

NOTA INTERNA

DE: DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

A: SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SG ACTUACIONES
ADMINISTRATIVAS

**ASUNTO: ANTEPROYECTO DE LA LEY DE IMPULSO Y DESARROLLO
EQUILIBRADO DE LA REGIÓN.**

Descripción

Habiéndose recibido en esta Dirección General de Carreteras el 12 de diciembre de 2025 la solicitud de informe por email por parte de la Subdirección General De Actuaciones Administrativas, en referencia al Anteproyecto de la ley de Impulso y Desarrollo Equilibrado de la Región, se informa lo siguiente:

La documentación presentada se compone de los siguientes documentos: el Anteproyecto de Ley y la Memoria Justificativa.

Situación que se regula:

Se regula el régimen jurídico del suelo, la ordenación del territorio y la actividad urbanística de la Comunidad de la Madrid; y, en concreto, el planeamiento urbanístico; el régimen de apoyo y fortalecimiento de las capacidades municipales en materia urbanística; la ejecución del planeamiento; la intervención en el uso del suelo; la edificación y el mercado inmobiliario y la disciplina urbanística

Estructura del proyecto:

El proyecto normativo consta de una parte expositiva y otra dispositiva compuesta por 285 artículos, integrados en 9 títulos, así como 3 disposiciones adicionales, 10 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria y 2 disposiciones finales.

Ejes fundamentales:

- a) Ofrecer un nuevo marco normativo que facilite la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico a las necesidades de la región.
- b) Simplificar tanto las categorías de suelo como los instrumentos urbanísticos, tanto en número como en contenido.
- c) Agilizar la tramitación del planeamiento urbanístico.
- d) Garantizar la participación de los vecinos en el diseño de las ciudades y en los proyectos.
- e) Impulsar la flexibilidad de usos acabando con la rigidez que impide los cambios de actividad económica.
- f) Estimular el sector urbanístico para lograr cumplir con las demandas.
- g) Simplificar los trámites y la elaboración de los diferentes instrumentos urbanísticos y de ordenación del territorio.
- h) Adaptar la normativa urbanística a las particularidades y recursos de los municipios, con especial consideración a los pequeños municipios.
- i) Promover la colaboración entre la Comunidad de Madrid y los municipios en materia urbanística y de ordenación del territorio.
- j) Ampliar la colaboración público-privada en los procedimientos de gestión y ejecución.
- k) Adecuar el régimen disciplinario y sancionador urbanístico, favoreciendo y bonificando la restauración de la legalidad.

OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE LEY DE IMPULSO Y DESARROLLO EQUILIBRADO DE LA REGIÓN – LIDER

1. CUESTIONES ESPECÍFICAS SOBRE EL ARTICULADO.

ARTÍCULO 28

Artículo 28. Contenido del derecho de propiedad del suelo rural no protegido: facultades y deberes de carácter general.

3. La propiedad del suelo estará facultado para elaborar y presentar el plan ejecutivo que corresponda, previa la consulta, en su caso, a las administraciones competentes, sobre los criterios y previsiones de la ordenación urbanística, de los planes y proyectos sectoriales, y de las obras que habrán de realizar para asegurar la conexión de la urbanización con las redes generales de servicios y si procede, las de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación.

OBSERVACIÓN: la red de carreteras es una infraestructura básica para el desarrollo territorial de la región y, por tanto, se debe incluir la necesidad de conexión con la red de infraestructuras supramunicipales, entre ellas esta red de carreteras autonómica, así como su ampliación y reforzamiento.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

*3. La propiedad del suelo estará facultado para elaborar y presentar el plan ejecutivo que corresponda, previa la consulta, en su caso, a las administraciones competentes, sobre los criterios y previsiones de la ordenación urbanística, de los planes y proyectos sectoriales, y de las obras que habrán de realizar para asegurar la conexión de la urbanización con las redes **supramunicipales y** generales de **infraestructuras y** servicios y si procede, las de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación.*

ARTÍCULO 43

Artículo 43. Concepto, objeto y requisitos.

1. Los Proyectos de Alcance Regional son actuaciones territoriales que ordenan y diseñan, con carácter básico y para su inmediata ejecución, cualquiera de las siguientes actuaciones:

a) Infraestructuras regionales de cualquier tipo, comprendiendo las construcciones e instalaciones complementarias precisas, que propicien la articulación territorial interna o con el exterior de la Comunidad de Madrid.

OBSERVACIÓN: La amplitud o indeterminación del concepto permite incluir actuaciones viarias o colindantes a carreteras. Se debe recoger la necesidad de recabar los informes preceptivos y vinculantes necesarios, en los que se incluya el de la Dirección General de Carreteras para aquellos casos en los que se afecte a la red de carreteras autonómica.

Además, los Proyectos de Alcance Regional deberán estar coordinados en los Planes Regionales Sectoriales como el Plan de Carreteras.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

Artículo 43. Concepto, objeto y requisitos.

1. Los Proyectos de Alcance Regional son actuaciones territoriales que ordenan y diseñan, con carácter básico y para su inmediata ejecución, cualquiera de las siguientes actuaciones:

a) *Infraestructuras regionales de cualquier tipo, comprendiendo las construcciones e instalaciones complementarias precisas, que propicien la articulación territorial interna o con el exterior de la Comunidad de Madrid. En este sentido, deberán estar en consonancia con los planes regionales sectoriales y contar con el informe favorable y vinculante del órgano competente en cada tipo de infraestructura.*

ARTÍCULO 48

Artículo 48. Efectos de la aprobación.

La aprobación por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de un Proyecto de Alcance Regional tendrá, además de los que pudiera prever la legislación sectorial de aplicación, los siguientes efectos:

5. En el caso de actuaciones de iniciativa privada, la aprobación del Proyecto de Alcance Regional legitimará inmediatamente su ejecución. Las modificaciones posteriores a su aprobación requerirán el correspondiente título habilitante de la administración municipal competente.

OBSERVACIÓN: los proyectos de alcance regional se deben someter al procedimiento de autorización establecido en la Ley de carreteras autonómica cuando se produzca afección al dominio público de la red de carreteras. La obtención de dicha autorización es condición necesaria para el desarrollo y ejecución de las obras contenidas en los PAR.

Por ello, se propone la siguiente redacción alternativa:

5. En el caso de actuaciones de iniciativa privada, la aprobación del Proyecto de Alcance Regional legitimará inmediatamente su ejecución, siempre que se haya obtenido las oportunas autorizaciones de las administraciones y organismos que puedan verse afectados. Las modificaciones posteriores a su aprobación requerirán el correspondiente título habilitante de la administración municipal competente.

ARTÍCULO 55

Artículo 55. Contenido formal.

OBSERVACIÓN: se considera fundamental que los Planes Estratégicos Municipales incluyan estudios específicos relativos a la afección a la red de

carreteras autonómicas como red fundamental para la movilidad en el ámbito del propio plan y en los territorios colindantes.

Por ello se propone añadir los siguientes epígrafes al punto 2:

j) Estudio de tráfico para evaluar la posible afección a la red de carreteras autonómica.

k) Planos de detalle de la red de carreteras autonómica los Planes Estratégicos Municipales, en los que se incluya la delimitación de las zonas de dominio público y protección con los usos permitidos en éstas.

ARTÍCULO 58

Artículo 58. Vigencia y revisión del Plan Estratégico Municipal.

3. La aprobación de los Planes estratégicos municipales surtirá efectos inmediatos tras la entrada en vigor y serán vinculantes, según sus determinaciones, para los instrumentos de ordenación urbanística y para las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias.

OBSERVACIÓN: La amplitud del contenido del Plan permite incluir actuaciones viarias o colindantes a carreteras. Se debe recoger la necesidad de recabar los informes preceptivos y vinculantes necesarios, en los que se incluya el de la Dirección General de Carreteras para aquellos casos en los que se afecta a la red de carreteras autonómica.

Además, los Planes Estratégicos Municipales deberán estar coordinados en los Planes Regionales Sectoriales como el Plan de Carreteras.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

Artículo 58. Vigencia y revisión del Plan Estratégico Municipal.

*3. La aprobación de los Planes estratégicos municipales surtirá efectos inmediatos tras la entrada en vigor y serán vinculantes, según sus determinaciones, para los instrumentos de ordenación urbanística y para las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias. **En este sentido, deberán estar en consonancia con los planes regionales sectoriales y contar con el informe favorable y vinculante del órgano competente en cada tipo de infraestructura.***

ARTÍCULO 59

Artículo 59. Formación y elaboración del plan estratégico municipal.

3. El avance contendrá, además de los documentos requeridos por la legislación básica ambiental, un análisis de la coherencia con la Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid; un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan, así como de los efectos previsibles de su aprobación. Deberá incorporar, en todo caso, un resumen ejecutivo que permita conocer con sencillez y claridad el contenido del documento, facilitando su comprensión por parte de los ciudadanos y de los órganos administrativos competentes.

OBSERVACIÓN: la red de carreteras autonómica es la infraestructura básica para la movilidad en la región, por ello, los planes estratégicos municipales deben tener en cuenta la posible afección sobre esta red.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

*3. El avance contendrá, además de los documentos requeridos por la legislación básica ambiental, un análisis de la coherencia con la Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid; un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan, **el análisis sobre el impacto en la funcionalidad de la red de carreteras autonómica**, así como de los efectos previsibles de su aprobación. Deberá incorporar, en todo caso, un resumen ejecutivo que permita conocer con sencillez y claridad el contenido del documento, facilitando su comprensión por parte de los ciudadanos y de los órganos administrativos competentes.*

6. ... No será preceptiva la apertura de un nuevo período de información pública cuando las modificaciones introducidas por el ayuntamiento no tengan carácter sustancial respecto del documento previamente sometido a dicho trámite, o cuando deriven directamente de alegaciones, informes o trámites realizados en el procedimiento.

OBSERVACIÓN: Es de destacar aquí que el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, ya recoge en su artículo 22.3 la necesidad de volver a acudir a la Dirección General de Carreteras inmediatamente antes de la aprobación definitiva del instrumento urbanístico en cuestión, con el siguiente tenor literal:

“3. Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su aprobación definitiva, el órgano que hubiera otorgado la aprobación provisional dará traslado a la Consejería de

Transportes para que en el plazo de un mes remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquél que incidan sobre el dominio viario, el trazado y la previsión de actuaciones en la red autonómica.”

Esta previsión es absolutamente fundamental para la Dirección General de Carreteras, pues su objetivo es salvaguardar la red viaria regional una vez finalizada la tramitación del instrumento urbanístico y en previsión de que su redacción haya variado como consecuencia de los diferentes informes recabados durante la misma.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

6. ... No será preceptiva la apertura de un nuevo período de información pública cuando las modificaciones introducidas por el ayuntamiento no tengan carácter sustancial respecto del documento previamente sometido a dicho trámite. *En el caso de que el plan hubiera sufrido alguna modificación durante su tramitación, derivada de incorporar lo recogido en los informes sectoriales emitidos durante su tramitación, será necesario una nueva solicitud de informes sectoriales preceptivos y vinculantes, para comprobar la adecuación funcional de la propuesta sometida a aprobación final con otras competencias sectoriales.*

ARTÍCULO 62

Artículo 62. Planificación urbanística y afecciones sectoriales.

3. *El plazo de emisión de los informes sectoriales que se deban emitir durante la tramitación del procedimiento de aprobación de los instrumentos de ordenación urbanística y territorial será en todo caso de tres meses, **no siendo de aplicación los plazos superiores que pudieran haberse establecido en otras leyes sectoriales de ámbito autonómico.***

OBSERVACIÓN: Se debe respetar el plazo de emisión de informes que contenga cada legislación sectorial, pues dichos plazos no están establecidos al azar ni arbitrariamente, sino en función de la complejidad de la materia o los agentes intervinientes, entre otros factores.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

3. *El plazo de emisión de los informes sectoriales que se deban emitir durante la tramitación del procedimiento de aprobación de los instrumentos de ordenación urbanística y territorial será en todo caso de tres meses,*

salvo que la legislación sectorial tenga establecido un plazo mayor, en cuyo caso se estará a lo establecido en la legislación sectorial.

4. El alcance de los informes sectoriales se limitará al ámbito competencial de las administraciones que los emiten. Las observaciones que excedan de dicho ámbito podrán no ser tenidas en cuenta por la Administración municipal o autonómica en sus respectivas aprobaciones del instrumento de planeamiento.

Los informes sectoriales no podrán exigir la reproducción de la legislación en los documentos que forman parte de los instrumentos de ordenación.

OBSERVACIÓN: En el caso de las zonas de protección de la red de carreteras autonómica es fundamental que documentos que forman parte de los instrumentos urbanísticos, como son las normas urbanísticas y ordenanzas, reproduzcan y hagan referencia a los requisitos que la Ley de Carreteras establece para estas zonas.

Por ello se propone la eliminación del último párrafo de este punto.

~~*Los informes sectoriales no podrán exigir la reproducción de la legislación en los documentos que forman parte de los instrumentos de ordenación.*~~

5. Transcurrido el plazo de emisión del informe este se presumirá emitido en sentido favorable. Los informes que se emitan con el carácter de desfavorables lo deberán hacer constar así expresa y motivadamente. El carácter desfavorable de un informe solo podrá referirse a aquellos aspectos competencia del órgano informante y en los que resulte preceptivo.

OBSERVACIÓN: El informe que debe emitir la Dirección General de Carreteras es preceptivo y vinculante en todas aquellas cuestiones que afectan a la red de carreteras autonómica y las consecuencias de su omisión o incumplimiento de sus previsiones, al tratarse de un informe preceptivo y vinculante, cuestión que no es objeto de controversia (si bien a continuación se profundizará sobre este tema).

En lo que se refiere a la necesidad de motivación del informe en caso de resultar éste desfavorable, no se considera oportuna la inclusión propuesta en el proyecto normativo.

En concreto no es oportuno especificar la necesidad de motivación de este informe negativo, teniendo en cuenta que la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 35 ya enumera los supuestos en que los actos administrativos serán

motivados y el propio Tribunal Supremo en su doctrina ha especificado que se entiende por *motivación*, por *sucinta* que sea, *aquella que explicita los elementos fácticos y jurídicos que constituyan las premisas del acto a motivar*. Por lo tanto, no es ni necesario ni procedente que la Ley de Carreteras concrete este requisito, dado que esta exigencia presupone una posible actuación arbitraria prohibida por la legislación vigente en todo lo que afecte a la actividad de la Administración Pública. Los informes desfavorables tienen este carácter por causa legal de interés general, sin que la ley deba precisar la necesidad de que se motiven las causas que llevan a la adopción de la decisión objetiva y no arbitraria basada en la legislación vigente a la que los propios actos ya refieren su sentido y que supone de por sí la referida motivación.

La naturaleza intrínseca a este acto administrativo ya lleva implícita la objetividad y sujeción a la legalidad como requisitos necesarios y suficientes, sin que las exigencias añadidas al mismo sean acordes a los criterios de elaboración normativa que deben guiar al legislador.

6. En el caso de que el plan hubiera sufrido alguna modificación durante su tramitación, derivada de incorporar lo recogido en los informes sectoriales emitidos durante su tramitación no será necesario una nueva exposición al público ni la solicitud de nuevos informes sectorial por no considerarse esto una modificación sustantiva del

OBSERVACIÓN: El punto 6 está incompleto.

Es de destacar aquí que el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, ya recoge en su artículo 22.3 la necesidad de volver a acudir a la Dirección General de Carreteras inmediatamente antes de la aprobación definitiva del instrumento urbanístico en cuestión, con el siguiente tenor literal:

“3. Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su aprobación definitiva, el órgano que hubiera otorgado la aprobación provisional dará traslado a la Consejería de Transportes para que en el plazo de un mes remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquél que incidan sobre el dominio viario, el trazado y la previsión de actuaciones en la red autonómica.”

Esta previsión es absolutamente fundamental para la Dirección General de Carreteras, pues su objetivo es salvaguardar la red viaria regional una vez finalizada la tramitación del instrumento urbanístico y en previsión de que su

redacción haya variado como consecuencia de los diferentes informes recabados durante la misma.

Por ello, se propone la siguiente redacción alternativa:

6. En el caso de que el plan hubiera sufrido alguna modificación durante su tramitación, derivada de incorporar lo recogido en los informes sectoriales emitidos durante su tramitación será necesario una nueva solicitud de nuevos informes sectoriales preceptivos y vinculantes.

ARTÍCULO 71

Artículo 71. Contenido sustantivo.

El Plan Ejecutivo deberá incorporar las determinaciones urbanísticas necesarias para el cumplimiento de sus objetivos, en función de la naturaleza y alcance de cada actuación, incluyendo, entre otras, las siguientes:

- i) Definición de elementos de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos que conforman las redes locales, completando las redes generales y supramunicipales, y obras de conexión.*

OBSERVACIÓN: es necesario que las obras de conexión con redes supramunicipales de carreteras sean acordes con la legislación sectorial aplicable y cuenten con el informe preceptivo y vinculante de la DGC.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

Artículo 71. Contenido sustantivo.

El Plan Ejecutivo deberá incorporar las determinaciones urbanísticas necesarias para el cumplimiento de sus objetivos, en función de la naturaleza y alcance de cada actuación, incluyendo, entre otras, las siguientes:

- i) Definición de elementos de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos que conforman las redes locales, completando las redes generales y supramunicipales, y obras de conexión **conforme a la normativa sectorial aplicable.***

m) Trazado y características de la red de comunicaciones del sector y su enlace con el sistema general, señalando alineaciones, rasantes y zonas de protección, conforme a la normativa de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

OBSERVACIÓN: Solo hace alusión a la normativa de accesibilidad y supresión de barreras, pero claramente debería hacerse alusión a normativa sectorial, especialmente cuando se habla de trazado, de rasantes y de zona de protección de la red de carreteras autonómica.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

*m) Trazado y características de la red de comunicaciones del sector y su enlace con el sistema general, señalando alineaciones, rasantes y zonas de protección, conforme a la normativa de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, **así como con la normativa sectorial aplicable en materia de carreteras en aquellos tramos con afección directa a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.***

ARTÍCULO 77

Artículo 77. Formación y elaboración de los planes ejecutivos

- 1. Con carácter previo a la aprobación inicial del Plan, el Ayuntamiento recabará en su caso los informes que resulten preceptivos en esta fase, conforme a la legislación sectorial correspondiente.*

OBSERVACIÓN: En cuanto al estado de tramitación en que debe encontrarse el instrumento de planeamiento urbanístico y de ordenación territorial para solicitar el informe a la Dirección General de Carreteras, desde este centro directivo se entiende procedente que éste sea solicitado con ocasión de su aprobación inicial y no antes de la misma.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

Artículo 77. Formación y elaboración de los planes ejecutivos

***2. Con posterioridad a la aprobación inicial** del Plan, el Ayuntamiento recabará en su caso los informes que resulten preceptivos en esta fase, conforme a la legislación sectorial correspondiente.*

5. Ultimadas las fases anteriores e incorporadas al expediente las alegaciones formuladas durante la información pública, así como los informes sectoriales, incluidos los medioambientales, el plan ejecutivo será aprobado provisional o definitivamente por el Ayuntamiento mediante acuerdo del órgano competente y con los requisitos previstos en la legislación sobre régimen local aplicable.

No será preceptiva la apertura de un nuevo período de información pública cuando las modificaciones introducidas por el ayuntamiento, en ejercicio de su potestad planificadora, no tengan carácter sustancial respecto del documento previamente sometido a dicho trámite o cuando deriven directamente de alegaciones, informes o trámites realizados en el procedimiento. En tal caso, no será necesario recabar nuevos informes de organismos sectoriales.

OBSERVACIÓN: Es de destacar aquí que el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, ya recoge en su artículo 22.3 la necesidad de volver a acudir a la Dirección General de Carreteras inmediatamente antes de la aprobación definitiva del instrumento urbanístico en cuestión, con el siguiente tenor literal:

“3. Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su aprobación definitiva, el órgano que hubiera otorgado la aprobación provisional dará traslado a la Consejería de Transportes para que en el plazo de un mes remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquél que incidan sobre el dominio viario, el trazado y la previsión de actuaciones en la red autonómica.”

Esta previsión es absolutamente fundamental para la Dirección General de Carreteras, pues su objetivo es salvaguardar la red viaria regional una vez finalizada la tramitación del instrumento urbanístico y en previsión de que su redacción haya variado como consecuencia de los diferentes informes recabados durante la misma.

Por ello, se propone la siguiente redacción alternativa:

*No será preceptiva la apertura de un nuevo período de información pública cuando las modificaciones introducidas por el ayuntamiento, en ejercicio de su potestad planificadora, no tengan carácter sustancial respecto del documento previamente sometido a dicho trámite. **En el caso de que el plan hubiera sufrido alguna modificación durante su tramitación, derivada de incorporar lo recogido en los informes sectoriales emitidos durante su tramitación será necesario una nueva solicitud de nuevos informes sectoriales preceptivos y vinculantes.***

ARTÍCULO 107

Artículo 107. Proyectos de urbanización de las actuaciones integradas

2º Examinados los informes emitidos y las alegaciones presentadas, se procederá a su valoración con expreso pronunciamiento respecto de su estimación o desestimación y en su caso se procederá a su aprobación definitiva.

No será preceptiva la apertura de un nuevo período de información pública cuando las modificaciones introducidas por el ayuntamiento no tengan carácter sustancial respecto del documento previamente sometido a dicho trámite o cuando deriven directamente de alegaciones, informes o trámites ya realizados en el procedimiento. En tal caso, no será necesario recabar nuevos informes de organismos sectoriales.

OBSERVACIÓN: Es de destacar aquí que el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, ya recoge en su artículo 22.3 la necesidad de volver a acudir a la Dirección General de Carreteras inmediatamente antes de la aprobación definitiva del instrumento urbanístico en cuestión, con el siguiente tenor literal:

“3. Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su aprobación definitiva, el órgano que hubiera otorgado la aprobación provisional dará traslado a la Consejería de Transportes para que en el plazo de un mes remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquél que incidan sobre el dominio viario, el trazado y la previsión de actuaciones en la red autonómica.”

Esta previsión es absolutamente fundamental para la Dirección General de Carreteras, pues su objetivo es salvaguardar la red viaria regional una vez finalizada la tramitación del instrumento urbanístico y en previsión de que su redacción haya variado como consecuencia de los diferentes informes recabados durante la misma.

Por ello, se propone la siguiente redacción alternativa:

*No será preceptiva la apertura de un nuevo período de información pública cuando las modificaciones introducidas por el ayuntamiento no tengan carácter sustancial respecto del documento previamente sometido a dicho trámite. **En el caso de que el plan hubiera sufrido alguna modificación durante su tramitación, derivada de incorporar lo recogido en los informes sectoriales emitidos durante su tramitación será necesario una nueva solicitud de nuevos informes sectoriales preceptivos y vinculantes.***

ARTÍCULO 126

Artículo 126. Redes públicas comunes a unidades de ejecución.

3. Identificada la existencia de redes comunes en alguna de las formas previstas en el número anterior, su gestión y ejecución coordinada deberá efectuarse mediante la constitución de una entidad urbanística colaboradora de coordinación o mediante la celebración de un convenio urbanístico con igual fin, que se ajustará a las normas previstas en el artículo 282 de esta Ley. La elección del medio de gestión y ejecución coordinada se realizará en el planeamiento que identifique las redes comunes y, en su defecto, por voluntad unánime de las diferentes unidades de ejecución, previa formación dentro de cada una de ellas del propio criterio de elección por acuerdo de sus respectivas juntas de compensación o, en su defecto, por acuerdo de los propietarios que representen, al menos, el 50 por 100 de la superficie de cada unidad. A falta de esta elección, será la Administración la que determine el medio de gestión y ejecución coordinada de las redes comunes.

Se prestará especial atención a aquellas redes públicas de carácter indivisible, estableciéndose los mecanismos de gestión necesarios para su ejecución y puesta en servicio en una única fase, derivado de ese carácter de indivisibilidad.

OBSERVACIÓN: derivadas del desarrollo urbanístico de los municipios se puede derivar la necesidad de ejecutar la ampliación o reforzamiento de redes públicas existente, cuyo carácter de indivisibilidad exigen que éstas sean proyectadas, ejecutadas y puestas en servicio en una única fase. Por ello, es recomendable que la ley recoja este aspecto en el apartado de la ejecución de redes públicas comunes a unidades de ejecución.

Por ello, se propone la siguiente redacción alternativa:

3. Identificada la existencia de redes comunes en alguna de las formas previstas en el número anterior, su gestión y ejecución coordinada deberá efectuarse mediante la constitución de una entidad urbanística colaboradora de coordinación o mediante la celebración de un convenio urbanístico con igual fin, que se ajustará a las normas previstas en el artículo 282 de esta Ley. La elección del medio de gestión y ejecución coordinada se realizará en el planeamiento que identifique las redes comunes y, en su defecto, por voluntad unánime de las diferentes unidades de ejecución, previa formación dentro de cada una de ellas del propio criterio de elección por acuerdo de sus respectivas juntas de compensación o, en su defecto, por acuerdo de los propietarios que representen, al menos, el 50 por 100 de la superficie de

cada unidad. A falta de esta elección, será la Administración la que determine el medio de gestión y ejecución coordinada de las redes comunes.

Se prestará especial atención a aquellas redes públicas de carácter indivisible, estableciéndose los mecanismos de gestión necesarios para su ejecución y puesta en servicio en una única fase, derivado de ese carácter de indivisibilidad.

ARTÍCULO 191

Artículo 191. Actos no sujetos a título habilitantes de naturaleza urbanística promovidos por otras administraciones públicas.

1. Los actos recogidos en los artículos anteriores, promovidos por la Comunidad de Madrid o por entidades de derecho público de ellas dependientes se sujetarán al procedimiento previsto en este artículo.

OBSERVACIÓN: existe una contracción entre este artículo y el Artículo 188. Actos no sujetos a título habilitante urbanístico, el cual establece expresamente:

No requerirán título habilitante urbanístico los siguientes actos de transformación, construcción, edificación o uso del suelo, subsuelo o el vuelo:

a) Las obras públicas y demás construcciones e instalaciones eximidas expresamente por la legislación sectorial.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

*1. Los actos recogidos en los artículos anteriores, promovidos por la Comunidad de Madrid o por entidades de derecho público de ellas dependientes se sujetarán al procedimiento previsto en este artículo.
Excepto los previstos en el artículo 188.*

Por otro lado, el artículo 13 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid establece:

Artículo 13.

1. El plan sectorial de carreteras prevalecerá sobre la ordenación urbanística en los aspectos relativos al sistema viario y de comunicaciones, siempre que no altere la estructura general y orgánica del territorio.

2. La aprobación del Plan de Carreteras exigirá la revisión o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico, con el fin de integrar entre las determinaciones de los planes de ordenación urbana las nuevas actuaciones y soluciones viarias contempladas en el plan sectorial.

En el artículo 23 del Decreto 29/1993, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid se establece:

3. La aprobación del Plan de Carreteras implicará la revisión o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico, con el fin de integrar entre las determinaciones de los Planes de Ordenación Urbana las nuevas actuaciones y soluciones viarias previstas en el Plan de Carreteras (artículo 13.2 de la LC).

El acuerdo de modificación o revisión deberá adoptarse en el plazo máximo de un año, a contar desde la aprobación del Plan de Carreteras, o en el fijado en el propio Plan. Transcurrido dicho plazo sin que dicha revisión o modificación se hubiere materializado, se ejecutará el Plan de Carreteras.

4. En los Municipios que carecieran de Planeamiento urbanístico general, la aprobación del Plan de Carreteras comportará la inclusión de sus determinaciones en los instrumentos de Planeamiento urbanístico que se elaboren con posterioridad.

Por tanto, el planeamiento general deberá adaptarse al Plan de Carreteras tras su aprobación y en un plazo máximo de un año.

Con respecto a aquellas actuaciones previstas en el Proyecto del Plan de Carreteras que requieran de la redacción de un Estudio Informativo, el Reglamento de la Ley de Carreteras establece en su artículo 38.4 lo siguiente:

4. En los supuestos en los que existiera conformidad de las Corporaciones locales afectadas con el trazado propuesto, y el planeamiento urbanístico contuviera determinaciones contrarias al trazado aprobado, el órgano urbanístico competente revisará dicho planeamiento en el plazo de un año, a contar desde la aprobación definitiva del estudio informativo, que habrá de ser notificado a las Administraciones afectadas

Por tanto, de nuevo, es el planeamiento general el encargado de adaptarse a las previsiones de los estudios informativos en materia de carreteras aprobados por la consejería competente.

Además, la legislación sectorial en materia de carreteras establece los procedimientos de tramitación y aprobación de los planes, estudios y proyectos que desarrollan las actuaciones en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.

De acuerdo con lo anterior, la legislación sectorial en materia de carreteras establece la obligatoriedad del planeamiento de adaptarse a las actuaciones en materia de carreteras, así como los procedimientos de tramitación y aprobación de los diferentes instrumentos.

Por ello, se propone añadir el siguiente epígrafe:

8. Las actuaciones promovidas por la Administración Autonómica en cuya legislación sectorial se determine la coordinación con el planeamiento y los procedimientos de tramitación y aprobación de sus instrumentos de ejecución de servicios e infraestructuras, quedarán sujetas a lo estipulado en su legislación sectorial, sin ser de aplicación lo dispuesto en este artículo.

2. PROPUESTA DE ARTICULADO ADICIONAL.

Disposición adicional nueva. Integración normativa

Los planes territoriales sectoriales en materia de infraestructuras viarias se considerarán instrumentos complementarios de la ordenación territorial y urbanística, con carácter vinculante para los planes estratégicos municipales y planes ejecutivos.

Disposición transitoria X. Adaptación del planeamiento a la normativa sectorial de carreteras

1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de esta Ley deberán incorporar, antes de su aprobación definitiva, las determinaciones necesarias para garantizar la compatibilidad con la Ley 3/1991, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y su normativa de desarrollo.

2. En el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de esta Ley, los planes estratégicos municipales y los planes ejecutivos vigentes deberán

adaptarse a las servidumbres, limitaciones y criterios técnicos establecidos por la normativa sectorial de carreteras.

3. Hasta que se produzca la adaptación prevista en los apartados anteriores, las autorizaciones y licencias urbanísticas que afecten a carreteras autonómicas estarán condicionadas al informe favorable de la Dirección General de Carreteras, que tendrá carácter vinculante.

LA DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS