

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

Con fecha 26 de diciembre de 2025, la Dirección General de Carreteras formuló observaciones al anteproyecto de ley de Impulso y desarrollo equilibrado de la región.

Posteriormente, con fecha 11 de febrero de 2026 ha tenido entrada en la Dirección General de Carreteras solicitud de informe sobre la nueva redacción del mencionado anteproyecto, 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 318 artículos, integrados en 10 títulos, así como 7 disposiciones adicionales, 10 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria y 3 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 y simplificar los trámites y la elaboración de los diferentes instrumentos urbanísticos y de ordenación del territorio.
- 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) Adaptar la normativa urbanística a las particularidades y recursos de los municipios, con especial consideración a los pequeños municipios.
- h) Promover la colaboración entre la Comunidad de Madrid y los municipios en materia urbanística y de ordenación del territorio.
- i) Ampliar la colaboración público-privada en los procedimientos de gestión y ejecución.
- j) 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 8

Artículo 8. 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. Los plazos legales previstos para la emisión de informes derivan de las peculiaridades propias de cada sector de actividad, por lo que no procede la alteración de los mismos por norma de igual rango, salvo que, atendiendo a la urgencia del asunto de que se trate, quede justificada la emisión en plazo distinto al previsto. El principio de especialidad consagra que la norma que regula una materia de forma específica o singular prevalece sobre otra de carácter general en atención a una mayor precisión, asegurando así que se aplique la regulación más apropiada al supuesto de hecho.

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 el previsto en la legislación sectorial aplicable. En caso de no regularse un plazo específico, este será de tres meses.***

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.

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.

Por ello se propone la siguiente redacción alternativa:

5. Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado, se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate, al efecto de poder continuar con su tramitación. Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquél que afecten al dominio público de titularidad autonómica, serán nulas de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo de la Consejería competente en materia de carreteras, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras autonómicas.

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 sectoriales por no considerarse que ello suponga una modificación sustantiva del mismo.

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. 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 30

Artículo 30. Contenido del derecho de propiedad del suelo rural no protegido: facultades y deberes de carácter general.

3. Los propietarios del suelo tienen la facultad de 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:

1. *Los propietarios del suelo tienen la facultad de 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 53

Artículo 53. 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. La aprobación de un proyecto de alcance regional no puede implicar en ningún caso la aprobación o concesión automática de las autorizaciones y condicionantes previstos en la legislación sectorial. La finalidad de las autorizaciones legales es la de estudiar, por los órganos competentes la legalidad de las actuaciones, evitando situaciones contrarias a derecho y ulteriores conflictos en caso de que no se respete la legalidad y, en este caso concreto, el dominio público viario.

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 58

Artículo 58. *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.

De acuerdo con la redacción actual del articulado, los PEM no determinan la necesidad de analizar y proponer las redes supramunicipales derivadas del desarrollo del planeamiento. Únicamente se determinan zonas prioritarias de actuación y puede resultar que el desarrollo de todas las zonas prioritarias derive en la necesidad de nuevas redes supramunicipales indivisibles que deban asumir entre todos los sectores. El PEM no lo fija y cada sector se desarrolla independiente, por lo que no se tienen en cuenta los efectos sinérgicos y acumulativos del desarrollo global del territorio ordenado.

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

j) Estudio de tráfico y movilidad para evaluar la posible afección a la red de carreteras autonómica, así como la previsión de nuevas infraestructuras vinculadas a la red de carreteras autonómicas motivadas por el desarrollo urbanístico del municipio.

k) Planos de detalle de la red de carreteras autonómica, 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. *Contenido formal.*

e) El Estudio de Movilidad Urbana Sostenible.

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 la siguiente redacción:

e) El Estudio de Movilidad Urbana Sostenible, **en el que se incluye un análisis pre y post-operacional y se evalúe el funcionamiento de la red de carreteras autonómica, estableciendo aquellas infraestructuras motivadas por el desarrollo del planeamiento.**

ARTÍCULO 62

Artículo 62. 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. Igualmente, 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. Este resumen incluirá expresamente un apartado dedicado a la identificación de los cambios introducidos respecto del planeamiento general vigente.

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. Igualmente, 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. Este resumen incluirá expresamente un apartado dedicado a la identificación de los cambios introducidos respecto del planeamiento general vigente.

ARTÍCULO 63

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 nuevos informes sectoriales preceptivos y vinculantes.

ARTÍCULO 81

Artículo 81. Formación y elaboración de los planes ejecutivos

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 114

Artículo 114. 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 134

Artículo 134. Redes públicas comunes a unidades de ejecución.

3. Identificada la existencia de redes comunes en alguna de las formas previstas en el apartado 2, su gestión y ejecución coordinada podrá 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. 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.

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 apartado 2, su gestión y ejecución coordinada podrá 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. 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.

LA DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS