

NOTA INTERNA

DE: DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

A: SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SG ACTUACIONES
ADMINISTRATIVAS

ASUNTO: ANTEPROYECTO DE LEY DE MEDIDAS CONTRA LA HIPERREGULACIÓN
PARA EL IMPULSO ECONÓMICO DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Descripción

Habiéndose recibido en esta Dirección General de Carreteras el 4 de agosto de 2026 la solicitud de informe por email por parte de la Subdirección General De Actuaciones Administrativas, en referencia a la propuesta del Anteproyecto de Ley de medidas contra la hiperregulación para el impulso económico de la Comunidad de Madrid, se informa lo siguiente:

Situación que se regula:

El anteproyecto de ley persigue que la regulación, tanto vigente como en producción, sea racional y adecuada a las necesidades imperantes en cada momento. Contiene instrumentos dirigidos a evitar supuestos de excesos de regulación. Trata de agilizar la gestión administrativa. Fomenta asimismo la atracción de inversión e innovación.

Estructura de la norma:

El anteproyecto se estructura en una exposición de motivos, un título preliminar y tres títulos, con un total de veintiocho artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y cinco disposiciones finales.

Informe

Se plantean las siguientes observaciones al documento:

Artículo 20 b) 4. El titular de la Viceconsejería competente en materia de transportes e infraestructuras en representación de la Consejería competente en materia de Transportes e Infraestructuras.

Se propone que la viceconsejería competente en materia de transportes e infraestructuras forme parte de los vocales permanentes de la Aceleradora de Inversiones. La justificación de esta incorporación radica en que un elevado número de los proyectos susceptibles de ser declarados de especial interés para la Comunidad de Madrid pueden generar afecciones significativas sobre la funcionalidad, capacidad, seguridad vial y condiciones de explotación de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aun cuando no exista una ocupación directa de su dominio público ni una colindancia física con las carreteras autonómicas.

En efecto, grandes desarrollos industriales, logísticos, comerciales, energéticos o tecnológicos, por su propia naturaleza, pueden inducir incrementos relevantes de movilidad, generar nuevos movimientos de tráfico pesado, modificar patrones de accesibilidad territorial o requerir actuaciones de mejora en los accesos y conexiones con la red viaria autonómica. Estas circunstancias hacen necesario que la valoración de los efectos sobre las infraestructuras de transporte se incorpore desde las fases iniciales de análisis y seguimiento de los proyectos.

La participación únicamente eventual de la consejería competente en materia de transportes e infraestructuras podría resultar insuficiente para garantizar una adecuada consideración de estos impactos transversales, especialmente teniendo en cuenta que el artículo 24 atribuye a los proyectos declarados de especial interés una tramitación preferente y urgente de los procedimientos administrativos e informes sectoriales afectados. La presencia permanente de la viceconsejería competente en transportes e infraestructuras permitiría anticipar posibles condicionantes, coordinar adecuadamente la planificación de las actuaciones necesarias sobre la red viaria y favorecer una gestión más eficiente y segura de los proyectos estratégicos para la Comunidad de Madrid.

Asimismo, la incorporación de esta viceconsejería como miembro permanente resulta coherente con el carácter estratégico de las infraestructuras de transporte como elemento vertebrador del territorio y condición necesaria para la viabilidad de numerosos proyectos de inversión cuya implantación puede generar impactos territoriales y funcionales más allá de su emplazamiento inmediato.

Debe tenerse en cuenta que la declaración de proyecto de especial interés lleva aparejada la tramitación preferente y urgente de los procedimientos administrativos e informes sectoriales afectados, reduciéndose sustancialmente sus plazos de emisión. Una utilización extensiva o excesiva de esta figura podría concentrar un elevado volumen de expedientes en determinadas unidades administrativas informantes, generando riesgos de saturación y comprometiendo su capacidad para atender en plazo el conjunto de los asuntos de su competencia. Esta situación podría provocar que expedientes igualmente relevantes para el interés general, pero que no hayan sido declarados de especial interés, queden relegados en la planificación y gestión ordinaria de los servicios administrativos, produciendo desequilibrios en la asignación de recursos y una ralentización del resto de procedimientos.

En este contexto, la participación permanente de la viceconsejería competente en materia de transportes e infraestructuras permitiría no solo evaluar adecuadamente las afecciones sobre la red viaria regional, sino también aportar una visión global sobre la capacidad real de tramitación de los órganos competentes en materia de carreteras, favoreciendo una aplicación equilibrada de la figura de los proyectos de especial interés y evitando efectos indeseados sobre la gestión ordinaria de los procedimientos administrativos.

Fdo.

LA DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS