobierno Central ha llevado a cabo con la región. Falta de inversión en carreteras, caída del proyecto del Vial de Jove, pérdida de la Autopista del Mar, caída de la inversión en cercanías, retraso de años en la entrega de nuevos trenes (tras protagonizar el escándalo de encargar unos trenes que no cabían por los túneles de la región), o el citado peaje del Huerna, que continúa sangrando a los asturianos, son algunos de los casos más sonados que ha protagonizado el señor Calvo al frente su Consejería.

En atención a lo expuesto, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente,

PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Junta General del Principado de Asturias insta al Consejo de Gobierno a:

PRIMERO. Requerir al Gobierno de la Nación para que proceda a:

1. Aprobar cuanto antes un plan de choque de inversión en carreteras que revierta el creciente deterioro del conjunto de la Red de Carreteras del Estado revierta déficit inversor y garantice que los elementos del patrimonio viario se conserven en condiciones de funcionalidad.
2. Actualizar la información disponible sobre los tramos con mayor siniestralidad, con el objetivo de prevenir a los conductores mientras no se realicen las mejoras y obras necesarias para reducir su peligrosidad.
3. Impulsar cuantas medidas sean necesarias para reducir la siniestralidad en los puntos negros identificados por la Dirección General de Tráfico, incluyendo, entre otras, mejoras en el trazado de las carreteras, así como en la señalización de estas.
4. Garantizar que la distribución territorial de la inversión en conservación viaria se fundamente exclusivamente en criterios objetivos y busque optimizar los resultados.
5. Garantizar, de conformidad con la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, la conservación y explotación de las carreteras de titularidad estatal (Red de Carreteras del Estado) y velar por que las comunidades autónomas aseguren la conservación y explotación de las carreteras de su titularidad.



6. Garantizar la realización exacta de las inspecciones periódicas para detectar necesidades de mantenimiento por motivos de seguridad previstas en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

SEGUNDO. Proceder, con carácter urgente y antes de que acabe el presente período de sesiones, a:

1. Aprobar e impulsar un plan urgente de conservación viaria con el objetivo de revertir el déficit acumulado de inversión de 692 millones en la red regional, priorizando ejecuciones reales sobre anuncios presupuestarios.
2. Realizar una auditoría integral del estado de la red de carreteras regionales y publicar en un informe detallado sobre tramos en peor situación.
3. Abandonar priorizaciones sectarias y velar por una distribución objetiva de inversiones en conservación, cumpliendo la Ley regional 8/2006 de Carreteras del Principado.

Palacio de la Junta General, a 5 de marzo de 2026.